

TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ  
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ÚSEK DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

PRA HA  
PRA GUE  
PRA GA  
PRA G

ROČENKA  
DOPRAVY  
PRAHA  
2014



**TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ  
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ÚSEK DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ**



**ROČENKA  
DOPRAVY  
P R A H A  
2 0 1 4**

Vážení Pražané a návštěvníci Prahy,

jsem potěšen, že vám mohu nabídnout Ročenku dopravy Praha 2014 zpracovanou úsekem dopravního inženýrství Technické správy komunikací hlavního města Prahy (TSK). Tato publikace jako každý rok informuje odbornou i širší veřejnost o aktuálním stavu pražské dopravy a o změnách, ke kterým v dopravě došlo v předchozím roce.

TSK je významnou organizací zřízenou hlavním městem Prahou k zajištění správy majetku města, týkajícího se především komunikací, jejich součástí a příslušenství, k zajištění údržby, oprav a dalšího rozvoje tohoto majetku v aktuální hodnotě téměř 68 miliard Kč. Zabezpečuje jeho provozuschopnost, stará se o optimalizaci dopravy, její organizaci, řízení, navrhuje a realizuje opatření pro její bezpečnost a plynulost.



Vydávání Ročenky dopravy i dalších informačních materiálů je další činností TSK, kterou umožňují prováděné dopravní průzkumy, každodenní kontrolní, studijní a investorská činnost zaměřená jak na dopravu, tak i na technickou infrastrukturu. Důležitá, a to nejen pro ročenku, je při získávání podkladů spolupráce TSK s městskými i státními institucemi a partnerskými organizacemi.

Hlavní město Praha věnuje dopravě a její kvalitě velkou pozornost. V rozpočtu na rok 2014 poskytlo k zabezpečení dopravy dotaci téměř 29 miliard Kč, z toho 57 % pro hromadnou dopravu a 40 % pro komunikace. Bohužel státní prostředky věnované ve prospěch dopravy na území Prahy byly v roce 2014 jen velmi omezené. Přesto příspěvek na údržbu a opravy komunikací plnicích funkcí chybějících úseků Pražského okruhu a zejména probíhající akce na železničních tratích byly pro město prospěšné.

Jak z ročenky zjistíte, je pro rok 2014 charakteristická již několik let trvající stagnace výkonů automobilové i městské hromadné dopravy. Počet přepravených osob na území města v roce 2014 se oproti předchozímu roku opět mírně snížil. To se však netýká dopravy vnější – mezi Prahou a ostatním územím, která naopak v pracovních dnech vzrostla o 2 %.

Ke zvýšení kvality dopravy v metropoli v roce 2014 přispělo například znovuotevření stanice metra Národní třída, zprovoznění Trojského mostu, zřízení nových železničních zastávek, nových úseků cyklistických stezek a také opravy a rekonstrukce tramvajových tratí a komunikací zahrnující mimo jiné i bezbariérové úpravy, informační techniku a nové technologie snižující hladiny hluku a vytvářející pohodu městského prostředí i života obyvatel města.

Věřím, že v obsahu ročenky najdete i další zajímavé a pro vás užitečné podrobnější informace.



Petr Dolínek  
náměstek primátorky hl. m. Prahy  
pro oblast dopravy a evropských fondů

V Praze dne 20. dubna 2015

Vážený čtenáři,

právě nahlížíte do Ročenky dopravy, kterou každoročně vydává Technická správa komunikací hlavního města Prahy pro informaci o situaci a změnách v dopravě v uplynulém roce. Ročenka dopravy Praha 2014 obsahuje údaje o stavu jednotlivých druhů dopravy v Praze k 31. 12. 2014 a popis změn v průběhu roku 2014.

Ročenka 2014 je zpracována ve stejné struktuře jako ročenky minulé, což umožňuje porovnávání vývoje jednotlivých sledovaných parametrů. Nejdůležitější vývojové trendy od roku 1990 jsou i součástí většiny publikovaných tabulek a grafů. Zdrojem použitých dat jsou jednak vlastní prováděné průzkumy a výsledky činnosti TSK, jednak podklady získané od řady městských i státních institucí a partnerských organizací. Jejich výčet je uveden v závěru ročenky a já jim za poskytnutá data děkuji.



Pozornost je v ročence věnována jak automobilové a hromadné dopravě, tak samozřejmě i provozu cyklistů, pěších a dopravní infrastruktury. Najdete zde i kapitoly zaměřené na organizaci a řízení dopravy, dopravní telematiku a další pro Vás zajímavé informace.

TSK se dále podílí na projektech Operačního programu Doprava, v roce 2014 konkrétně na projektu „Komplexní telematický dohledový systém“. Nové kamerové systémy umožnily rozšíření a zautomatizování dohledu nad dopravou z Hlavní dopravní řídicí ústředny v dalších oblastech města.

Díky zvýšeným finančním prostředkům na údržbu a opravy komunikací v roce 2014 (včetně příspěvků městských částí a Státního fondu dopravní infrastruktury) mohla TSK realizovat řadu akcí, z nichž nejdůležitější najdete v kapitolách o jednotlivých druzích dopravy. Významné akce investičního charakteru (TSK i jiných investorů) jsou popsány především v kapitole 11 Dopravní stavby a údržba komunikací. Stavebně i finančně nejnáročnější bylo dokončení a zprovoznění Trojského mostu a k němu přilehlých komunikací. Jeho přínos je největší pro cestující hromadnou dopravou a pro cyklisty.

Další velké a pro dopravu významné stavby v roce 2014 pokračovaly (prodloužení trasy A metra Dejvice – Nemocnice Motol, optimalizace železničních tratí Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice a Praha-Běchovice – Úvaly) nebo byly zahájeny (optimalizace železniční tratě Praha hlavní nádraží – Praha-Hostivař). Bohužel i nadále zůstala odložena stavba dalšího úseku Pražského okruhu mezi dálnicí D1 a silnicí I/12.

Studiem jednotlivých kapitol ročenky poznáte další více či méně významné změny, ke kterým v pražské dopravě v roce 2014 došlo. Za pozornost jistě stojí zvyšující se počet nízkopodlažních tramvají (15T) i autobusů, světelně řízených křižovatek, přechodů ale bohužel i dopravních nehod.

Doufám, že informace v ročence uspokojí Vaše potřeby a že je budete moci využít.

V Praze dne 20. dubna 2015

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'L. Pivec'.

Ing. Ladislav Pivec  
pověřený ředitel TSK

# OBSAH

<b>1</b>	<b>ZÁKLADNÍ UKAZATELE</b>	<b>5</b>
1.1	Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31. 12. 2014	5
1.2	Porovnání Prahy s Českou republikou	6
<b>2</b>	<b>AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA</b>	<b>7</b>
2.1	Vývoj motorizace a automobilizace	7
2.2	Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy v pracovních dnech	8
2.3	Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel	13
<b>3</b>	<b>VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA</b>	<b>15</b>
3.1	Základní údaje o Pražské integrované dopravě (PID)	15
3.2	Metro	18
3.3	Tramvaje	21
3.4	Autobusy v PID	22
3.5	Železnice v PID	24
3.6	Lanová dráha a přívozy	26
3.7	Vozový park dopravců PID	27
3.8	Hromadná doprava na území Prahy mimo PID	28
3.9	Hromadná doprava mezi Prahou a vnějším územím	28
<b>4</b>	<b>CYKLISTICKÁ DOPRAVA</b>	<b>31</b>
<b>5</b>	<b>PĚŠÍ DOPRAVA</b>	<b>35</b>
<b>6</b>	<b>ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA</b>	<b>37</b>
6.1	Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)	37
6.2	Řídící ústředny	39
6.3	Dopravní informační centrum (DIC) Praha	39
6.4	Další dopravně-telematické systémy a zařízení	40
<b>7</b>	<b>PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY</b>	<b>45</b>
7.1	Preference veřejné hromadné dopravy na SSZ	45
7.2	Další opatření pro preferenci veřejné hromadné dopravy	50
<b>8</b>	<b>BEZPEČNOST DOPRAVY</b>	<b>51</b>
8.1	Dopravní nehodovost	51
8.2	Dopravní výchova	54
8.3	Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti	55
<b>9</b>	<b>ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY</b>	<b>56</b>
<b>10</b>	<b>DOPRAVA V KLIDU</b>	<b>57</b>
10.1	Parkování v centru města	57
10.2	Parkování na ostatním území města	59
10.3	Záchytná parkoviště P+R	60
10.4	Místa pro zastavení typu K+R	63
<b>11</b>	<b>DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ</b>	<b>64</b>
<b>12</b>	<b>FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY</b>	<b>68</b>
<b>13</b>	<b>PROJEKTY EU S ÚČASTÍ TSK HL. M. PRAHY</b>	<b>71</b>
<b>14</b>	<b>OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY</b>	<b>73</b>
14.1	Letecká doprava	73
14.2	Vodní doprava	77
14.3	Nákladní železniční doprava	79

## 1

## ZÁKLADNÍ UKAZATELE

## 1.1

## Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31. 12. 2014

<b>Rozloha města</b>	<b>496 km<sup>2</sup></b>
<b>Počet obyvatel</b>	<b>1 259 079</b>
<b>Celková délka komunikační sítě</b>	<b>3 962 km</b>
z toho dálnice na území města	10 km
ostatní rychlostní komunikace	98 km
<b>Počet mostních objektů na komunikační síti*</b>	<b>599</b>
z toho mostních objektů přes Vltavu	28
mimoúrovňových křížení	219
podchodů	122
<b>Počet silničních tunelů (celková délka 8 530 m)</b>	<b>10</b>
<b>Počet motorových vozidel</b>	<b>881 235</b>
z toho počet osobních automobilů	690 037
<b>Stupeň motorizace</b>	
vozidel na 1 000 obyvatel	700
<b>Stupeň automobilizace</b>	
osobních automobilů na 1 000 obyvatel	548
<b>Délka sítě metra</b>	<b>59,1 km</b>
<b>Délka sítě tramvají</b>	<b>142,7 km</b>
z toho na vlastním tělese	52 %
<b>Délka sítě městských a příměstských autobusů na území Prahy</b>	<b>810,4 km</b>
<b>Počet světelných signalizačních zařízení</b>	<b>634</b>
z toho samostatných přechodů pro chodce	144
<b>Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti</b>	
za průměrný pracovní den	21,8 mil. vozokm
za rok	7,2 mld. vozokm
<b>Dělna přepravní práce – motorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den)</b>	
hromadná doprava	57 %
automobilová doprava	43 %
<b>Dělna přepravní práce – motorová i nemotorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den)</b>	
hromadná doprava	43 %
automobilová doprava	33 %
cyklisté	1 %
pěšky	23 %
<b>Počet evidovaných dopravních nehod</b>	<b>19 306</b>
<b>Počet zranění při dopravních nehodách</b>	<b>2 296</b>
smrtelných	20
těžkých	206
lehkých	2 070
<b>Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých vozokilometrů)</b>	<b>2,7</b>

\* ve správě Technické správy komunikací hlavního města Prahy

## 1.2

## Porovnání Prahy s Českou republikou

## Porovnání dle rozlohy, počtu obyvatel a stupňů motorizace a automobilizace

	Praha	ČR	Praha/ČR (%)	
Rozloha (km <sup>2</sup> )	496	78 864	0,6	
Počet obyvatel (mil.)	1,259	10,538	11,9	
z toho ekonomicky aktivních (mil.)	0,649	4,937	13,1	
Počet motorových vozidel (tis.)	881	6 693	13,2	
z toho osobní automobily (tis.)	690	4 908	14,1	
Stupeň motorizace	motorových vozidel na 1 000 obyvatel	700	635	-
počet obyvatel na 1 motorové vozidlo	1,4	1,6	-	
Stupeň automobilizace	osobních automobilů na 1 000 obyvatel	548	466	-
počet obyvatel na 1 osobní automobil	1,8	2,1	-	

## Porovnání dopravních výkonů v letech 1990–2014 (mil. vozokm/průměrný pracovní den, 0-24 hod)

Rok	Praha*	ČR+
1990	7,3	80,9
2000	16,6	131,2
2010	22,2	140,9
2011	21,9	144,5
2012	21,8	142,4
2013	21,9	143,4
2014	<b>21,8</b>	<b>144,8**</b>
Index 2014/1990 (%)	299,0	177,3**
Index 2014/2013 (%)	99,6	101,0**

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

## Porovnání počtu registrovaných vozidel v letech 1961–2014

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 %
2011	1 241	948 872	221 %	722 343	215 %	10 504	6 138 551	152 %	4 576 574	190 %
2012	1 247	835 427	195 %	647 839	193 %	10 516	6 446 857	160 %	4 723 150	196 %
2013	1 243	855 057	199 %	665 866	198 %	10 512	6 550 621	162 %	4 802 135	199 %
2014	<b>1 259</b>	<b>881 235</b>	<b>206 %</b>	<b>690 037</b>	<b>206 %</b>	<b>10 538</b>	<b>6 693 284</b>	<b>166 %</b>	<b>4 908 462</b>	<b>204 %</b>

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

V letech 2002–2011 byly přebírány od nových správců těchto údajů, kterými byly za Prahu Magistrát hlavního města Prahy, odbor 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

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy se výrazně zvyšoval až do roku 1999, poté se nárůst zpomalil. Ke konci roku 2014 připadal v Praze jeden registrovaný osobní automobil na 1,8 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
2012	670	1,5	520	1,9	613	1,6	449	2,2
2013	688	1,5	536	1,9	623	1,6	457	2,2
2014	<b>700</b>	<b>1,4</b>	<b>548</b>	<b>1,8</b>	<b>635</b>	<b>1,6</b>	<b>466</b>	<b>2,1</b>

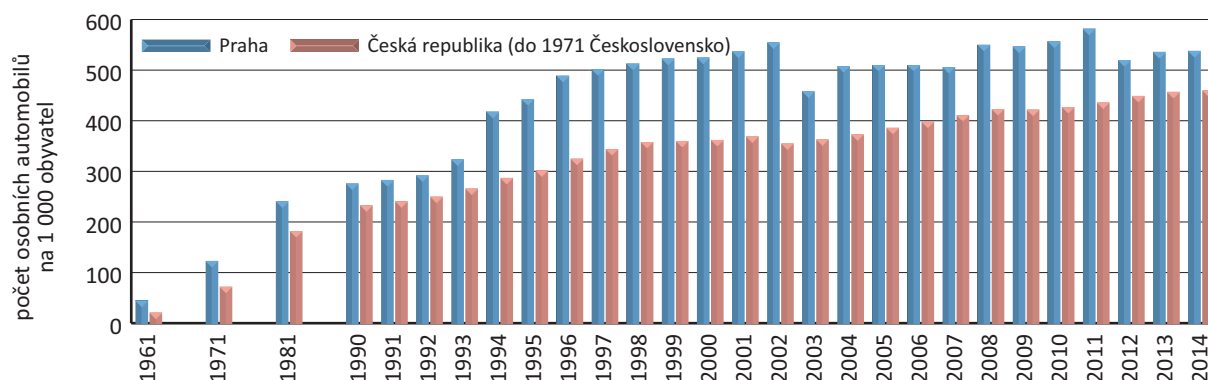


Trojský most



Střešovická ulice

### Vývoj stupně automobilizace



Pozn.: V letech 2003–2007 používal pražský správce dat o počtu vozidel pro výpočet jiný algoritmus udávající nižší hodnoty.

## 2.2

## Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy v pracovních dnech

V automobilové dopravě České republiky zaujímá hlavní město Praha specifické postavení projevující se 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 se vztahují k období 0-24 hodin průměrného pracovního dne a jsou uváděny bez autobusů městské hromadné dopravy.

Každoroční nárůst automobilové dopravy, zaznamenaný na území města v období po roce 1990, se v letech 2008 až 2009 prakticky zastavil a po opětovném významnějším nárůstu v roce 2010 došlo mezi roky 2011 a 2014 víceméně ke stagnaci.

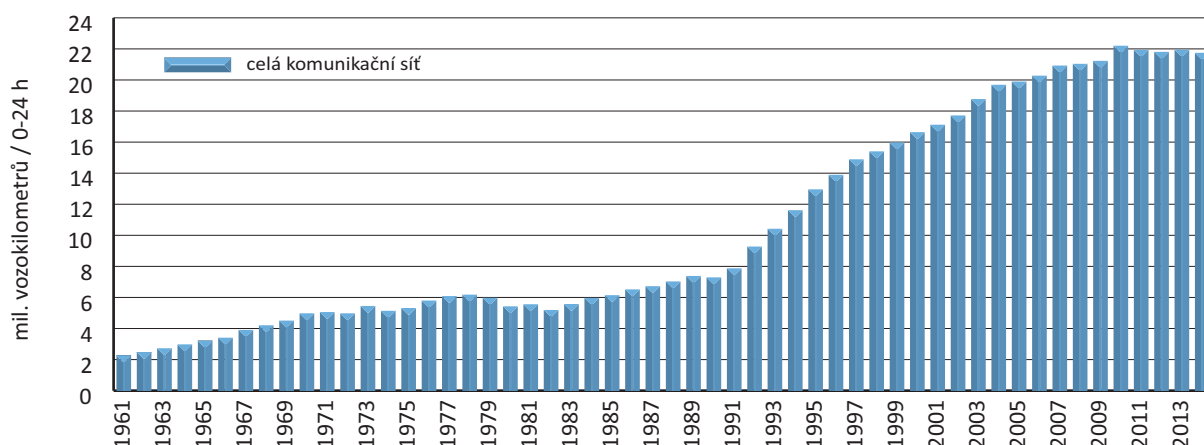
Celkově se automobilová doprava na území Prahy v roce 2014, měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti, snížila v průměru o 0,4 % ve srovnání s předcházejícím rokem. Z toho doprava osobními automobily klesla o 0,5 % a doprava nákladními automobily a autobusy vzrostla o 0,1 %.

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

Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopravních výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
2000	16,641	228	15,131	259	91
2010	22,205	304	20,435	349	92
2012	21,812	299	20,131	344	92
2013	21,875	300	20,167	345	92
2014	21,782	299	20,072	343	92

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

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



V období 0-24 h průměrného pracovního dne ujela v roce 2014 motorová vozidla na celém území Prahy celkem 21,782 milionu vozokilometrů. Z toho činil podíl osobních automobilů 20,072 milionu vozokilometrů, tj. 92 %. Ve srovnání s předcházejícím rokem to znamená, že v roce 2014 ujela motorová vozidla v Praze za den o 93 tisíc vozokilometrů méně než v roce předcházejícím.

Proti roku 1990 se do roku 2014 provoz motorových vozidel ve městě zvýšil o 199 %, tj. na trojnásobek. V porovnání s nárůstem automobilové dopravy na dálnicích a silnicích České republiky byl nárůst v Praze v tomto období cca 1,7x vyšší.

#### Vývoj změn dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze po roce 1981

Roky	Průměrný roční nárůst/pokles	Roky	Průměrný roční nárůst/pokles
1981–1990	meziročně +192 000 vozokm/den	2011	meziročně -269 000 vozokm/den
1991–1995	meziročně +1 134 000 vozokm/den	2012	meziročně -124 000 vozokm/den
1996–2000	meziročně +736 000 vozokm/den	2013	meziročně +63 000 vozokm/den
2001–2005	meziročně +652 000 vozokm/den	2014	meziročně -93 000 vozokm/den
2006–2010	meziročně +461 000 vozokm/den		

Kromě dopravních výkonů slouží ke zjišťování trendů vývoje pražské automobilové dopravy také kordonová sledování, tzn. periodická dopravní sčítání na místech vytvářejících ucelený kordon všech významných vstupních komunikací do vymezené oblasti. Vývoj vnitroměstské dopravy je sledován na tzv. centrálním kordonu, vývoj vnější dopravy je sledován na tzv. vnějším kordonu. Časové řady na obou kordonech jsou k dispozici od roku 1961.

**V širší oblasti centra města** se dle sčítání na tzv. centrálním kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu dopravy na vstupech do širší oblasti centra města, vymezené zhruba Petřínem na západě, Letnou na severu, Riegrovými sadami na východě a Vyšehradem na jihu (tunely Strahovský a Mrázovka jsou vně centrálního kordonu), automobilová doprava se ve srovnání s předchozím rokem snížila o 3,2 %.

Do širší oblasti centra města vjíždělo v roce 2014 za 24 h průměrného pracovního dne 276 000 vozidel, z toho 263 000 osobních automobilů. Ve srovnání s rokem 1990 to bylo cca o 15 % vozidel více. Veškerý nárůst byl tvořen pouze osobními automobily, neboť počet nákladních vozidel a autobusů vjíždějících do centrální oblasti od roku 1990 naopak o tři čtvrtiny poklesl.

Intenzita automobilového provozu v širší oblasti centra města každoročně vzrůstala až do roku 1998, kdy dosáhla zatím historického maxima, a od té doby s mírnými výkyvy klesá. Od roku 2000 se automobilový provoz v širší oblasti centra snížil o 20 %, tj. zhruba na úroveň roku 1993.



Křižovatka Prašný most



Most Ke garážím přes Jižní spojku

**Ve středním pásmu města** doprava trvale a výrazně rostla v letech 1990–2007. Ve srovnání s rokem 1990 se na některých komunikacích zvýšila trojnásobně až čtyřnásobně. V roce 2014 oproti roku předcházejícímu kolísala v rozmezí  $\pm 1$  %.

**Ve vnějším pásmu města** (dle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města) se intenzita automobilové dopravy v roce 2014 zvýšila o 2,1 %. Do Prahy přijíždělo přes hranici vnějšího kordonu za 24 h průměrného pracovního dne 305 000 vozidel, z toho 273 000 osobních automobilů.

Automobilový provoz ve vnějším pásmu města trvale vzrůstal od roku 1990 až do roku 2008. V roce 2009 došlo poprvé od roku 1991 k mírnému poklesu (patrně pod vlivem hospodářské krize) o 1,2 %

a od roku 2010 k opětovnému mírnému nárůstu. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo v roce 2014 denně do Prahy z jejího okolí (z příměstské zóny, z ostatního území státu a ze zahraničí) téměř čtyřikrát více vozidel (+296 %). Rozhodující část nárůstu byla tvořena osobními automobily, neboť jejich počet se oproti roku 1990 zvýšil téměř pětikrát (+392 %).

#### Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti v roce 2014

	Úsek	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	Barrandovský most	136 000
2.	Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská	130 000
3.	Jižní spojka v úseku Chodovská – V korytech	123 000
4.	Jižní spojka v úseku V korytech – Průběžná	114 000
5.	Strakonická v úseku Dobříšská – Barrandovský most	113 000

Wilsonovou ulicí na přemostění Masarykova nádraží projelo v průměrný pracovní den roku 2014 celkem 93 000 vozidel za den, v prostoru u Hlavního nádraží 80 000 vozidel za den a přes Nuselský most 78 000 vozidel. Údaje o dopravních intenzitách na jednotlivých úsecích sledované komunikační sítě hlavního města Prahy pro rok 2014 jsou k dispozici v tabulkové formě na webových stránkách TSK hl. m. Prahy v sekci „Dopravní inženýrství“.

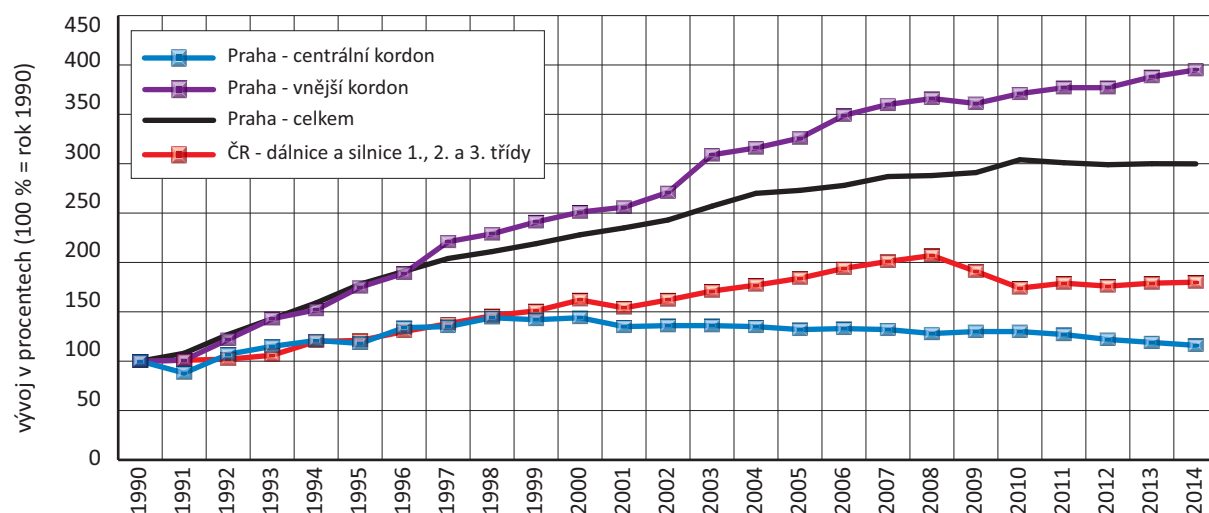
#### Nejzatíženější mimoúrovňové křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2014

	Křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem na křižovatce
1.	5. května – Jižní spojka	212 000
2.	Strakonická – Barrandovský most	179 000
3.	Jižní spojka – Chodovská	163 000
4.	Jižní spojka – Vídeňská	156 000
5.	Jižní spojka – Průmyslová	145 000

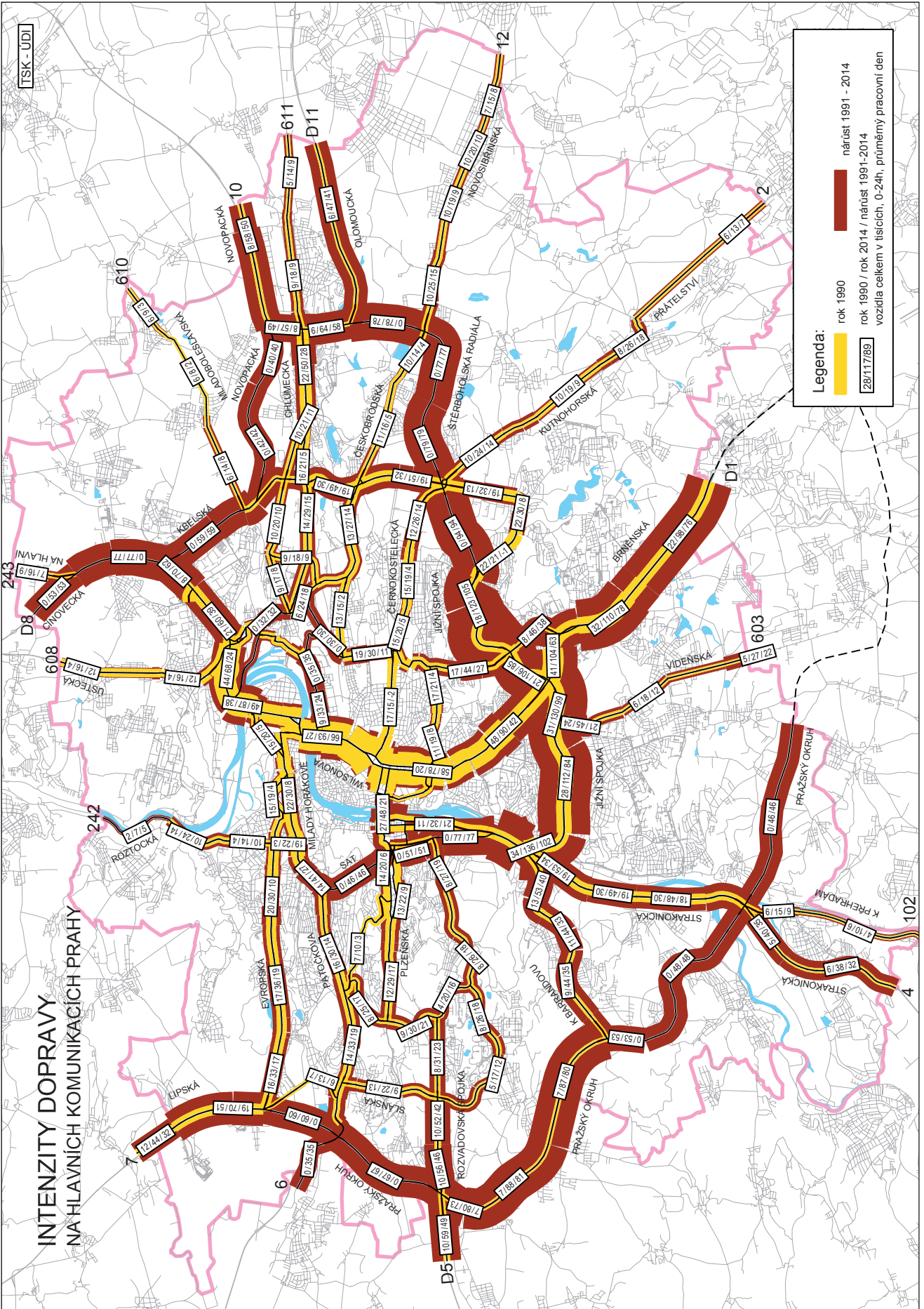
#### Nejzatíženější úrovnňové křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2014

	Křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem na křižovatce
1.	Poděbradská – Kbelská	70 000
2.	Argentinská – Plynární	69 000
3.	Legerova – Anglická	66 000
4.	Černokostelecká – Průmyslová	65 000
5.	Žitná – Mezibranská	63 000

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



**INTENZITY DOPRAVY  
NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY**



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

Rok	Centrální kordon						Vnější kordon					
	Osobní		Nákladní		Vozidla celkem		Osobní		Nákladní		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1961	76 000	18	35 000	81	141 000	29	15 000	14	15 000	41	40 000	26
1971	265 000	62	42 000	98	314 000	66	56 000	50	25 000	68	85 000	55
1981	272 000	64	43 000	100	321 000	67	74 000	67	34 000	92	114 000	74
1990	424 000	100	43 000	100	479 000	100	111 000	100	37 000	100	154 000	100
2000	653 000	154	25 000	58	690 000	144	334 000	301	47 000	127	386 000	251
2010	598 000	141	14 000	33	625 000	130	505 000	455	58 000	157	572 000	371
2012	562 000	133	17 000	40	586 000	122	518 000	467	54 000	146	581 000	377
2013	546 000	129	11 000	26	569 000	119	532 000	479	52 000	141	597 000	388
2014	<b>526 000</b>	<b>124</b>	<b>1 000</b>	<b>23</b>	<b>551 000</b>	<b>115</b>	<b>546 000</b>	<b>492</b>	<b>53 000</b>	<b>143</b>	<b>610 000</b>	<b>396</b>

100 % = rok 1990

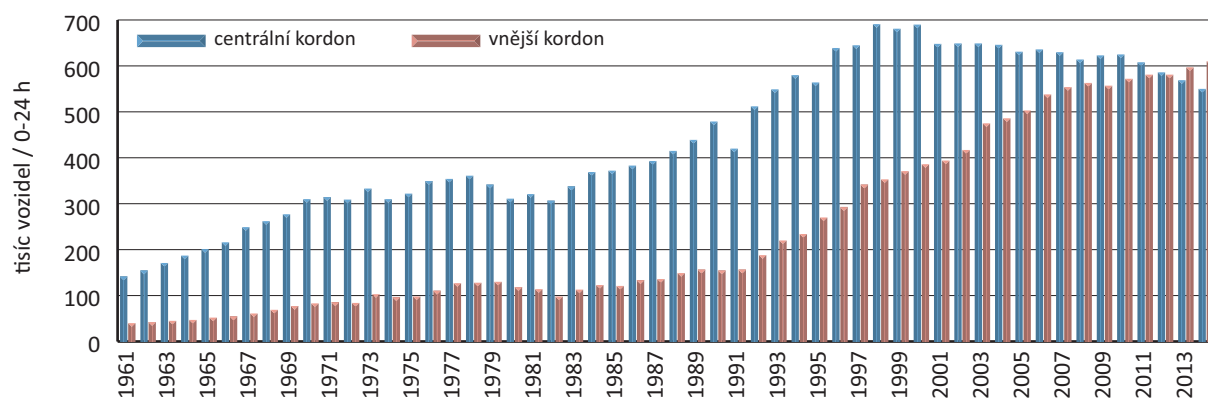


Omezení na Jižní spojce u Rabakovské ulice



Jižní spojka u Kačerova

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



### Průměrná obsazenost osobních automobilů (osob na vozidlo)

Rok	Centrum (centrální kordon)	Vnější pásmo (vnější kordon)	Praha celkem
1990	1,57	1,90	1,71
2000	1,37	1,49	1,44
2010	1,30	1,30	1,30
2012	1,30	1,30	1,30
2013	1,30	1,30	1,30
2014	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>

## 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 2014 činil na centrálním kordonu 96 %, na vnějším kordonu 90 % a v průměru na celé síti 92 %.

### Skladba dopravního proudu v letech 1961–2014 (prac. den, oba směry celkem, období 0-24 h)

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 %
2012	95,8 %	1,1 %	2,1 %	1,0 %	89,1 %	0,5 %	9,3 %	1,1 %
2013	96,0 %	1,3 %	1,8 %	0,9 %	89,1 %	0,7 %	8,9 %	1,3 %
2014	95,6 %	1,7 %	1,7 %	1,0 %	89,6 %	0,5 %	8,8 %	1,1 %

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



náměstí I. P. Pavlova



Ulice K Horkám

### Základní charakteristiky denních variací dopravních výkonů v Praze v pracovní dny

- V denním období se odehrává převažující část dopravních výkonů celého dne (74 % za 6-18 h), podíl období 6-22 h činí cca 92 %.
- Po 18. hodině začínají dopravní výkony prudce a víceméně rovnoměrně klesat až do půlnoci.
- Ranní špičkovou hodinou je 8-9 h, odpolední špičkovou hodinou je 16-17 a 17-18 h.
- Podíl ranní špičkové hodiny činí 6,6 %, podíl odpolední špičkové hodiny 6,9 % (100 % = 0-24 h).
- Rozdíly mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období nejsou příliš výrazné. Polední sedlová hodina (12-13 h) představuje 5,9 % z celého dne.

### Významnější změny časových variací automobilové dopravy v Praze v letech 1990–2014

- Denní variace – Ranní špičková hodina se snížila z původních 8 až 9 % na 6,6 %, došlo k posunu ranní špičkové hodiny z 6-7 h na 8-9 h a snížil se rozdíl mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v dopoledním sedlovém období. Odpolední špičkové hodiny jsou nyní 16-17 a 17-18 h a jsou vyšší (6,9 %) než ranní špičková hodina (6,6 %).
- Týdenní variace – Podíl pátků, který byl dříve vyšší než ostatní pracovní dny, se snížil na úroveň pondělků až čtvrtků.
- Roční variace – Zvýšil se podíl ledna a února k celoročnímu průměru.

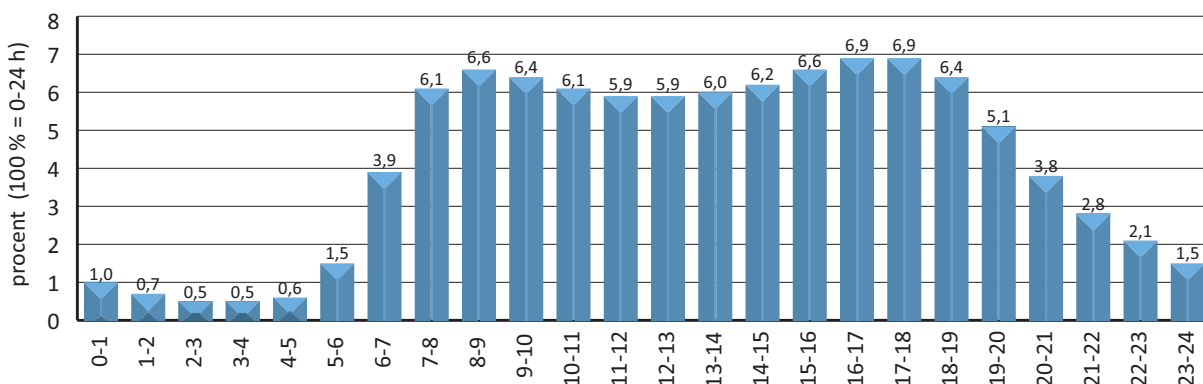


Argentinská ulice

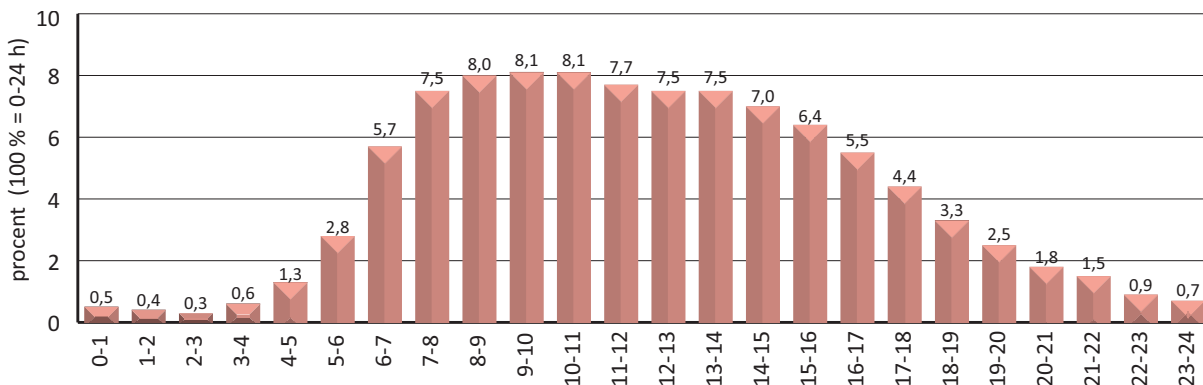


Provoz na Nuselském mostě v době jeho opravy

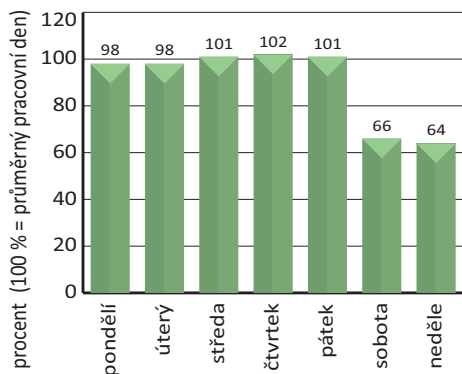
**Denní variace automobilové dopravy celkem (rok 2014, Praha, celá síť, pracovní den)**



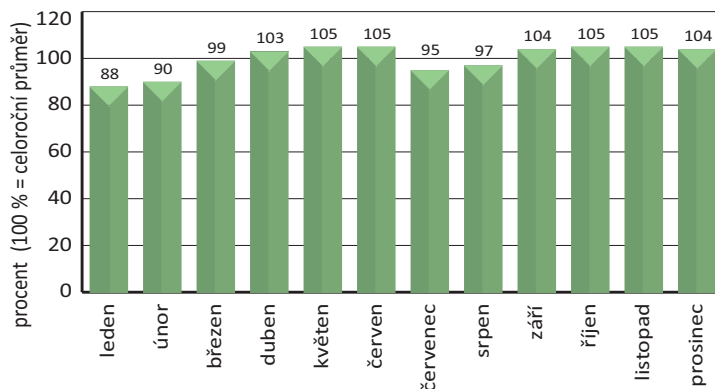
**Denní variace nákladních automobilů a autobusů bez MHD (rok 2014, Praha, celá síť, pracovní den)**



**Týdenní variace (Praha, celá síť, voz. celkem)**



**Roční variace (Praha, celá síť, vozidla celkem)**





## 3

## VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

## 3.1

## Pražská integrovaná doprava



Na území obsluhovaném Pražskou integrovanou dopravou (PID) je možné cestovat na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek, čímž se zvyšuje konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Počátky integrovaného systému v Praze spadají do roku 1992, v roce 1996 byl zaveden přestupní pásmový tarif a od tohoto okamžiku se systém PID průběžně rozšiřuje.

## Základní údaje o PID

Dopravní systémy v PID	Metro, tramvaje, městské a příměstské autobusy, železnice, lanovka na Petřín, přívozy
Organizátor PID	Příspěvková organizace ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy)
Obyvatelé s přístupem k PID	<b>1 912 193</b> obyvatel ( <b>1 259 079</b> v Praze a <b>653 114</b> ve Středočeském kraji)
Obsluhované území	<b>3 562 km<sup>2</sup></b> (hl. m. Praha <b>496 km<sup>2</sup></b> a cca třetina Středočeského kraje <b>3 066 km<sup>2</sup></b> )
Počet obsluhovaných obcí	<b>354</b> ( <b>84</b> obsluhováno železnicí i autobusy, <b>45</b> pouze železnicí, <b>225</b> pouze autobusy)
Počet linek PID	<b>387</b> ( <b>197</b> pouze na území Prahy, <b>110</b> mezi Prahou a regionem, <b>80</b> pouze v regionu)
Počet dopravců PID	<b>17</b> (DP hl. m. Prahy, a. s., České dráhy, a. s. a <b>15</b> soukromých dopravců)
Přepravených osob za rok	<b>1 323 798 200</b> ( <b>1 251 753 200</b> na území Prahy a <b>72 045 000</b> ve Středočeském kraji)
Ceny základních jízdenek PID	Území Prahy – <b>24 Kč</b> (platnost <b>30 min</b> ), <b>32 Kč</b> (platnost <b>90 min</b> ), <b>4 750 Kč</b> (platnost rok)
Provozní náklady PID v Praze	<b>17,4</b> mld. Kč ( <b>75,0 %</b> Praha, <b>23,7 %</b> tržby, státní rozpočet <b>1,2 %</b> , ostat. subjekty <b>0,1 %</b> )
Tržby z jízdného PID v Praze	<b>4,13</b> mld. Kč ( <b>23,7 %</b> nákladů)



Souprava M1 vyjíždí z depa Kačerov na linku metra C



Tramvaje na křižovatce Strossmayerovo náměstí

## Vývoj rozsahu PID

Rok	1992	1995	2000	2005	2010	2013	2014
Počet příměstských a regionálních autobusových linek PID	2	11	89	147	150	156	<b>157</b>
Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID	2	15	159	299	299	308	<b>309</b>
Počet železničních stanic a zastávek v PID	23	59	190	212	222	222	<b>229</b>

## Vývoj ročních dopravních výkonů PID

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Metro, tramvaje, městské autobusy (mil. vozokm/rok)	165,0	170,0	168,5	171,8	168,8	165,4	161,8	<b>162,2</b>
Příměstské autobusy (mil. vozokm/rok)	23,6	24,3	24,6	25,1	25,9	26,9	26,8	<b>26,0</b>
Železniční linky na celém území PID (mil. vlakokm/rok)	-	-	-	13,2	13,9	14,3	14,3	<b>15,2</b>

## Linky provozované v PID

Dopravní prostředek	Linka	Označení a charakter linek
Metro	3	A, B, C
Tramvaje	31	22 denních linek (řada 1-26), 9 nočních linek (řada 51-59)
Autobusy městské s trasou pouze na území hl. m. Prahy	156	118 denních linek (řada 100-297), 15 nočních linek (řada 501-515), 20 školních linek (řada 551-576), 2 linky pro osoby se sníženou pohyblivostí (H1 a H2) a linka AE
Autobusy příměstské s trasou mezi městem a regionem	92	82 denních linek (řada 301-398), 10 nočních linek (řada 601-610)
Autobusy regionální s trasou pouze v regionu	65	64 denních linek (řada 401-495), 1 sezónní cyklobus
Železnice v PID 26 tratí, z toho na území Prahy zasahuje 11 tratí	34	13 linek S mezi Prahou a regionem (S1-S9, S20, S41, S65, S80), 3 linky R mezi Prahou a regionem (R3, R4, R5), 1 městská linka (S34), 14 linek S pouze v regionu (řada S11-S88), 3 sezónní linky (Pražský a Podlipanský motoráček, Cyklohráček)
Přivozy	5	Linky P1, P2, P3 (sezónní), P5 (sezónní), P6 (sezónní)
Lanová dráha	1	Lanová dráha Újezd-Petřín



Nová midibusová linka 294 na Malostranském náměstí



Poslední den provozu stanice Praha-Bubeneč

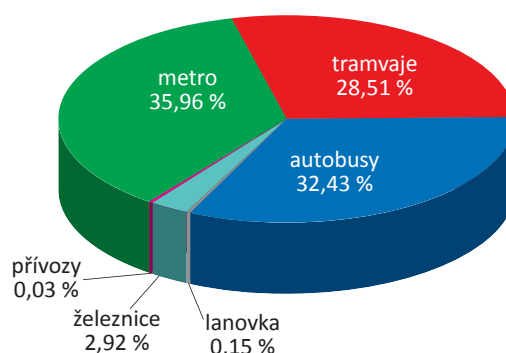
## Provozovatelé linek PID

Metro, tramvaje, lanovka na Petřín	DP hl. m. Prahy, a. s.
Městské autobusy	DP hl. m. Prahy, a. s. (133 linek = 85 %), 8 soukromých dopravců (23 linek = 15 %)
Příměstské a regionální autobusy	11 soukromých dopravců (141 linek = 90 %), DP hl. m. Prahy, a. s. (16 linek = 10 %)
Železniční linky S	České dráhy, a. s. (31 linek = 91 %), KŽC Doprava, s. r. o. (3 linky = 9 %)
Přivozy	Pražské Benátky, s. r. o. (4 linky), Vittus group, s. r. o. (1 linka)

## Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území hl. m. Prahy za rok 2014

Druh dopravy a provozovatel	Osob/rok
Metro (DP hl. m. Prahy, a. s.)*	450 136 200
Tramvaje (DP hl. m. Prahy, a. s.)*	356 877 900
Autobusy městské (DPP a soukr.)*	371 286 000
Autobusy příměstské (soukr. a DPP)*	34 596 000
Železnice (na doklad PID nebo ČD)	36 548 000
Lanovka (DP hl. m. Prahy, a. s.)	1 939 400
Přivozy (soukromí dopravci)	369 700
<b>Celkem</b>	<b>1 251 753 200</b>

\* Již neodvozováno z prodaných jízdenek, ale z dat z průzkumů.



## Souhrnné údaje o prostředcích PID v roce 2014

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Železnice
Provozní délka sítě na území hl. m. Prahy (km)	59,1	142,7	810,4	160,0
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	1 447,6	489,0
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek v Praze (km)	1,094	0,534	0,607	3,69
Průměrná cestovní rychlost na území Prahy (km/h)	35,6	18,8	24,5	46,2
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)*	52 231	50 855	73 676	4 080
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)*	-	-	19 727	7 381
Náklady na 1 provozní vozokilometr v Praze (Kč)	113,32	67,04	53,56**	-
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	450 136	356 877	405 882	36 548
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	38 045	34 000

\* U železniční dopravy jde o vlakokilometry. \*\* Údaj platí pouze pro autobusy DPP.



Zrekonstruovaná zastávka Na Groši



Příměstská autobusová linka 340 u Nádraží Podbaba

## Přehled nejvýznamnějších událostí v PID v roce 2014

Měsíc	Popis události
leden	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plná integrace umožňující jízdu i na jednotlivou jízdenku PID byla zavedena v regionálních železničních zastávkách Kladno-Rozdělov, Kladno-Švermov, Kladno-Dubí a Kralupy nad Vltavou předměstí.</li> </ul>
duben	<ul style="list-style-type: none"> <li>9. dubna proběhl celosíťový komplexní průzkum obsazenosti denních tramvajových linek.</li> </ul>
květen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pražské metro oslavilo výročí 40 let od zahájení provozu.</li> </ul>
červen	<ul style="list-style-type: none"> <li>27. června byla včetně výtahu po rekonstrukci znovu otevřena stanice metra Národní třída na lince B.</li> </ul>
srpen	<ul style="list-style-type: none"> <li>29. srpna byla otevřena železniční zastávka Praha-Podbaba a zrušena stanice Praha-Bubeneč.</li> </ul>
září	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. září byly zprovozněny regionální železniční zastávky Chýně, Jinočany, Hostivice-Sadová, Hostivice-U hřbitova a Rudná zastávka.</li> </ul>
říjen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ve vestibulu stanice Hlavní nádraží a na letišti Václava Havla byly zkušebně instalovány celkem 4 nové automaty na jízdenky s výrazně rozšířenými funkcemi. Kromě plateb za jízdenky mincemi, bankovkami, kontaktní a bezkontaktní platební kartou umožňují automaty vyhledání spojení a jeho vytištění, podle nalezené aktuální trasy nabízí odpovídající druh jízdenky, umí zobrazit aktuální dopravní mapy a schémata a kromě češtiny fungují i v anglické, německé a ruské mutaci.</li> <li>Plná integrace umožňující jízdu i na jednotlivou jízdenku PID byla zavedena na regionálních železničních linkách v okolí Neratovic, Kralup nad Vltavou a Brandýsa nad Labem (linky S23, S40, S43 a S44).</li> <li>Pro automobily i linky PID 17, 53 a 112 byl 6. října 2014 otevřen Trojský most.</li> <li>V trase Nemocnice pod Petřínem – Malostranské náměstí – Staroměstská – Mariánské náměstí – Hradební – Petrské náměstí – Bílá labuť – Florenc byla zavedena midibusová linka číslo 294.</li> </ul>
prosinec	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ve dnech 1. – 3. 12. byl vlivem námrazy na trolejích výrazně omezen a 2. 12. úplně zastaven provoz pražských tramvají. Provoz železničních linek byl zajišťován omezeně s využitím motorové trakce.</li> <li>14. prosince byla otevřena železniční zastávka Praha-Kačerov.</li> </ul>

## 3.2 Metro

Metro tvoří základní přepravní síť MHD. Během jednoho pracovního dne je v pražském metru průměrně vypraveno cca 1 782 vlakových spojů, které přepraví cca 1 500 000 cestujících (pokud cestující přestupuje, je započtena každá jízda zvlášť). Při zahrnutí přestupu do jedné jízdy vykonají cestující pražským metrem denně 1 210 000 cest.

### Základní údaje o síti metra v Praze

Provozovatel	Počet linek	Provozní délka sítě
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	3 (A, B, C)	59,1 km
Počet stanic	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
57 (přestupní stanice započteny 2x)	1,094 km	35,6 km/h
Počet přepravených osob na území Prahy za rok 2014 a podíl v rámci PID	Rozsah provozu	
450 136 200	denní cca 4:45–0:15	
35,96 %		
Počet ujetých vozokilometrů za rok	Náklady na 1 provozní vozokilometr	Počet vlaků v provozu ve špičce
52 231 000 (souprava má 5 vozů)	113,32 Kč	95



Soupravy EČS a M1 při oslavách 40 let pražského metra



Vestibul znovuotevřené stanice metra B Národní třída

### Zajímavé údaje o linkách metra, úsecích a stanicích

Nejdelší linka	Nejhlubší stanice	Nejvíce spojů na lince
Linka B (25,7 km)	Náměstí Míru (A) – 52 m	Linka C (716 spojů/den)
Nejzatíženější úsek*	Nejzatíženější stanice*	Nejkratší interval ve špičce
I. P. Pavlova – Vyšehrad (C) 291 700 osob/den obousměrně	Můstek (A)** – 188 000 osob/den I. P. Pavlova (C) – 119 000 osob/den	Linka C (1 min 50 sekund)

\* Údaje z posledního „Komplexního přepravního průzkumu metra“ \*\*Přestupní stanice – nástup + výstup + přestup

### Počet souprav určených pro jednotlivé linky pražského metra

Linka A (typ 81 – 71M)	Linka B (typ 81 – 71M)	Linka C (typ M1)
v ranní špičce jezdí 18 souprav pro linku určeno 41 souprav	v ranní špičce jezdí 38 souprav pro linku určeno 52 souprav	v ranní špičce jezdí 39 souprav pro linku určeno 53 souprav

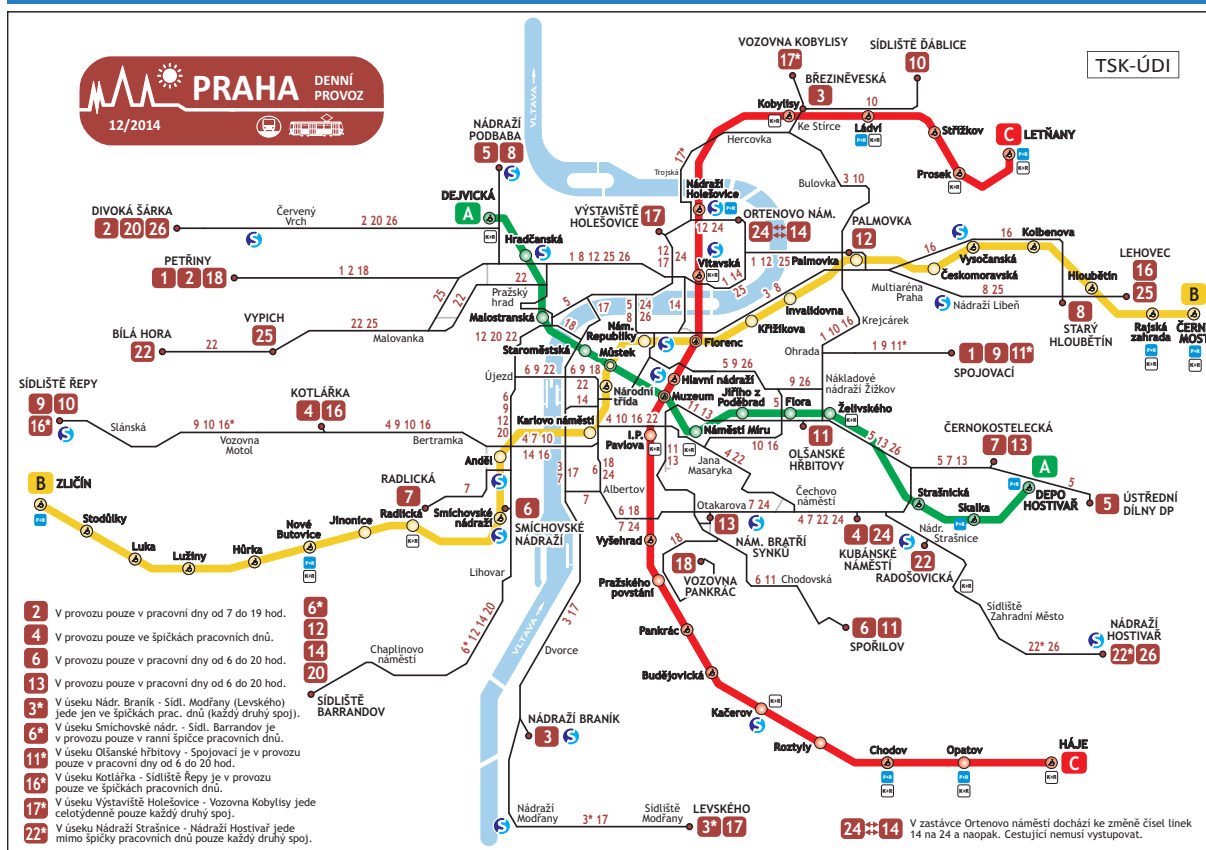
### Bezbariérově přístupné stanice metra v Praze – 34 stanic z 57 (60 %)

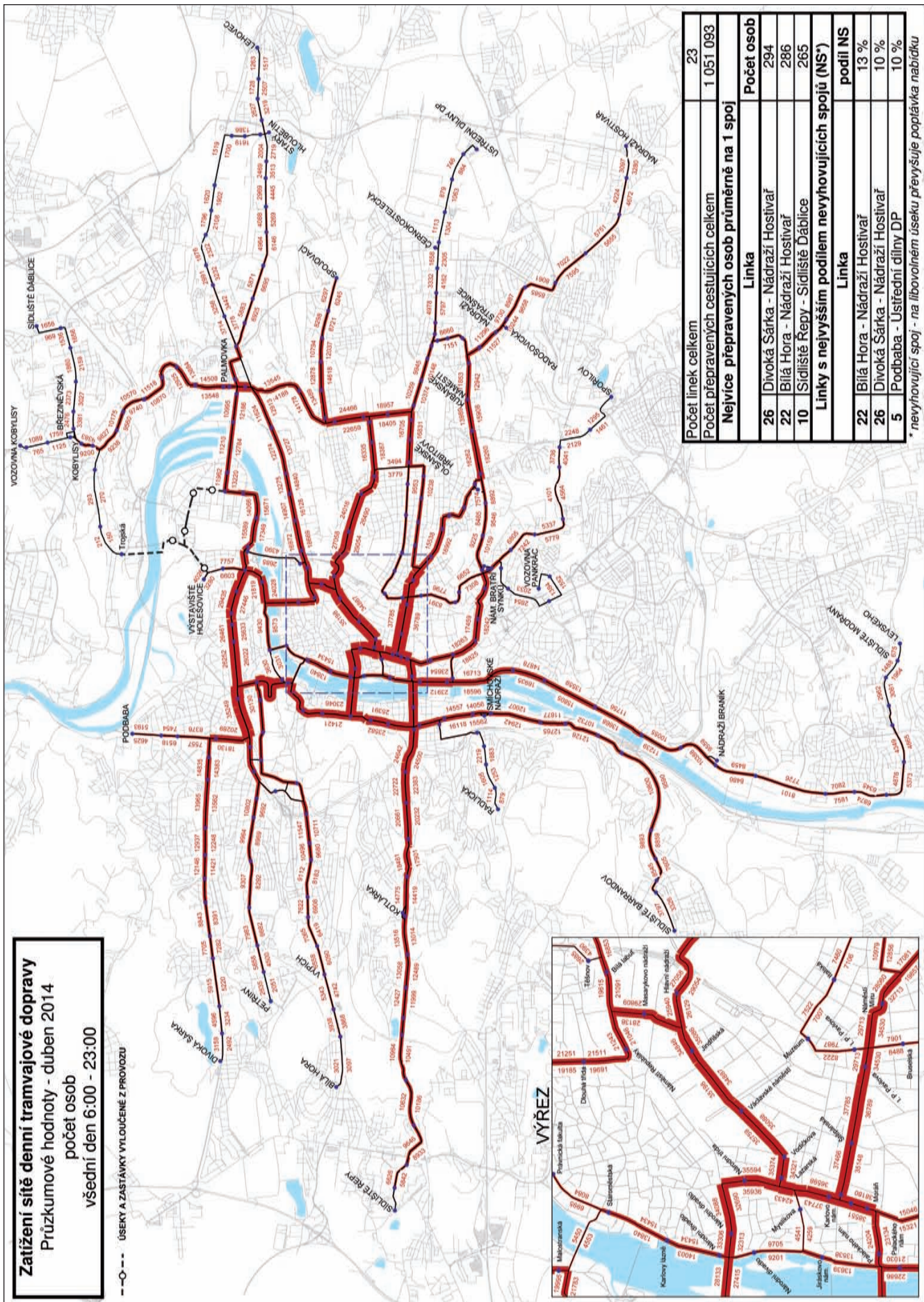
Linka A (5 stanic ze 13)	Linka B (14 stanic ze 24)	Linka C (15 stanic ze 20)
Dejvická, Muzeum, Strašnická, Skalka, Depo Hostivař	Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka, Nové Butovice, Smíchovské nádraží, Národní třída, Florenc, Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín, Rajska zahrada, Černý Most	Letňany, Prosek, Střížkov, Ládví, Kobylisy, Nádraží Holešovice, Vltavská, Florenc, Hlavní nádraží, Muzeum, Vyšehrad, Budějovická, Pankrác, Chodov, Háje
ve výstavbě Můstek A/B	ve výstavbě Můstek B/A, Anděl	ve výstavbě I. P. Pavlova

## Přehled událostí v pražském metru v roce 2014

Měsíc	Popis události
duben	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ve dnech 18. – 21. 4. byl přerušen provoz na celé lince A v úseku Dejvická – Depo Hostivař. Důvodem byly plánované výměny dvou výhybek u stanice Náměstí Míru a jedné výhybky u stanice Dejvická.</li> </ul>
květen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pražské metro oslavilo 9. května výročí 40 let od zahájení provozu. Při této příležitosti byly v provozu historické soupravy metra a vyšel první díl Encyklopedie pražské MHD věnovaný metru v Praze.</li> </ul>
červen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dne 27. června byla po rekonstrukci znovu otevřena stanice metra Národní třída na lince B. Ve stanici byly nákladem 670 milionů Kč vyměněny eskalátory, obklady, podhledy a izolace. Původní eskalátory vedoucí až do povrchového vestibulu byly zkráceny do úrovně -2, kde byl vybudován nový vestibul stanice. Z něho vedou pohyblivé schody na uliční úroveň přímo do prostoru tramvajových zastávek Národní třída. Přístup směrem k Charvátově ulici je možný v době, kdy je otevřené přilehlé obchodní centrum. Byl také obnoven provoz výtahů ze stanice směrem do ulice M. Rettigové k tramvajovým zastávkám Lazarská.</li> <li>Ve stanici Národní třída byly instalovány první tři automaty na jízdenky, kde je možné platit kartou.</li> <li>V závěru měsíce byly zahájeny stavební práce na bezbariérovém zpřístupnění stanic metra Anděl na lince B (výtahem u křižovatky Nádražní – Bozděchova) a I. P. Pavlova na lince C (výtahem umístěným v přízemí domu v Legerově č. p. 357). Započaly rovněž přípravné práce na stavbu výtahů v přestupní stanici Můstek (A/B). Zprovoznění výtahů je plánováno na druhou polovinu roku 2015.</li> </ul>
září	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na 26 informačních panelech uprostřed nástupišť na lince A bylo zahájeno zobrazování časů do odjezdu následující soupravy, přesného času a cílové stanice. Zobrazování bylo následně rozšířeno i na linky B a C.</li> </ul>
říjen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ve dnech 24. – 26. 10. byl přerušen provoz na lince C v úseku Muzeum – Budějovická. Během výluky proběhla výměna výhybky a v delším úseku i pračův v blízkosti stanice Pražského povstání.</li> </ul>
listopad	<ul style="list-style-type: none"> <li>Během celého roku pokračovala dokončovacemi pracemi výstavba nového úseku V.A Dejvická – Nemocnice Motol. 1., 8. a 9. 11. byla z důvodu napojování nového úseku a zkoušek zabezpečovacího zařízení bez provozu linka A mezi stanicemi Můstek (Staroměstská) a Dejvická.</li> <li>Ve dnech 15. – 17. 11. byl přerušen provoz na lince A v úseku Náměstí Míru – Depo Hostivař. Důvodem byly plánované výměny dvou výhybek u stanice Želivského.</li> </ul>
prosinec	<ul style="list-style-type: none"> <li>V noci z 21. na 22. října proběhlo ve stanicích linky B metra Anděl a Smíchovské nádraží cvičení Metro 2014, které mělo za cíl prověřit schopnosti zásahu při potenciálním chemickém útoku v metru.</li> </ul>

## Linky metra a tramvají v Praze (denní provoz – bezvýlukový stav k 31. 12. 2014)





### 3.3 Tramvaje

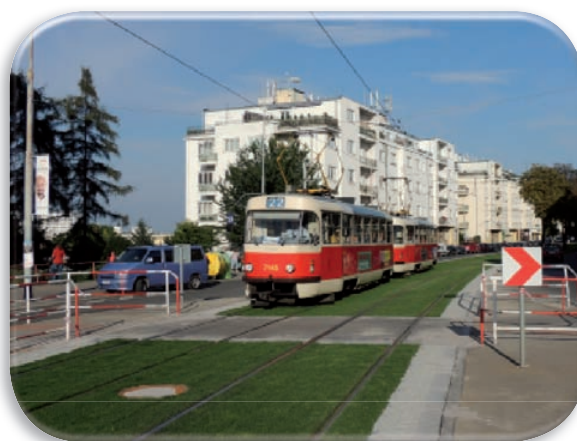
Tramvaje tvoří doplňkovou přepravní síť k metru. Jejich linky mají radiální i tangenciální funkce, případně slouží jako napaječe ke stanicím metra. Během jednoho pracovního dne je na síti pražských tramvají průměrně vypraveno 6 353 spojů (včetně nočních), které přepraví cca 1 105 000 cestujících.

#### Základní údaje o síti tramvají v Praze

Provozovatel	Počet linek	Provozní délka sítě
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	31 (22 denních, 9 nočních)	142,7 km (52 % na vlastním tělese)
Počet zastávek v provozu	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
272 (dle názvů), 596 (dle sloupků)	0,534 km	18,8 km/h
Počet přepravených osob na území Prahy za rok 2014 a podíl v rámci PID	Rozsah provozu	
356 877 900	28,51 %	denní 4:45–0:15, noční 0:00–5:00
Počet ujetých vozokilometrů za rok	Náklady na 1 provozní vozokilometr	Počet vlaků v provozu ve špičce
50 855 000 (souprava má 2 vozy)	67,04 Kč	409



Vozy 14T a 15T na Vítězném náměstí



Zrekonstruovaná trať v Bělohorské ulici

#### Zajímavé údaje o tramvajových linkách, úsecích a zastávkách

Nejdelší linka	Nejvíce přepravených osob na lince	Nejvíce spojů na lince
Linka 16 (22,74 km)	Linka 22 (133 035 osob/6-23 h)	Linka 22 (505 spojů/den)
Nejzatíženější úsek	Zastávky/uzly s největším obrátem	Nejkratší interval ve špičce
Lazarská – Spálená x Myslíkova 83 450 osob/6-23 h obousměrně	Anděl – 78 330 osob/6-23 h I. P. Pavlova – 63 300 osob/6-23 h	Linky 3, 9, 17 a 22 (4 min)

#### Přehled událostí v tramvajové dopravě v roce 2014

Měsíc	Popis události
únor	<ul style="list-style-type: none"> <li>DPP využil v únoru a březnu pokračující výluky na Trojském mostě k rekonstrukci tramvajové tratě v severní části Trojské ulice, kde došlo k nahrazení konstrukce z dřevěných pražců ve šterkovém loži se zákrytovými panely za konstrukci na železobetonových pražcích se zákrytem z litého asfaltu.</li> </ul>
duben	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byla dokončena rekonstrukce tramvajové tratě v ulici Na zátorách a přilehlé křižovatky s ulicí Partyzánskou. Současně byly bezbariérově zpřístupněny zastávky Nádraží Holešovice.</li> <li>9. dubna proběhl celosíťový komplexní průzkum obsazenosti denních tramvajových linek.</li> </ul>
červen	<ul style="list-style-type: none"> <li>V průběhu celého roku probíhaly dodávky nových tramvají typu 15T. Celkem bylo dodáno a nasazeno na linky 30 nových vozů 15T. V červnu byl do provozu nasazen jubilejní stý vůz tohoto typu.</li> <li>28. června byl po dvouměsíční výluce obnoven provoz tramvají na 1 150 m dlouhém zrekonstruovaném úseku mezi zastávkami Lazarská a Jindřišská. Konstrukce tramvajové tratě nahrazující původní hlučné panely BKV byla provedena systémem pevné jízdní dráhy, tj. na betonové desce s živčinným povrchem a všemi prvky tlumení hluku a vibrací. V rámci rekonstrukce byla v návaznosti na výtah ze stanice metra Národní třída bezbariérově zpřístupněna zastávka Lazarská, novou podobu získala i zastávka Vodičkova.</li> </ul>

<b>červenec</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byla dokončena revitalizace Moskevské ulice, v rámci níž vznikla ve směru do centra města společná tramvajová a autobusová zastávka Čechovo náměstí a nová podoba zastávek Vršovické náměstí.</li> </ul>
<b>srpen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Z důvodu nálezu trhlin na konzolách určených k uchycení táhel, které vedou podvozek a přenášejí tažné a brzdící síly, byl v Praze na počátku srpna dočasně zastaven provoz všech tramvají typu 14T.</li> <li>Byla dokončena II. etapa rekonstrukce tratí na Karlově náměstí. Po červencové rekonstrukci úseku mezi Myslíkovou a Ječnou ulicí byla opravena tramvajová trať i v úseku mezi Resslovou ulicí a Morání. Do finální polohy byla přeložena zastávka Karlovo náměstí (nový název Odborů) ve směru do Spálené ulice.</li> </ul>
<b>září</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byla dokončena rekonstrukce tratě a zastávek (s výjimkou zastávek Zahradní Město a Na Padesátém) v Průběžné a Švehlově ulici, při níž byly zřízeny nové obousměrné zastávky Dubečská a Obchodní centrum Hostivař. Zastávka Na Hroudě začala nově sloužit kromě tramvají také autobusům PID.</li> <li>Skončila letní rekonstrukce tratě a všech zastávek v Bělohorské ulici v úseku Malovanka – Vypich a obratiště Vypich. Zastávka Vypich byla zprovozněna jako společná pro tramvaje i autobusy PID.</li> </ul>
<b>říjen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6. října byl mezi zastávkami Nádraží Holešovice a Trojská otevřen Trojský most a linky 17 a 53 se mohly vrátit na své pravidelné trasy směrem k Vozovně Kobylisy, respektive na Sídliště Ďáblice. Současně byla zprovozněna nová podoba zastávky Trojská, v níž ve směru do centra nově zastavuje i autobus číslo 112.</li> </ul>
<b>listopad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>V rámci revitalizace chodníků a vozovek v ulici Komunardů byla ve směru do centra v místě stávající zastávky vybudována nová bezbariérově přístupná „vídeňská“ zastávka Dělnická.</li> <li>Po rekonstrukci trávající jeden a půl měsíce byl obnoven provoz v úseku Švandovo divadlo – Anděl. Ve Štefánikově ulici byla rozšířena osová vzdálenost kolejí a v podobě chodníkových mysů vybudovány nové bezbariérově přístupné zastávky Arbesovo náměstí.</li> </ul>
<b>prosinec</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Večer 1. 12. způsobil mrznoucí déšť námrazu na trolejích na celé tramvajové síti. Většina tramvajových souprav zůstala na trati desítky hodin bez možnosti pohybu. Ráno 2. 12. nebylo možné zprovoznit žádnou tramvajovou linku, bylo zavedeno 11 linek náhradní autobusové dopravy a provoz tramvají začal být po jednotlivých úsecích obnovován až v podvečer 2. 12., v noci a 3. 12. v dopoledních hodinách.</li> <li>Došlo k zatím poslednímu rozšíření počtu tramvajových zastávek na znamení (na celkový počet 18), a to v oblasti Braníka, Modřan, Kobylis, Vysočan a Ďáblic.</li> </ul>

### 3.4 Autobusy v PID

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

Během jednoho pracovního dne je na území města průměrně vypraveno 23 605 autobusových spojů PID, které přepraví cca 1 197 000 cestujících. Z tohoto počtu je cca 19 715 spojů **městských** (řady 100, 200 a 500) a cca 3 890 spojů **příměstských** (řady 300 a 600).

#### Základní údaje o síti autobusů PID na území Prahy

Provozovatelé městských autobusů	Počet linek městských autobusů	Provozní délka sítě*
9 (85 % DPP a 15 % soukr. dopravci)	156	810,4 km
Počet zastávek v provozu*	Průměrná vzdálenost zastávek*	Průměrná cestovní rychlost*
1 136 (dle názvů), 3 043 (dle sloupků)	0,607 km	24,5 km/h
Počet přepravených osob na území Prahy za rok 2014 a podíl v rámci PID*	Rozsah provozu*	
405 882 000	32,43 %	denní 4:30–0:30, noční 0:00–5:00
Počet ujetých vozokilometrů za rok*	Náklady na 1 provozní vozokilometr	Počet vozů v provozu ve špičce*
68 439 380	53,56 Kč (autobusy DPP)	1 231

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

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

Nejdelší denní linka	Nejvíce přepravených osob na lince	Nejvíce spojů na lince
Linka 269 (32,0 km)	Linka 177 (43 410 osob/6-20 h)	Linka 107 (433 spojů/den)
Nejzatíženější úsek	Zastávky/uzly s největším obratem	Nejkratší interval ve špičce
U Labutě – Kačerov 71 650 osob/6-20 h obousměrně	Dejvická – 53 070 osob/6-20 h Kačerov – 53 510 osob/6-20 h	Linky 107, 143 (2 minuty)





*Ve směru do centra jezdí linka 112 po Trojském mostě*



*Autobus na lince 161 v Evropské ulici*

Na **příměstských** autobusových linkách (řady 300 a 600) v průměrný pracovní den překračovalo hranici města celkem v obou směrech cca 3 890 spojů, které přes hraniční profil Prahy přepravily cca 88 tisíc cestujících. Příměstské autobusy využívaly na území Prahy celkem 23 lokalit jako své výchozí/konečné zastávky. Nejvíce příměstských linek PID (13) a spojů (447) využívalo terminál Zličín, nejvyšší denní obrát cestujících měly zastávky v uzlu Smíchovské nádraží (11 700 osob/den).

Síť autobusových linek PID doplňují ještě **regionální** linky (řada 400), které nezajíždějí na území Prahy. Na konci roku 2014 za hranicí Prahy jezdilo denně celkem 1 442 spojů, které přepravily v pracovním dnu cca 23 000 cestujících. Jejich provoz zajišťovali pouze soukromí dopravci.

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

Provozovatelé příměstských busů	Počet linek příměstských busů	Provozní délka sítě mimo Prahu
11 (82 % soukr. dopravci a 18 % DPP)	92 linek (82 denních a 10 nočních)	
Provozovatelé regionálních busů	Počet linek regionálních busů	1 447,6 km
8 (100 % soukromí dopravci)	65 (65 denních a 0 nočních)	
Počet zastávek v provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
1 204 (dle názvů), 2 414 (dle sloupků)	1,081 km	28,6 km/h
Počet přepravených osob autobusy PID za rok 2014 mimo území Prahy		Rozsah provozu
38 045 000		denní 4:30–0:30, noční 0:00–5:00
Počet ujetých vozokilometrů za rok		Počet vozů v provozu ve špičce
18 640 000		389

#### Přehled událostí v autobusové dopravě v roce 2014

Měsíc	Popis události
únor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dne 1. února byla prodloužena městská linka 180 ze zastávky Zličín do zastávky Obchodní centrum Zličín. Obchodní centrum se podílí na spolufinancování provozu prodloužené linky.</li> </ul>
březen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Za účelem zlepšení dopravní obsluhy v oblasti Roztok a zajištění návaznosti autobusů na vlaky PID byla změněna trasa příměstské linky 359, která má nyní na území města výchozí zastávku Suchdol.</li> </ul>
červenec	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na linku 112 spojující Nádraží Holešovice a ZOO byly v sezonním provozu nasazeny kloubové autobusy.</li> </ul>
září	<ul style="list-style-type: none"> <li>Došlo k dílčím úpravám tras městských linek v oblasti Strahova. Část spojů linky 143 byla prodloužena do trasy Dejvická – Stadion Strahov – Nové Butovice, naopak linka 176 byla zkrácena do původního úseku mezi Karlovým náměstím a Stadionem Strahov.</li> </ul>
říjen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linka 112 ve směru do centra města přejíždí nový Trojský most a zastavuje v tramvajové zastávce Trojská.</li> <li>V trase Nemocnice pod Petřínem – Malostranské náměstí – Staroměstská – Mariánské náměstí – Hradební – Petrské náměstí – Bílá labuť – Florenc a v celotýdenním jednotném intervalu 30 minut byla zavedena midibusová linka číslo 294. Důvodem bylo zlepšení dopravní obsluhy Starého Města zejména pro starší obyvatele městské části Praha 1.</li> </ul>
listopad	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na linku 135 (Florenc – Chodov) byly po dokončení stavebních úprav na trase nasazeny kloubové autobusy.</li> </ul>



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

Trať	Linka	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
011	S1 (S7)	17 120	17 580	18 120	17 570	19 340	20 930	21 790	21 520
070	S3, S34, R3	2 190	2 260	2 540	2 380	2 890	2 960	4 110	4 430
091	S4, R4	9 410	10 030	7 830	8 210	10 030	10 710	13 400	14 820
120	S5, R5	3 920	4 310	5 620	5 270	4 960	5 470	7 040	7 080
122	S65	210	200	230	340	390	390	390	390
171	S7	15 740	16 450	18 530	18 970	20 470	20 350	21 590	21 990
173	S6	420	510	690	790	880	1 030	1 160	1 500
210	S8, S80	2 090	1 830	1 950	1 860	1 560	2 240	2 670	2 280
221	S9	12 810	13 780	15 650	16 940	18 950	21 640	23 710	25 420
231	S2, S20 (S9)	10 480	11 060	12 730	13 640	14 490	15 090	16 070	16 680
ML	S41	1 750	1 890	2 480	2 500	2 520	2 470	1 510	1 010
CELKEM		75 440	76 140	79 900	86 370	88 470	103 280	113 440	117 120

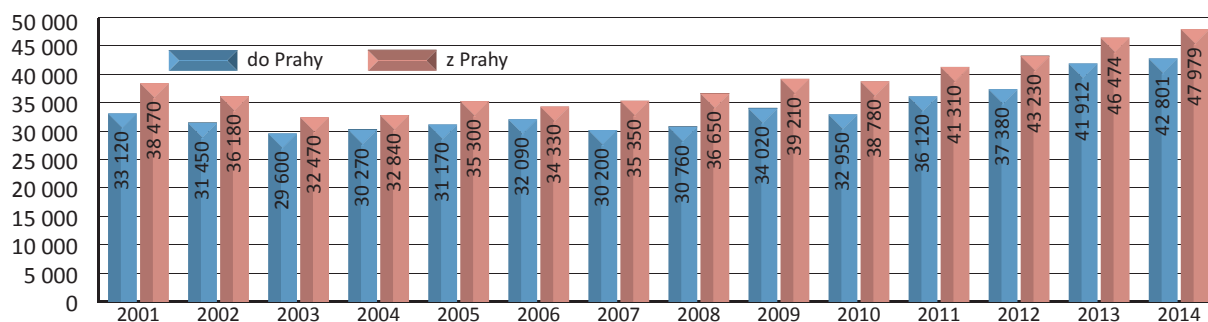


Nová zastávka Praha-Podbaba



Vlak na lince S80 v nové zastávce Praha-Kačerov

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



\* V sobotu v roce 2014 přepravily vlaky PID na území Prahy cca 56 % cestujících oproti pracovnímu dnu, v neděli 44 %.

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

Úsek (linka)	Interval (ranní špička)	Doba jízdy	Vzdálenost
Praha-Klánovice – Praha Masarykovo nádraží/Praha hl. n. (S1,S7)	15 min	24 min	18 km
Praha-Kolovraty – Praha hlavní nádraží (S9)	15 min	23 min	17 km
Praha-Radotín – Praha hlavní nádraží (S7)	10 min	17 min	13 km
Praha-Čakovice – Praha hl. n. (S3)/Praha Masarykovo nádr. (S34)	30 min	21 min	19 km
Praha-Sedlec – Praha Masarykovo nádraží (S4)	20 min	13 min	9 km
Praha-H. Počernice – Praha Masarykovo n./Praha hl. nádr. (S2, S20, S9)	15 min	16 min	15 km
Praha-Ruzyně – Praha Masarykovo nádraží (S5)	30 min	24 min	13 km

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

Stanice	Zastavující linky PID	Nástup, výstup a přestup (osob/den celkem)
1. Praha Masarykovo nádraží	S1, S2, S20, S34, S4, S5, R5	37 862 (PID tvoří 100 % z celkového denního obratu stanice)
2. Praha hlavní nádraží	S3, R3, R4, S7, S8, S80, S9	39 661 (PID tvoří 49 % z celkového denního obratu stanice)
3. Praha-Smíchov	S6, S7	13 757 (PID tvoří 87 % z celkového denního obratu stanice)

## Procentuální podíl jízdních dokladů používaných cestujícími ve vlacích PID na území Prahy (prac. den)

Rok	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014
Doklad PID* (%)	32,5	39,2	52,1	57,7	60,4	63,8	68,7	72,7	72,2
z toho jednotlivé jízdné PID (%)	-	-	7,2	10,6	7,5	5,6	8,5	5,3	5,3
Doklad ČD, bezplatná přeprava (%)	67,5	60,8	47,9	42,3	39,6	36,2	31,3	27,3	27,8

\* včetně jednotlivých jízd PID

## Přehled událostí v železniční dopravě v roce 2014

Měsíc	Popis události
leden	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plná integrace umožňující jízdu i na jednotlivou jízdenku PID byla zavedena v regionálních zastávkách Kladno-Rozdělův, Kladno-Švermov, Kladno-Dubí a Kralupy nad Vltavou předměstí (linky S40, S44, S45 a S50).</li> </ul>
srpen	<ul style="list-style-type: none"> <li>29. 8. byla pro linky S4, R4 a S41 otevřena zastávka Praha-Podbaba a zrušena stanice Praha-Bubeneč.</li> </ul>
září	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. září byly zprovozněny na trati 122 a 173 (linka S65 a S6) železniční zastávky Chýně, Jinočany, Hostivice-Sadová, Hostivice-U hřbitova a Rudná zastávka. Zastávka Chýně jih byla otevřena v prosinci 2014.</li> </ul>
říjen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plná integrace umožňující jízdu i na jednotlivou jízdenku PID byla zavedena na regionálních železničních linkách v okolí Neratovic, Kralup nad Vltavou a Brandýsa nad Labem (linky S23, S40, S43 a S44).</li> </ul>
prosinec	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ve dnech 1. – 3. 12. byl vlivem námrazy na trolejích výrazně omezen provoz železniční dopravy na území celé České republiky. Provoz linek S byl zajišťován velmi omezeně především s využitím motorové trakce.</li> <li>14. prosince byla pro linky S8 a S80 otevřena železniční zastávka Praha-Kačerov.</li> </ul>

## 3.6 Lanová dráha a přívozy

**Lanová dráha** je součástí PID a zajišťuje spojení mezi Újezdem, Nebozítkem a Petřínem. V roce 2014 přepravila celkem 1 939 400 cestujících (denně v průměru 5 300 cestujících) a na celkovém počtu přepravených osob PID na území města se podílela 0,15 %. Provoz lanovky zajišťují dva vozy pro 100 lidí, které se pohybují po kolejové dráze dlouhé 510 m a překonávají výšku 130,45 m. Průměrná cestovní rychlost je 6,12 km/h. Vozy jsou zavěšeny na laně o průměru 35,3 mm. Nejvíce osob lanovka přepraví během sobot a svátků a v měsících květnu, červnu, červenci a srpnu. V létě lanovka absolvuje 75 jízd, v zimě 57 za den a při zvýšené poptávce na přepravu jezdí i mimo jízdní řád. Lanovka má každoročně dvě pravidelné výluky, a to jarní v březnu a podzimní v říjnu.

**Říční přívozy** přes Vltavu jsou od roku 2005 dalším prvkem PID a stávají se běžnou součástí městské hromadné dopravy. Mají význam hlavně pro rekreační dopravu (návaznost na cyklistické trasy, propojení sídlišť s rekreačními oblastmi, dopravní obsluha vltavských ostrovů). V roce 2014 bylo v provozu 5 přívozů, které přepravily 370 tisíc cestujících (0,03 % počtu přepravených osob PID na území Prahy). Provozovatelem přívozu P3 je společnost Vittus group, s. r. o., ostatní přívozy provozuje společnost Pražské Benátky, s. r. o. Na všech přívozech jezdí lodě s maximální kapacitou 12 osob.

## Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2014 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	112	40 980
P2	V Podbabě – Podhoří	1. 7. 2006	celoroční	573	209 030
P3	Lihovar – Veslařský ostrov	17. 7. 2007	sezonní	284	60 750
P5	Kotevní – Císařská louka – Výtoň	31. 3. 2012	sezonní	181	38 670
P6	Lahovičky – Nádraží Modřany	19. 9. 2009	sezonní	95	20 240

### 3.7 Vozový park dopravců PID

#### Vozový park metra – provozní stav, provozovatel DP hl. m. Prahy, a. s. (DPP), průměrné stáří 9,35 let

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



M1



81-71M



81-71



Ečs

#### Vozový park tramvají – provozní stav, provozovatel DPP, průměrné stáří 12,73 let

typ	vozů	souprav
vysokopodlažní T3M	37	23,5
vysokopodlažní T3SU(CS)	129	78
vysokopodlažní T6	145	72,5
vysokopodlažní T3R	350	175
střed nízkopodlažní T3R.PLF	33	16,5
střed nízkopodlažní KT8D5.RN2P	46	46
částečně nízkopodlažní 14T	57	57
plně nízkopodlažní 15T	123	123
<b>celkem</b>	<b>920</b>	<b>479</b>



T3



T6



T3R.PLF



KT8D5.RN2P



14T



15T

#### Vozový park autobusů – provozní stav, provozovatel DPP a soukr. dopravci, průměrné stáří autobusů DPP 8,51 let

typ	vozů DPP	vozů soukr.
standardní vysokopodlažní např. Karosa B931, B951	157	361
kloubový vysokopodlažní např. Karosa B941	140	30
standardní nízkopodlažní např. SOR NB12, Citybus 12m	469	134
kloubový nízkopodlažní např. SOR NB18, Citybus 18m	349	41
midibus nízkopodlažní např. Solaris Urbino 8,9 LE	55	52
<b>celkem</b>	<b>1 170</b>	<b>618</b>



Karosa B931



Karosa B941



Citybus 12m



SOR NB12



SOR NB18



Solaris U 8,9 LE

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

typ	počet
elektrická nízkopodl. jednotka řady 451, 452	11
elektrická nízkopodlažní jednotka řady 471	70
motorová nízkopodlažní jednotka řady 814	54
motorový vysokopodlažní vůz řady 854	15
přípojný vysokopodlažní vůz řady 054, 056	21
motorový vysokopodlažní vůz řady 810	56
přípojný vysokopodl. vůz řady 010, 012, 021	33
přípojný patrový nízkopodlažní vůz řady Bmto	12
<b>celkem</b>	<b>272</b>



451, 452



471



814



854



054



810

#### Podíl plně či částečně bezbariérových (nízkopodlažních) výkonů v PID

Metro	Tramvaje	Autobusy městské	Autobusy příměstské	Železnice
100 %	40 %	82 %	37 %	78 %

### 3.8 Hromadná doprava na území Prahy mimo PID

Mimo systém PID je v Praze hromadná doprava osob provozována zejména při zvláštních příležitostech. Během Pražské muzejní noci, bylo 14. června vypraveno 11 autobusových linek. Tyto linky byly v provozu od 18:30 do cca 1:45 s intervaly 5 až 10 minut a zdarma rozvážely cestující mezi jednotlivými kulturními institucemi. Centrálním přestupním bodem bylo náměstí Jana Palacha.

Specifickou položkou je obsluha nákupních, kancelářských či multifunkčních center. Ta jsou většinou umístěna při okrajích Prahy nebo v hůře dostupných oblastech, pro návštěvníky je proto organizována doprava z nejbližších terminálů zejména kapacitní kolejové dopravy. Jedná se např. o linku OCL mezi stanicí metra Letňany a Obchodním centrem Letňany. Tato doprava je zpravidla bezplatná a hradí ji jednotlivá centra či obchody.

Zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou určeny speciální linky 751 Nádraží Holešovice – Výstaviště Holešovice a 758 Letňany – Výstaviště Letňany, vypravované při různých výstavách a veletrzích. Interval na těchto linkách nejčastěji kolísá mezi 10 a 20 minutami.

Pro majitele průkazů ZTP a ZTP/P s trvalým pobytem v Praze a v některých obcích Středočeského kraje je provozována služba mikrobuseů na zavolání a mikrobuseů na zavolání s asistencí. Ta má nástupní sazbu 10 Kč a po Praze pak jízdné 32 Kč za jednu jízdu.

ZOO Praha vypravovala na své náklady speciální autobusový spoj z Nádraží Holešovice do Troje a zpět za 1 Kč. Autobus jezdil od 24. 5. do 31. 8. o víkendech a svátcích, v letních prázdninových měsících (červenec a srpen) každý den. Spoj kopíroval trasu stávající linky č. 112, nezastavoval však jinde než na konečných zastávkách. Interval byl 20 minut a autobus jezdil kyvadlově. První autobus vyjžděl z Nádraží Holešovice v 9:00, poslední pak odjžděl ze zastávky Zoologická zahrada v 19:10.



Linka BB2 spojující areál Brumlovky s Budějovickou



ZOObus

### 3.9 Hromadná doprava mezi Prahou a vnějším územím

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

#### Železniční doprava mimo PID

Na území Prahy se v pracovní den v roce 2014 pohybovalo celkem 1093 vlakových spojů (výchozích, končících, projíždějících) provozovaných ČD, a. s., které přes hranici Prahy přepravily cca 138 000 cestujících. 24,7 % (270) z tohoto počtu byly spoje mimo PID, zbylých 75,3 % (823) jezdilo v rámci PID.

Z hlediska výkonů je pro vnější železniční dopravu dlouhodobě nejdůležitější nádražím stanice Praha hlavní nádraží. Denně tudy projede celkem 661 vlakových spojů, z nichž 41,1 % jsou spoje mimo PID.

Provoz dálkové osobní železniční dopravy (mimo PID) zajišťují České dráhy, RegioJet a LEO Express. Technickou infrastrukturu přepravy zabezpečuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

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

Stanice	Praha hlavní nádraží	Praha Masarykovo nádraží	Praha-Smíchov	Praha-Vršovice	Praha-Libeň	Praha-Vysočany	Praha-Holešovice	Praha-Radotín
<b>Vlaků za rok</b>	224 505	96 733	85 484	82 604	81 718	58 035	37 898	41 747
<b>Vlaků za den**</b>	661	285	258	250	238	183	116	129
z toho PID	389	285	183	223	150	153	84	129
z toho mimo PID	272	0	75	27	88	30	32	0

\* počet vlaků výchozích, končících, či zastavujících

\*\* průměrný pracovní den 2014

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

Rok		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počet vlaků	výchozích	159 524	161 193	160 360	174 615	215 189	217 472	217 481	219 679	214 483	213 973
	končících	160 731	163 510	160 665	174 947	215 598	217 886	217 895	220 098	214 892	214 381
	<b>celkem</b>	<b>320 255</b>	<b>324 703</b>	<b>321 025</b>	<b>349 562</b>	<b>430 787</b>	<b>435 358</b>	<b>435 376</b>	<b>439 777</b>	<b>429 374</b>	<b>428 353</b>



Souprava Railjet na Hlavním nádraží



Nové spojení

#### Obrot cestujících na nejdůležitějších železničních stanicích hl. m. Prahy v r. 2014 (pouze vlaky ČD)\*

Stanice	Praha hlavní nádraží	Praha Masarykovo nádraží	Praha-Smíchov	Praha-Vršovice	Praha-Libeň	Praha-Vysočany	Praha-Holešovice	Praha-Radotín
<b>Osob za rok (v tis.)</b>	27 714	11 104	4 692	1 898	2 073	1 538	1 124	2 320
<b>Osob za prac. den</b>	82 203	37 394	15 781	6 084	6 913	5 143	3 870	8 221
z toho PID	39 661	37 394	13 757	5 537	4 966	4 481	2 664	8 221
z toho mimo PID	42 542	0	2 024	547	1 947	662	1 206	0

\* součet nastupujících a vystupujících

#### Autobusová doprava mimo PID

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

## Vývoj vybraných charakteristik autobusového nádraží Florenc

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Počet spojů za rok</b>	200 000	180 000	160 000	145 000	145 000	150 000	155 000	<b>155 000</b>
<b>Počet spojů za průměrný prac. den</b>	620	550	460	420	420	425	435	<b>450</b>
z toho mezinárodní spoje	140	120	100	105	130	145	155	<b>175</b>
vnitrostátní dálkové spoje	480	430	360	315	290	280	280	<b>275</b>
<b>Počet dopravců</b>	90	85	93	100	100	100	105	<b>120</b>

Další linky spojující Prahu s vnějším územím jsou vypravovány a ukončovány na autobusových stanovištích Černý Most, Dejvická, Hradčanská, Nádraží Holešovice, Na Knížecí, Roztyly, Zličín a Želivského. V malé míře (do 5 tisíc spojů ročně) pak jezdí dálkové autobusy z Ládví, Letňan a Opatova.

## Vybrané charakteristiky nejdůležitějších autobusových terminálů na území Prahy

	Počet spojů za rok	z toho mezinárodní	z toho vnitrostátní dálkové	z toho vnitrokrajské	Počet spojů za den*	z toho mezinárodní	z toho vnitrostátní dálkové	z toho vnitrokrajské
<b>Dejvická</b>	153 652	0	38 178	115 474	538	0	105	433
<b>N. Holešovice</b>	108 629	0	49 591	59 038	350	0	159	191
<b>Na Knížecí</b>	99 955	104	34 463	65 388	293	0	88	205
<b>Černý Most</b>	93 122	0	74 032	19 090	285	0	211	74
<b>Zličín</b>	79 093	0	31 321	47 772	266	0	94	172
<b>Hradčanská</b>	47 076	0	13 150	33 926	166	0	38	128
<b>Roztyly</b>	40 011	1 667	26 768	11 576	120	4	78	38
<b>Želivského</b>	2 605	2 605	0	0	6	6	0	0
<b>CELKEM</b>	<b>624 143</b>	<b>4 376</b>	<b>267 503</b>	<b>352 264</b>	<b>2 024</b>	<b>10</b>	<b>773</b>	<b>1 241</b>

\* průměrný pracovní den



AN Roztyly



Rekonstruovaná stanoviště dálkových autobusů na Dejvické

Na příměstské autobusové dopravě se podílí i Středočeská integrovaná doprava (SID). Zajišťuje hromadnou dopravu ve vybraných částech Středočeského kraje na regionálních a městských linkách, avšak bez tarifní návaznosti na PID a vlaky ČD. Linky SID zajíždějící na území Prahy jsou označovány písmeny A (oblast Kladna), B (oblast Rakovníka), C (oblast Berouna), D (oblast Příbrami), E (oblast Benešova), F (oblast Kutné Hory) a příslušným číslem.

## Vývoj vybraných charakteristik Středočeské integrované dopravy

Rok	2011	2012	2013	2014
<b>Počet linek zajíždějících na území Prahy</b>	41	40	33	<b>31</b>
<b>Průměrný počet spojů za pracovní den*</b>	572	591	455	<b>458</b>
<b>Počet osob přepravených přes hranici Prahy (tis.)</b>	4 476	3 470	3 453	<b>3 457</b>

\* celkem do Prahy + z Prahy





## 4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

**Síť značených cyklotras** v hlavním městě Praze má celkovou délku cca 430 kilometrů. Jednotlivé cyklotrasy se dělí se na páteřní, hlavní, doplňkové a místní a značí se písmenem A a číslem. Systém doplňují cykloturistické trasy.

### Základní údaje o cyklistické infrastruktuře v Praze

<b>Celková délka značených cyklotras</b>	<b>Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras</b>	<b>Cykloobousměrky</b>
430 km	163 km	20,3 km (106 úseků)
<b>Cyklopiktokoridory</b>	<b>Cyklopruhy samostatné</b>	<b>Cyklopruhy společné (+ bus + taxi)</b>
31,6 km	41,0 km	19,5 km
<b>Stojanů pro cyklisty</b>	<b>Předsazených stopčar pro cyklisty</b>	<b>Přejezdů pro cyklisty</b>
cca 1 540	229 křižovatek, 936 jízdních pruhů	54 (z toho 24 řízených SSZ)



Nájezdová rampa na lávku pod Pražským okruhem



Nový úsek stezky A2 Zbraslav – Jarov

### Nové prvky cyklistické infrastruktury realizované v roce 2014

Realizace	Délka / počet	Realizace	Délka / počet
Cyklopruhy (V14)	2 900 m	Cyklopruhy společné (+bus+taxi)	1 700 m
Cyklopiktokoridory (V20)	1 400 m	Cyklopřejezdy (V8)	6 (z toho 5 SSZ)
Cykloobousměrky	2 500 m (11 úseků)	Stojany na kola (dvoumístné)	40 ks

Na počátku dubna 2014 byly zprovozněny nájezdové rampy na lávku pro pěší a cyklisty zavěšenou pod mostem Pražského okruhu spojujícím Komořany a Lahovice. Byly tak propojeny cyklotrasy A2 a A20 vedoucí po obou březích Vltavy. V polovině září byla dokončena výstavba 1. a 3. etapy cyklostezky Zbraslav – Jarov. Dva úseky široké 3 metry a dlouhé celkem 2,25 kilometru s asfaltovým povrchem výrazně zkvalitnily komfort pohybu cyklistů, chodců i bruslařů v turisticky atraktivní lokalitě na pravém břehu Vltavy (cyklotrasa A2).

### Dokončené investiční akce v cyklo dopravě v roce 2014

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Záběhllice – vodní nádrž Hostivař	A23	Cyklostezka + návazná dopravní opatření. 1b. etapa Záběhllická – Hamerský rybník, délka 1,55 km. 1c. etapa Hamerský rybník – K vodě, délka 0,22 km.
Zbraslav – Jarov	A2	Cyklostezka, 1. a 3. etapa, délka 1,30 a 0,95 km.
Lahovice – nájezdové rampy	A102 (A50)	Napojení na lávku pod mostem přes Vltavu, délka 0,8 km.
Michnova – Hněvkovského	A41	Chodníková cyklostezka, značení C9a, 4. etapa, délka 420 m.
Troja – Ďáblice	A280	Opravy + dopravní opatření, etapa Maškova, délka 0,45 km.

Pohyb cyklistů po městě napomáhaly zlepšit i stavby přímo nebudované v rámci cykloinvestic. Zprovozněním Trojského mostu vznikla nová spojnice páteřních cyklotras A1 a A2, která výrazně urychlila spojení Čimic, Bohnic, Kobylis a Troje s Holešovicemi (stanicí metra) a Letnou. Cyklisté se mohou po mostě pohybovat jak po vyznačeném cyklopiktokoridoru v jednom z jízdních pruhů vozidel, tak po společné stezce pro chodce a cyklisty, která je vyznačena na dostatečně širokých chodnících.

V souvislosti s výstavbou nástupních mysů v tramvajové zastávce Krymská byla vybudována první pražská „cyklovideňská“ zastávka. Umožňuje bezbariérový nástup cestujících do tramvají i autobusů a zároveň zachovává komfort cyklistického provozu odděleného od automobilové dopravy.



Cyklisté sjíždějí z Trojského mostu



„Cyklovideňská“ zastávka Krymská

Současně s podzimní obnovou světelné řízené křižovatky Argentinská – Jateční došlo k propojení stezek podél tržnice a areálu Bubenského nádraží. V Praze byla poprvé použita sdružená dvoubarevná návěstidla pro chodce a cyklisty pro řízení přejezdů pro cyklisty přimknutých k přechodům pro chodce.

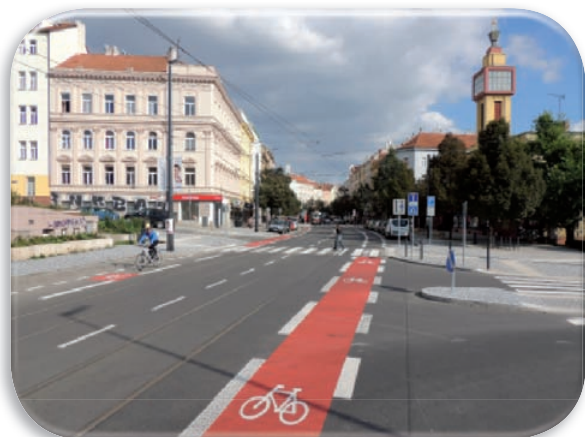
Ve stoupáních v okolí Prašného mostu bylo osazeno několik cyklistických semaforů u vyhrazených cyklopruhů. Cyklisté dostávají s ohledem na rozdílnou rychlost svého pohybu zelenou i červenou dříve než ostatní vozidla, čímž je zajištěn jejich bezpečnější průjezd křižovatkami.

Na podzim 2014 byl vyznačením vodorovného značení, cyklopruhů a cyklopiktokoridorů dokončen také projekt MČ P10 „Rekonstrukce Moskevská“, který přinesl výrazné zlepšení kvality pohybu cyklistů v úseku mezi ulicemi Francouzskou a Čechovým náměstím.

#### Neinvestiční akce v cyklo dopravě v roce 2014 (dopravní opatření – zvyšování bezpečnosti cyklistů)

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Pelyňková	spojka X43	Propojení Novostrašnická – Rabakovská, nová realizace svislého dopravního značení.
V Olšínách – Nad kapličkou	A234 + A244	Dopravní značení.
Na slatinách	A42	Dopravní značení, lokalita Zahradní Město.
nábřeží K. Jaroše x Dukelských hrdinů	A1 x A310	Bezpečnější průjezd cyklistů, doplnění baliset.
Přední Kopanina	A33	Dopravní značení, úsek Purkrabský háj – Prelátova.
Lipská	A33	Doplnění svodidel.
Jeseniova	A240	Cykloobousměrka s napojením na SSZ J. Želivského – Jeseniova.
Lupáčova	A243	Cykloobousměrka s napojením na SSZ Táboritá – Ondříčkova.
Rajská zahrada – Hloubětín	A26	Dopravní značení.
Výpadová	A1	Pro zvýšení bezpečnosti cyklistů bylo v 300 m dlouhém úseku podél cyklopruhu osazeno LED osvětlení upozorňující projíždějící auta na zvýšený pohyb cyklistů.

Z neinvestičních akcí jsou významné realizace dvou cykloobousměrek s napojením a úpravami návazných SSZ a s novými samostatnými cyklistickými vjezdy. V Jeseniově ulici došlo po realizaci ke zlepšení cykloobsluhy přilehlé oblasti, v Lupáčově byl odstraněn jeden z bariérových úseků na hlavní cyklotrase propojující Karlín a Vršovice a současně byla zvýšena bezpečnost dopravy v celé ulici.



Dokončená rekonstrukce Moskevské ulice



Křižovatka Jana Želivského – Jeseniova

## Cyklisté v prostředcích Pražské integrované dopravy (PID)

Pro cestující s platnou jízdenkou PID je na území Prahy (pásma P, 0 a B) přeprava jízdních kol jako spoluzavazadla zdarma. V **metru** mohou být přepravována v každém voze maximálně dvě jízdní kola na každé poslední plošině ve směru jízdy. Pro přepravu jízdního kola lze využít i vybrané výtahy ve stanicích metra (Černý Most, Háje, Chodov, Ládví, Letňany, Pankrác, Prosek, Skalka, Střížkov). Výtahy jsou označeny modrým piktogramem jízdního kola.

V **tramvajích** lze přepravovat kola na místech určených pro přepravu kočárků, ale pouze ve vybraných úsecích ve směru z centra, a to s výjimkou pracovního dne v období od 14 do 19 hod. Na každé plošině je možné přepravovat maximálně dvě jízdní kola. Přeprava kol je vyloučena při zvýšené poptávce.

Na všech **železničních tratích** na území Prahy je přeprava jízdních kol zdarma, mimo území metropole je přeprava kol zpoplatněna. Cyklovlak v trase Praha Masarykovo nádraží – Praha-Dejvice – Podlešín – Slaný byl v nepracovní dny v provozu od 29. března do 28. října 2014. V sobotu 17. 5. 2014 tento vlak poprvé vyjel jako **Cyklohráček**. Dva páry osobních vlaků s rozšířenou přepravou kol, hracím koutkem i stolky jsou jedinými osobními vlaky, které projíždějí po „okošské“ trati v úseku Hostivice – Středokluky. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen vždy druhý vůz vlaku, který je vybaven speciálními prostory pro kola.



Již 12.sezónu byl v období od 5. 5. do 5. 10. 2014 v provozu každý nepracovní den **cyklobus** PID v trase Dobříchovice – Kytín. Provoz je zajišťován upraveným autobusem s úchyty na 25 jízdních kol. Linka cyklobusu navazuje na vlaky linky S7 z obou směrů. Na lince cyklobusu platí tarif PID a cena přepravy jízdního kola je 16 Kč bez ohledu na vzdálenost a předchází použití nebo nepoužití vlaku. Ve vlacích linky S7 je cena za přepravu jízdního kola dle Tarifu ČD od 25 Kč výše dle ujeté vzdálenosti.

Na **lanové dráze** na Petřín se jízdní kola zdarma přepravují vždy v druhém oddílu vozu (označen piktogramem). Přeprava kol zdarma je možná také na všech **přívozech** spojujících vltavské břehy, a tím i páteřní cyklotrasy A1 a A2 (přepravu mohou omezit zvýšené provozní nároky).

Na lince **AE (Airport Express)** provozované v trase Hlavní nádraží – Letiště je možná přeprava jízdního kola zabaleného pro leteckou přepravu zdarma. V ostatních **autobusech** není přeprava jízdních kol povolena (pokud nejde o kompenzační pomůcku), a to ani v případě náhradní dopravy. Sbalené skládací kolo, dětské odrážedlo nebo dětské jízdní kolo pro dítě do 6 let věku lze přepravovat i jako zavazadlo. Pokud nepřekročí povolené rozměry (50x60x80 cm), tak rovněž bezplatně.

## Automatické cyklosčítače

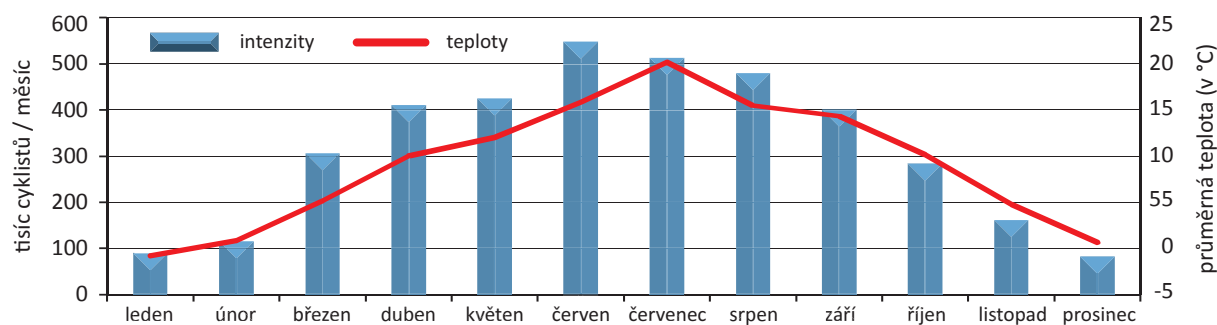
**Automatické cyklosčítače** umožňují získávat on-line data celoročně po 24 hodin denně, a mít tak podrobný přehled o provozu cyklistů v různých ročních obdobích, stejně jako o vývoji intenzit během dne či týdne. V závěru roku 2014 bylo v Praze v provozu 24 lokalit. První sčítače byly osazeny na podzim 2009, koncem ledna 2015 bude zprovozněna 25. lokalita Špejchar.

## Celoroční intenzity cyklistů zjišťované automatickými cyklosčítači

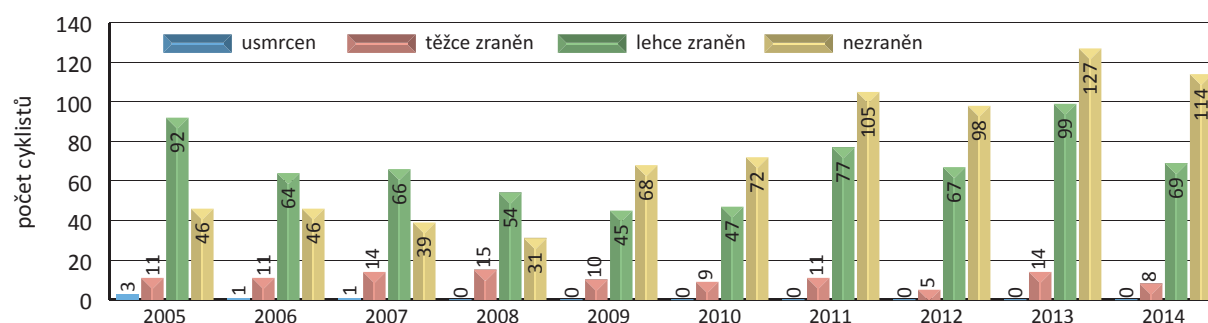
Název stanoviště	Umístění stanoviště (cyklotrasa, lokalita)	Cyklistů za rok		Změna 14/13 (%)	Cyklistů za den max. roku 2014
		2013	2014		
Rohanské nábřeží	A2, mezi Hlávkovým mostem a ul. Ke Štvanici	179 008	217 290	+21 %	1 895 (st)
Lahovičky	A1, u Lahovického mostu	160 499	217 100	+35 %	3 215 (ne)
nábř. Kpt. Jaroše	A1, 200 m od Hlávkova mostu	148 121	173 520	+17 %	1 234 (čt)
Vršovická	A23, v cyklopruzích u Vršovického nádraží	94 127	106 743	+13 %	760 (čt)
Podolské nábřeží	A2, 150 m jižně od Vyšehradského tunelu	234 466	340 097	+45 %	2 833 (ne)
Císařský ostrov	A160, u mostu přes Plavební kanál	282 962	334 023	+18 %	3 355 (ne)
Sulická	A22, pod Jižní spojkou	150 716	168 643	+12 %	1 673 (st)
Povltavská	A2, 180 m jižně od Trojského zámku	289 027	407 003	+41 %	4 968 (ne)
Hlubočepská	A12, jednosměrné, Zbraslavská – Na srpečku	73 049	88 878	+22 %	994 (út)
Dukelských hrdinů	A310, mezi ulicemi Skaleckou a Kostelní	98 338	128 164	+30 %	787 (st)
Vítkov	A25, paralelně s ulicí Koněvova	40 755	76 275	+87 %	848 (ne)
Vysočany	A26, paralelně s ulicí Poděbradská	74 142	58 690	-21 %	1 208 (ne)
Modřany	A2, křížení ulic Vltavanů a U kina	417 725	499 404	+20 %	5 874 (ne)
Chodov	A22, mezi ulicemi Brněnská a Roztylská	82 137	95 674	+16 %	894 (ne)
Střešovice	A165, cyklopruhy v ulici Na Petřínách	23 186	31 317	+35 %	222 (út)
Podbabská	A1, mezi ulicemi V Podbabě a Pod Paňankou	79 875	100 048	+25 %	1 230 (ne)
Letňany	A27, stezka přes komunikaci Kbelská	58 573	75 266	+29 %	699 (ne)
Podolí	A221, ulice Jeremenkova	61 010	71 203	+17 %	509 (út)
Košíře	A14, jednosměrné, ulice Vrchlického	35 256	35 361	+0 %	298 (út)
Šeberov	A21, úsek mezi ulicemi K Jelenám a V honu	20 026	35 327	+76 %	487 (ne)
Barrandovský m.	A12, stezka na levém předmostí	201 721	242 872	+20 %	2 116 (ne)
Nuselský most	A41, na severní straně u Karlova	83 222	95 571	+15 %	669 (st)
Radotín	A11, ulice K Radotínu	91 157	87 326	-4 %	1 335 (ne)
Celetná	mezi Královskou a Ovocným trhem	129 402	154 510	-19 %	879 (út)
<b>CELKEM</b>		<b>3 108 500</b>	<b>3 840 305</b>	<b>+24 %</b>	<b>-</b>

Profily Povltavská a Modřany jsou lokality s nejvyšším počtem detekcí cyklistů v obou směrech. Meziroční nárůst intenzit cyklistů činí 24 %. Nejvyšší počet detekovaných cyklistů je v červnu.

## Roční variace cyklo dopravy 2014 podle automatických cyklosčítačů



## Následky nehod cyklistů v Praze v letech 2005–2014 (zdroj OSDP KŘP hl. m. Prahy)



Chůze (pěší doprava) je součástí každé přepravní cesty, má významnou městotvornou a společenskou funkci a umožňuje okamžitou mobilitu nezávislou na prostorově a ekonomicky náročnějších druzích dopravy. V Praze je v posledním období stále více kladen důraz na vytváření vhodnějších podmínek pro chodce, zejména v oblasti bezbariérovosti a bezpečnosti pěší dopravy.

Nejvyšší intenzity chodců jsou v centru města (Václavské nám. – Na můstku – ul. 28. října – Na příkopě) a pohybují se okolo cca 7 000 – 8 000 pěších ve špičkové hodině. Pro turisty a návštěvníky historické Prahy jsou přitažlivá místa Pražského hradu, Malé Strany a Starého Města, kde intenzity dosahují až 4 000 chodců/hod.

Zajímavé informace o počtu chodců přinesl průzkum pěší dopravy v prostoru severojižní magistrály, který byl zadán současně s podrobným sčítáním automobilové dopravy na této komunikaci. V pracovní den v období od 6 do 22 hodin byli sčítáni chodci nejen na přechodech přes magistrálu, ale také v podchodech a při přebíhání komunikace mimo vyznačená místa určená pro přecházení.

Nejvíce chodců přešlo ve sledovaném období po přechodu přes Sokolskou ulici v jižní části náměstí I. P. Pavlova (20 570 chodců za 16 hodin – 16h a 1 690 ve špičkové hodině – 1šh). Přes Wilsonovu ulici v horní části Václavského náměstí přešlo 13 540 chodců/16h (1 320 chodců/1šh), přičemž na stejném místě využilo podchodu 20 760 chodců/16h (2 140 chodců/1šh). Největší počet lidí přebíhajících mimo přechod byl zaznamenán v Sokolské ulici mezi ulicemi Ječnou a Rumunskou (1 040 chodců/16 h, 130 chodců/1šh). Z celkové bilance počtu pěších překonávajících severojižní magistrálu vyplynulo, že na Praze 1 a 2 tuto komunikaci denně překonává cca 106 000 lidí, na Praze 4 pak cca 23 500 lidí.

Podstatnou pomůckou, zejména pro návštěvníky Prahy, je informační orientační systém (IOZ), který prošel v uplynulém roce výrazným doplněním. Původní systém z roku 1999 obsahoval navádění na 51 kulturních a obecných cílů a celkem cca 350 vyznačených tras. Ve spolupráci s Pražskou informační službou (PIS) byla zpracována studie, která doplnila systém navádění o další cíle, např. Jeruzalémskou synagogu, Pedagogické muzeum J. A. Komenského, České muzeum hudby a Muzeum Bedřicha Smetany.



*Orientační značení turistických cílů*



*Nové informační centrum na Václavském náměstí*

Ve snaze o podporu rozvoje pěší dopravy po metropoli byly do systému IOZ zahrnuty i cíle, jako jsou oddechové zóny (parky), vyhlídky, stavby moderní architektury, zoologická a botanická zahrada a některé další. V souvislosti s otevřením nového informačního centra PIS na Václavském náměstí došlo k doplnění naváděcího systému i o navigaci k infocentrům. Celkově přibýlo cca 155 značek.

Opatření ke zvýšení bezpečnosti pohybu chodců se orientují na trasy s vysokým počtem chodců, zejména dětí a seniorů, a na lokality s vyšším výskytem osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Jednotlivé stavební i nestavební úpravy probíhaly ve spolupráci s městskými částmi a jejich financování bylo zajištěno především v rámci programu BESIP a chodníkového programu (opatření ke zvýšení bezpečnosti jsou uvedeny v kapitole 8.3.).

**Nové přechody** pro chodce byly vyznačeny u křižovatky Donovalská – Brodského (Praha 11), v ulicích Do koutů, Podchýšská, Poljanovova (Praha 12) a v ulici Dolnoměcholupská (u křižovatky V nížinách – Na Slavíkově, Praha 15).

**Bezpečnostní úpravy přechodů pro chodce stavební úpravou** (doplnění dělicích ostrůvků) byly provedeny v Praze 3 u křižovatky Ondříčkova – Bořivojova, v Praze 4 v ulici Lešanská (u křižovatky s ulicí Holčovickou), v Praze 5 v ulicích Jinonická (u křížení s ulicí U Vojanky) a Na Hřebenkách (u křižovatky s ulicí U Plátenice). Ochranné ostrůvky vznikly také v Praze 18 na komunikacích Lovosická, Příborská, Boletická, Veselská a Toužimská, v Praze 20 v ulici Náchodské u zastávky Chvaly a v ulicích Podleská (u zastávek Na Blanici) a Františka Diviše (u zastávek Betonárka) v Praze 22.

**S úrovní chodníků integrované přechody**, a tedy současně stavební zpomalovací prahy, byly vybudovány v Praze 3 u křižovatky Biskupcova – Ambrožova, v Praze 5 u křižovatky Zdíkovská – Libínská a v Praze 12 v sídlištní zástavbě v ulicích Nikolaj Vapcarova a Vitošská.

K rozsáhlejší **úpravám křižovatky** Táboritská – Ondříčkova došlo na Praze 3 (včetně signalizace, přechodů pro chodce a návazných chodníků, úprava přesahovala i do přiléhající ulice Lupáčovy). V Praze 9 prošla stavební úpravou křižovatka Teplická – Litvínovská – Střížkovská.

**Celková rekonstrukce komunikace** proběhla v ulicích U Blaženky (Praha 5), Zápotoční a Doupovská (Praha 15). V souvislosti s odstraňováním povodňových škod z roku 2013 byly zrekonstruovány komunikace a cesty pro pěší v okolí Botiče v oblasti Kozinova náměstí, ulic Domkářské a K horkám (Praha 15).



*Nový park Maxe van der Stoela*



*Nové náměstí za budovou Qadria*

Výraznou proměnou prošel **prostor Havlíčkova náměstí** v Praze 3. Cílem revitalizace bylo vytvoření kultivovaného veřejného prostoru. Obnovou náměstí se zvýšila funkčnost prostranství, čistota i bezpečnost. Nové komunikace pro pěší v křížové dispozici podporují vazby na okolí, zejména přímé přístupové trasy k radnici MČ Praha 3.

Prostory pro pěší, případně obecně pro rekreaci, se rozrostly v roce 2014 o dvě nová místa. U Patočkovy ulice mezi křižovatkami se Střešovickou a Myslbekovou ulicí v Praze 6 byl v rámci dokončovacích prací na tunelovém komplexu Malovanka – Pelc-Tyrolka vybudován nový **park Maxe van der Stoela** (pojmenován po nizozemském ministru zahraničí, který v roce 1977 při své návštěvě Československa navštívil disidenta Jana Patočku), který má rozlohu 2,5 hektaru. Parkem protéká potok Brusnice, je zde kromě zeleně a laviček řada herních prvků pro děti, cesty upravené pro běžce a poměrně rozsáhlý rybník.

V souvislosti s dostavbou centra Qadrio mezi ulicemi Spálená, Purkyňova, Charvátova a Vladislavova vzniklo nové **náměstí přiléhající k Vladislavově ulici**. Nový prostor se zelení, zahradními terasami a uměleckou instalací vizuálně navazuje na systém pěších zón městské části Praha 1.

**Nové chodníky byly postaveny v ulicích** Bělomlýnská (Praha-Čakovice) a Schoellerova (Praha 18). V rámci chodníkového programu a dalších akcí byly obnoveny nebo rozšířeny plochy pro pěší např. v ulicích Lazarská, Vodičkova (Praha 1), Francouzská, Moskevská, Krymská, Na spojce, Ke skalkám, Za návsí, U Záběhlického zámku, Sámova, U vršovického nádraží a Malešická (Praha 10).

Dopravní telematika integruje informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby bylo při využití stávající infrastruktury možné optimalizovat přepravní výkony, zlepšit bezpečnost provozu a obecně zvýšit kvalitu přepravy. Obor má stále rozsáhlejší uplatnění v procesech řízení dopravy s využitím jednotlivých světelných signalizací i nadřazených ústředěn a dále také v oblasti dohledových, varovných a informačních systémů.

### 6.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)

V roce 2014 bylo na území hlavního města v rámci činnosti TSK hl. m. Prahy i jiných investorů postaveno celkem 10 nových SSZ, z toho 4 samostatné přechody pro chodce (další samostatné přechody přibýly do evidence po dodatečném rozdělení SSZ řízených jedním řadičem na dvě části, na křižovatku a blízký odsazený přechod, případně na dva přechody). Dvě SSZ byla zrušena v souvislosti s ukončením prací na stavbách MO. Celkový počet SSZ v Praze dosáhl čísla 634. Počet SSZ na tramvajové síti vzrostl za uplynulý rok o 3, počet SSZ s preferencí tramvají se navýšil o 10 a přibýlo rovněž 20 SSZ vybavených aktivní detekcí pro preferenci autobusů (viz kap. 7).

#### Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních v Praze

SSZ v Praze celkem	Samostatných řízených přechodů	SSZ centrálně řízených
634 (dle počtu řadičů)	144	320
SSZ na tramvajové síti	SSZ s preferencí tramvají	SSZ s preferencí autobusů
246	184	200
Počty nových, zrušených a obnovených SSZ v roce 2014		
10 nových SSZ, 2 SSZ zrušena		22 obnovených SSZ

V souvislosti s otevřením Trojského mostu byla v roce 2014 vybudována dvě nová SSZ na jeho severním předmostí (7.099 Pod lisem – rampa Nové Povltavské a 7.100 Pod lisem – rampa Bubenečského tunelu). Současně proběhla obnova a výrazná přestavba SSZ 7.266 Trojská – Pod lisem, kde došlo k přeložce komunikace ve směru do centra na opačnou stranu tramvajových zastávek Trojská. Bezpečnější přecházení chodců přes ulici Bělohorskou a bezpečnější výjezd tramvají z obratiště Vypich jsou zajištěny novou světelnou signalizací u tramvajové zastávky Vypich. Nové samostatné přechody přes Švehlovu ulici zvýšily bezpečnost přecházejících také u tramvajových zastávek Na Groši a Obchodní centrum Hostivař.



Nové SSZ 0.639 Švehlova – přechod u zastávky Na Groši



Obnovené SSZ 0.393 Mírového hnutí – K Horkám

V roce 2014 byly zintenzívněny práce na obnovách SSZ. Bylo rekonstruováno celkem 22 signalizací. K nejvýznamnější proměně s řadou stavebních úprav zvyšujících bezpečnost provozu došlo na SSZ 0.393 Mírového hnutí – K Horkám. V souvislosti s rekonstrukcí tramvajových tratí v Průběžné a Švehlově ulici byla obnovena řada signalizací i v této lokalitě (např. 0.370 Průběžná – V korytech, 0.391 Švehlova – Pražská a 0.620 Švehlova – Topolová).

### Zrušená SSZ na území Prahy

6.934	Generála Píky – Gymnasijní (provizorní)	6.935	Svatovítská – Generála Píky (provizorní)
-------	---	-------	--

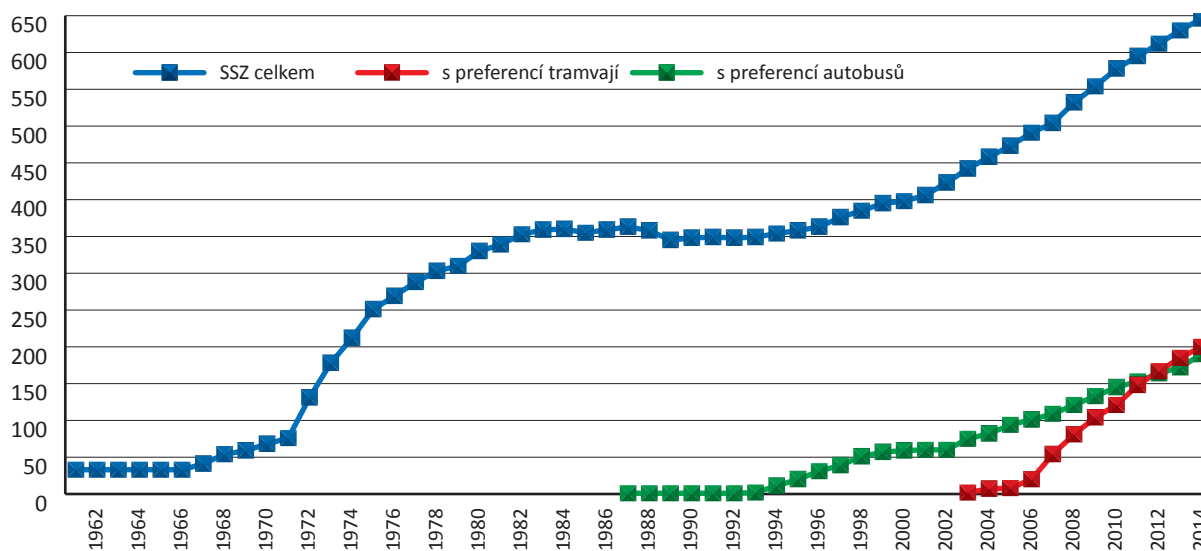
### Nově postavená SSZ na území Prahy

0.639	Švehlova – přechod u zastávky Na Groši	6.807	Bělohorská – smyčka Vypich
0.640	Švehlova – přechod u zastávky OC Hostivař	7.099	Pod lisem – rampa Nové Povltavské
0.770	Malešické nám. – přechod u zast. Malešické nám.	7.100	Pod lisem – rampa Bubenečského tunelu
4.730	Mírového hnutí – přechod Brodského	9.200	Prosecká – Lovosická
5.580	K Barrandovu – Wassermannova	9.986	Novosibírská – Zaříčanská

### Obnovená SSZ na území Prahy

0.370	Průběžná – V korytech	3.351	Jana Želivského – Jeseniova
0.391	Švehlova – Pražská	4.401	Bělehradská – Otakarova
0.393	Mírového hnutí – K Horkám	5.529	Plzeňská – Jeremiášova
0.394	Černokostelecká – smyčka tramvají	5.560	Jeremiášova – Červeňanského
0.620	Švehlova – Topolová	5.591	Radlická – Pod vodovodem
0.621	Švehlova – přechod u zast. Sídliště Zahradní Město	6.121	Kukulova – přechod u zast. Nemocnice Motol
2.303	Vinohradská – Šumavská	6.159	Evropská – Alžírská
2.305	Ondříčkova – Slavíkova	7.140	Argentinská – Dělnická
2.380	Vinohradská – Budečská	7.179	Argentinská – Jateční
3.304	Táboritská – Ondříčkova	7.266	Trojská – Pod lisem
3.308	Vinohradská – Boleslavská	9.213	Poděbradská – Podkovářská

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



### Vývoj základních údajů o světelných signalizačních zařízeních v Praze

Rok	1961	1971	1981	1990	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Celkem SSZ</b>	33	76	339	348	398	473	504	532	554	578	594	612	626	<b>634</b>
<b>Samostatných přechodů</b>	-	9	37	45	57	72	78	86	96	108	112	118	125	<b>144</b>
<b>Centrálně řízených SSZ</b>	-	-	-	20	116	192	218	231	236	270	283	294	321	<b>320</b>
<b>SSZ s preferencí tramvají</b>	-	-	-	1	59	94	109	121	133	145	158	164	174	<b>184</b>
<b>SSZ s preferencí autobusů</b>	-	-	-	-	-	8	53	81	104	121	144	167	180	<b>200</b>



## 6.2 Řídící ústředny

Systém řízení dopravy v Praze je rozčleněn do několika úrovní. Na nejnižší úrovni jsou jednotlivá SSZ, 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 ovládat již více než polovinu (50,5 %) všech SSZ v hlavním městě Praze. Systém řídicích ústředí spravuje Technická správa komunikací hlavního města Prahy.

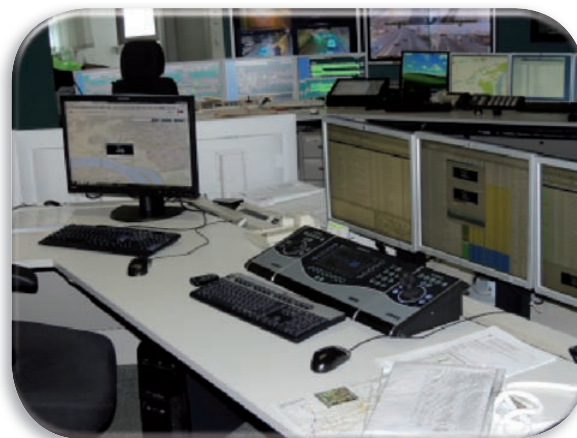
Celkový počet SSZ připojených k systému centrálního řízení k 31. 12. 2014 je 320. Nejvíce nově připojených SSZ v roce 2014 bylo v oblastech Jihozápad a Jih. Současně však došlo k odpojení čtyř SSZ napojených pouze pomocí neplnohodnotné ústředny PARS a z důvodu nedostatečné přenosové kapacity byl odpojen přechod přes Chodovskou ulici u zastávky Teplárna Michle. V rámci ODŘÚ Vltavská je zkušebně v provozu nový typ oblastní ústředny VRS 5000 (napojena zatím jen testovací SSZ), který v dalším období nahradí stávající typ VRS 2100 a bude napojen na řídicí systém SCALA.

### Seznam ODŘÚ v hl. m. Praze, jejich řídicích systémů a připojených SSZ

Oblast řízení	Název ODŘÚ	Vymezení oblasti	Počet připojených SSZ	Řídicí systém
C1a	Na bojišti	Centrum 1, pravý břeh	65	SCALA
C1b	Těšnov	Centrum 1, pravý břeh	17	VRS 2100
C1c	Na Moráni	Centrum 1, pravý břeh	14	VRS 2100
C2	Smíchov	Centrum 2, levý břeh	86	SCALA
C3	Vltavská	Centrum 3, Holešovice	28	VRS 2100
V	Českomoravská	Východ	35	VRS 2100
S	Ládví	Sever	27	SCALA
J	Pankrác	Jih	11	SCALA
JZ	Nové Butovice	Jihozápad	9	SCALA
JV	Skalka	Jihovýchod	9	SCALA
SZ	Dejvická	Severozápad	19	SCALA



Sál HDRÚ Praha



Pracoviště DIC Praha v sále HDRÚ

## 6.3 Dopravní informační centrum (DIC) Praha

DIC Praha je v provozu od roku 2005 a jeho provoz zajišťuje Technická správa komunikací hlavního města Prahy (TSK Praha). Dispečeři centra kontrolují a zadávají dopravní informace do redakčního systému DIC Praha. Aktivně spolupracují s Řídicím centrem silničního okruhu kolem Prahy (ŘC SOKP) Rudná. Pracovištěm dispečerů DIC Praha je Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDRÚ) Praha.

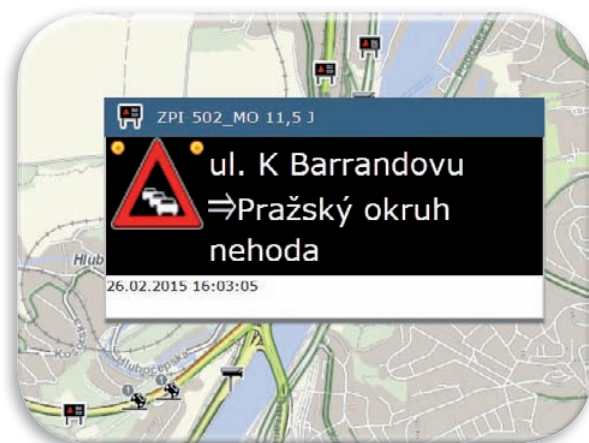
Dispečeři obsluhují systém zařízení pro provozní informace (ZPI = proměnné informační tabule), evidují rozdíly mezi automaticky generovanými dopravními intenzitami a reálnou skutečností a v neposlední řadě monitorují alternativní zdroje dopravních informací a zabezpečují jejich vkládání do redakčního systému. Nově mohou také kontrolovat a potvrzovat validitu automaticky nasazovaných scénářů

zpracovaných pro některé světelné signalizace a dopravní oblasti, stejně jako validitu automaticky generovaných textů na jednotlivých zařízeních pro provozní informace.

DIC Praha (jako první v bývalém východním bloku) začalo poskytovat informace vysílané systémem RDS-TMC (Radio Data System – Traffic Message Channel) na frekvenci programu Českého rozhlasu, stanici Regina. Tento systém zobrazuje v navigačních mapách aktuální dopravní situaci a usnadňuje pražským řidičům jízdu v hl. městě.

Prostřednictvím webových stránek <http://dic.tsk-praha.cz/> jsou řidiči informováni o hustotě provozu (stupeň 1 až 5) na vybraných komunikacích, dopravních omezeních (uzavírkách), dopravních nehodách, mimořádných situacích a také jsou zde zobrazovány snímky z vybraných kamerových systémů. Od roku 2013 jsou na tomto webu také k dispozici texty aktuálně zobrazované na informačních tabulích.

DIC Praha úzce spolupracuje s Národním dopravním informačním centrem v Ostravě (NDIC). Většina dopravních informací a dopravních dat je sdílena a využívána společně. DIC Praha má primární odpovědnost za sběr, zpracování a sdílení dopravních informací z Prahy, a to včetně průběžného sledování a vyhodnocování aktuální dopravní situace. Provozní doba DIC je v pracovní dny od 6:00 do 20:30 h, v sobotu od 7:00 do 14:30 h a v neděli od 13:00 do 20:30 h. Ve dvousměnném provozu se střídá celkem sedm pracovníků centra.



Vizualizace aktuálního zobrazení textů na ZPI



Dopravní dohledová kamera systému KTDS

## 6.4 Další dopravně-telematické systémy a zařízení

Mezi dopravně-telematické systémy v hl. m. Praze dále patří kamerové systémy televizního dohledu, zařízení pro provozní informace, zařízení pro zjišťování a poskytování informací o dojezdových dobách, systémy vysokorychlostního vážení nákladních vozidel za jízdy, zařízení pro měření úsekové rychlosti a dokumentaci jízdy na červenou, strategické řezové a úsekové detektory a klimatická čidla.

### Kamerové systémy televizního dohledu v hlavním městě Praze (TVD)

Systém	Kamer	Popis systému
TVD-TSK	304	Monitoring dopravní situace – správa TSK hl. m. Prahy
MKS	924	Monitoring bezpečnostní (dopravní) situace – správa Odbor krizového řízení MHMP
DPP	1 200	Monitoring situace v prostorech metra – správa DP hl. m. Prahy, a. s.

Centrem **kamerového dohledového systému** TVD-TSK je Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDRÚ) a hlavními uživateli jsou dispečerů HDRÚ a DIC Praha. Z celkového počtu 304 dopravních dohledových kamer má 172 kamer videodetekční funkci. 94 z nich je umístěno v pražských silničních tunelech (46 ve Strahovském tunelu, 31 v tunelu Mrázovka, 11 v Letenském tunelu a 6 ve Zlíčovském automobilovém tunelu).

Na základě softwarové definice potenciálních událostí, které mohou v zorném poli kamery nastat, dokáží tyto kamery detekovat zastavené vozidlo, vznikající kolonu vozidel nebo rozpoznat předmět na vozovce, který je překážkou v silničním provozu.

Zbylých 78 videodetekčních kamer je rozmístěno na Jižní spojce, v ulicích Spořilovské, 5. května, Průmyslové, Kbelské, Strakonické, Plzeňské, Karlovarské, Liberecké, Novopacké a na Štěrboholské radiále. Jde o kamery Komplexního telematického dohledového systému (KTDS), které jsou otočné a operátoři je mohou používat i pro běžný dopravní dohled. Obrázky ze 175 dopravních kamer jsou dostupné na webových stránkách <http://kamery.praha.eu>. Dále probíhá proces digitalizace dopravních kamer TSK a jejich integrace do celoměstského systému MKS.



ZPI-412 ve Spořilovské ulici



ZPI-813 V Holešovičkách s možností zobrazení schémat

### Zařízení pro provozní informace (ZPI)

Číslo ZPI	Lokalita	Číslo ZPI	Lokalita
ZPI-001	Městský okruh 2,5 km směr západ	ZPI-522	Radlická
ZPI-002	Městský okruh 2,5 km směr východ	ZPI-523	Vrchlického
ZPI-011	Štěrboholská radiála 1	ZPI-531	Strakonická 3
ZPI-012	Štěrboholská radiála 2	ZPI-532	Hořejší nábřeží
ZPI-021	Černokostecká	ZPI-533	Dienzenhoferovy sady
ZPI-022	Vinohradská	ZPI-611	Karlovarská
ZPI-121	Hlávkův most	ZPI-612	Patočkova 1
ZPI-122	Wilsonova 1	ZPI-621	Evropská 1
ZPI-123	Wilsonova 2	ZPI-622	Evropská 2
ZPI-131	Na Františku	ZPI-623	Podbabská
ZPI-321	Jana Želivského	ZPI-631	Patočkova 2
ZPI-401	Městský okruh 8,0 km směr západ	ZPI-731	Korunovační
ZPI-402	Městský okruh 8,5 km směr východ	ZPI-811	Cínovecká (zobrazována schémata)
ZPI-411	5. května 1	ZPI-812	Liberecká
ZPI-412	Spořilovská	ZPI-813	V Holešovičkách (zobrazována schémata)
ZPI-421	Vídeňská	ZPI-821	Rohanské nábřeží
ZPI-423	Modřanská 1	ZPI-831	Nad Šutkou
ZPI-431	5. května 2	ZPI-911	Novopacká
ZPI-432	5. května 3	ZPI-921	Mladoboleslavská
ZPI-433	Modřanská 3	ZPI-922	Chlumecká 1
ZPI-434	Modřanská 2	ZPI-923	Chlumecká 2
ZPI-501	Městský okruh 11,0 km směr sever	ZPI-924	Poděbradská
ZPI-502	Městský okruh 11,5 km směr jih	ZPI-925	Českobrodská 2
ZPI-503	Městský okruh 12,0 km směr sever	ZPI-926	Českobrodská 1
ZPI-511	Strakonická 1	ZPI-931	Kbelská
ZPI-512	Strakonická 2 (zobrazována schémata)	ZPI-932	Průmyslová 1
ZPI-513	Rozvadovská spojka 1	ZPI-933	Průmyslová 2
ZPI-514	Rozvadovská spojka 2	tun. ZPI 1	Strahovský tunel
ZPI-521	K Barrandovu	tun. ZPI 2	MÚK Malovanka

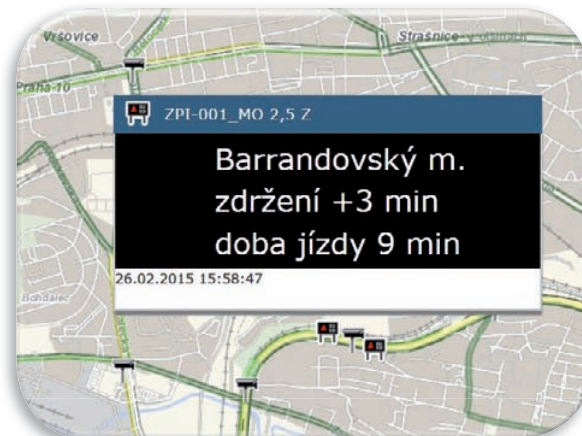
K přímému i nepřímému řízení a ovlivňování dopravy slouží v hlavním městě Praze také **zařízení pro provozní informace – ZPI**. Projekt výstavby a modernizace ZPI v Praze byl dokončen v roce 2013. V roce 2014 nedošlo k nárůstu počtu zprovozněných zařízení tohoto typu, nadále jich je v Praze 58. Testovací provoz probíhal na osmi nových povrchových ZPI, která byla vybudována v souvislosti s výstavbou tunelového komplexu Malovanka – Pelc-Tyrolka.

Pracovníci dopravního informačního centra (DIC) mohou prostřednictvím redakčního systému, který shromažďuje aktuální dopravní informace z různých subsystémů, informovat řidiče o mimořádných situacích, uzavírkách a omezeních nebo o aktuální dopravní situaci bezprostředně před řidičem. Umístění ZPI je navrženo s ohledem na důležité rozhodovací body tak, aby řidiči mohli včas přehodnotit volbu své trasy.

Informace o dojezdových dobách v hlavním městě Praze	
Ulice (odkud → kam)	Informace o dojezdové době je zobrazena na zařízení
Strakonická (Lahovičky → Barrandovský most)	ITTD Strakonická (jednoúčelová tabule u vozovky)
Jižní spojka (Záběhlice → Barrandovský most)	ZPI-001 Městský okruh 2,5 km směr západ
Wilsonova, Mezibranská (Hlávkův most → I. P. Pavlova)	ZPI-121 Hlávkův most
Wilsonova, Argentinská (Hlavní nádraží → most Barikádníků)	ZPI-122 Wilsonova 1
Jižní a Štěrboholská spojka (Sulická → Nedokončená)	ZPI-402 Městský okruh 8,5 km směr východ
5. května, Jižní spojka (Spořilov → Barrandovský most)	ZPI-411 5. května 1
5. května (Na strži → Legerova)	ZPI-431 5. května 2
5. května, Jižní spojka (Kačerov → Barrandovský most)	ZPI-432 5. května 3
Městský okruh, Jižní spojka (Zlíchovský tunel → 5. května)	ZPI-502 Městský okruh 11,5km směr jih
Strakonická (Na Baních → Barrandovský most)	ZPI-511 Strakonická 1
Rozvadovská spojka (u Zličína → Bucharova)	ZPI-513 Rozvadovská spojka 1
Rozvadovská spojka (u Zličína → Pražský okruh)	ZPI-514 Rozvadovská spojka 2
K Barrandovu, Jižní spojka (ul. K Barrandovu → 5. května)	ZPI-521 K Barrandovu
Karlovarská, Patočkova (Drnovská → Strahovský tunel)	ZPI-611 Karlovarská
Patočkova, Městský okruh (Kajetánka → Zlíchovský tunel)	ZPI-612 Patočkova 1
Evropská (Veselavín → Vítězné náměstí)	ZPI-621 Evropská 1
Liberecká (Vysočanská → Florenc)	ZPI-812 Liberecká
Zenklova, V Holešovičkách (Nad Šutkou → most Barikádníků)	ZPI-831 Nad Šutkou
Novopacká (Pražský okruh → Kbelská)	ZPI-911 Novopacká
Kbelská, Průmyslová (Prosek → Jižní spojka)	ZPI-931 Kbelská
Průmyslová (Teplárenská → Jižní spojka)	ZPI-932 Průmyslová 1
Průmyslová, Kbelská, Cínovecká (Teplárenská → Ďáblice)	ZPI-933 Průmyslová 2



Info o dojezdové době v Patočkově ulici



Vizualizace info o dojezdové době na webu TSK

Jedním z dalších typů informací zobrazovaných na ZPI jsou **informace o dojezdových dobách**. Dojezdové doby bylo možné k 31. 12. 2014 zobrazovat na 21 ZPI a jedné zjednodušené zobrazovací tabuli. Princip zjišťování dojezdových dob je založen na senzorickém sledování skutečné doby průjezdu daného úseku vozidly. V počátečních a koncových bodech úseků jsou instalovány videodetekční kamery

nebo Bluetooth skenery, které následně automaticky bez zásahu člověka porovnáním ID zařízení nebo RZ vyhodnocují dojezdové časy. Ve fázi ověřování funkčnosti je získávání informací o dojezdových dobách z jiných systémů, které nebudou závislé na umístění senzorů (např. z flotily vozidel v dopravním proudu). To umožní výrazně rozšířit počet zobrazovaných dojezdových dob a tím výrazně přispět k lepšímu informování řidičů a usnadnit volbu alternativní trasy.

### Zařízení pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel (WIM)

Ulice (úsek)	Ulice (úsek)
Cínovecká (před Kosteleckou, do centra)	Strakonická (Výpadová – Dostihová, do centra)
Karlovarská (před Drnovskou, do centra)	Štěřboholská rad. (Nedokončená – Průmyslová, do centra)
K Barrandovu (před Ke Smíchovu, do centra)	Rozvadovská spojka (před Řevnickou, do centra)
Kbelská (před Proseckou, směr Průmyslová)	

Systém **vážení vozidel za jízdy** (WIM – Weight in Motion) je v Praze umístěn na sedmi 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.

### Úsekové měření rychlosti (ÚMR)

Pořadí	Lokalita	Pořadí	Lokalita
1	5. května – směr do centra	19	Poděbradská – směr z centra
2	Bělohorská – směr z centra	20	Podolské nábřeží – směr do centra
3	Cínovecká – směr Holešovice	21	Spořilovská – směr do centra
4	Dobříšská – směr Barrandovský most	22	Strahovský tunel – směr Mrázovka
5	Dobříšská – směr tunel Mrázovka	23	Strahovský tunel – směr Patočkova
6	Dobříšská – spojené úseky 5 a 23	24	Strakonická – směr do centra
7	Evropská – směr do centra	25	tunel Mrázovka – směr Barrandovský most
8	Horoměřická – směr do centra	26	tunel Mrázovka – směr Strahovský tunel
9	Horoměřická – směr Horoměřice	27	Ústecká – směr z centra
10	Jižní spojka 1 – u Vrbovy ulice, směr Krč	28	V Holešovičkách – směr z centra
11	Jižní spojka 2 – úsek 5. května – Chodovská	29	U Vršovického hřbitova – směr Vršovice
12	Jižní spojka 3 – Průmyslová – lanový most	30	Libocká x Šebestiánská – směr Evropská
13	Jižní spojka 4 – spojené úseky 10 a 11	31	Libocká x Šebestiánská – směr Vypich
14	Jižní spojka 5 – Spořilovská – 5. května	32	Průmyslová (V chaloupkách) – směr sever
15	Lipská – směr R7	33	Průmyslová (V chaloupkách) – směr jih
16	Lipská – směr Pražský okruh	34	K Barrandovu (Barrandovská) – směr z centra
17	Patočkova – směr do centra	35	K Barrandovu (Geologická) – směr do centra
18	Poděbradská – směr do centra		



Úsekové měření rychlosti v ulici V Holešovičkách



Měření okamžité rychlosti v Šantrochově ulici

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

V závěru roku 2014 byla tímto způsobem zjišťována rychlost na 35 úsecích v hlavním městě Praze. Vybudovány byly čtyři nové úseky. Po jednom v každém směru v ulicích Průmyslové (v blízkosti ulice V chaloupkách) a K Barrandovu (u ulice Barrandovské z centra a u ulice Geologické do centra).

Měření okamžité rychlosti vozidel			
Pořadí	Lokalita	Pořadí	Lokalita
1	Horoměřická (u ulice V šáreckém údolí, z centra)	12	Průmyslová (V chaloupkách) – směr sever
2	Horoměřická (u ulice V šáreckém údolí, do centra)	13	Průmyslová (V chaloupkách) – směr jih
3	K Barrandovu (na křižovatce s Lamačovou)	14	K Barrandovu (Barrandovská) – směr z centra
4	Legerova (na křižovatce s Rumunskou)	15	K Barrandovu (Geologická) – směr do centra
5	Sokolská (na křižovatce s Ječnou)	16	Libocká (u Šebestiánské) – směr Evropská
6	Strakonická (u ulice K zahradám, do centra)	17	Libocká (u Šebestiánské) – směr Vypich
7	Střešovická (u zastávky Ořechovka, do centra)	18	Modřanská (V náklích) – směr do centra
8	U vršovického hřbitova – směr Eden	19	Modřanská (V náklích) – směr z centra
9	Na okraji (mezi ulicemi Křenova a Čílova)	20	Zálesí – (Nad lesním divadlem) – směr západ
10	Na dlouhém lánu (u ulice K lánu)	21	Zálesí – (Nad lesním divadlem) – směr východ
11	Šantrochova (u ulice Čílova)		

Měření okamžité rychlosti s využitím pouze jedné kamery a detekčních smyček bylo v Praze realizováno poprvé v roce 2010 v blízkosti tramvajové zastávky Ořechovka ve směru do centra města. V závěru roku 2014 bylo měření okamžité rychlosti vozidel prováděno na 21 místech. Přibylo 14 lokalit, zejména na území Prahy 4 a 6, a byla zprovozněna další místa shodná s novými lokalitami ÚMR.

Křižovatky se systémem dokumentace jízdy na červenou			
Číslo SSZ	Lokalita	Číslo SSZ	Lokalita
0.612a	Černokostelecká – Průmyslová	5.529	Pižeňská – Jeremiášova
2.029	nám. I. P. Pavlova – Sokolská	5.569	K Barrandovu – Lamačova
2.069	Legerova – Rumunská	5.974	K Barrandovu – Ke Smíchovu
4.409	Chodovská – U plynárny	6.122	Bělohorská – Kukulova
4.449	Chilská – Opatovská	8.278	Střelnická – Ďáblická
4.450	Generála Šišky – Československého exilu	9.223	Poděbradská – Kbelská
5.018	Jiráskův most – Janáčkovo nábřeží	9.297	Kolbenova – Kbelská
5.499	K Barrandovu – K Holyni	-	Čs. armády – přechod (přednost chodců)

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků je na území hlavního města rozmístěno na 15 křižovatkách zařízení pro zjišťování a dokumentování jízdy na červenou. Systém je složen z dvojice kamer (přehledové a detailové), které zaznamenávají aktuální stav na signalizaci a okamžik průjezdu vozidel stopčárou. V ulici Čs. armády u ul. Národní obrany je od roku 2012 zkušebně instalováno zařízení, které zaznamenává přestupky řidičů, kteří nedají přednost chodcům na neřízeném přechodu.

Strategické dopravní detektory řezové (SDDŘ), úsekové (SDDÚ) a klimatické detektory (KVD)		
Detektory	Počet	Popis
SDDÚ	23	Dva portály s kamerami určené pro sběr úsekových dopravních dat.
SDDŘ	143	Videodetektory umístěné na sloupech VO určené pro sběr profilových dopravních dat.
KVD	28	Čidla monitorující meteorologická data užitečná jak řidičům, tak např. zimní údržbě komunikací.

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

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

## 7.1 Preference veřejné hromadné dopravy na SSZ

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

### Preference tramvají na SSZ – základní údaje

Na tramvajové síti celkem	S preferencí tramvají	S absolutní* preferencí tram.	S podmíněnou* preferencí tram.
246 SSZ (100,0 %)	184 SSZ (74,8 %)	65 SSZ (26,4 %)	119 SSZ (45,9 %)
rok 2014: +3 SSZ	rok 2014: +10 SSZ	rok 2014: +3 SSZ	rok 2014: +7 SSZ

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

Na tramvajové síti byla v roce 2014 postavena čtyři SSZ a na všech byla zřízena **preferenci tramvají**. Jedno SSZ bylo zrušeno (provizorní SSZ 6.935 na křižovatce Svatovítská – Generála Píky). Dočasně bez preference bylo z důvodu rekonstrukce v závěru roku také SSZ 3.364 Koněvova – Spojovací. Počet SSZ s absolutní preferencí se zvýšil o tři, počet SSZ s podmíněnou preferencí vzrostl o sedm. Podíl křižovatek s nějakým druhem preference tramvají v Praze dosáhl tří čtvrtin.

Největší pozitivní dopad pro tramvajový provoz mělo zavedení nebo úprava preference na několika SSZ v Průběžné a Švehlově ulici (například Průběžná – V Korytech, Švehlova – Topolová, Švehlova – přechod u zastávek Sídliště Zahradní Město, Švehlova – Pražská) a na Vinohradské ulici (Vinohradská – Boleslavská).



SSZ 6.713 Evropská – přechod u zastávky Dejvická



SSZ 6.807 Bělohorská – smyčka Vypich

### Křižovatky, na nichž byla v roce 2014 zavedena preference tramvají

0.394	Černokostecká – smyčka tramvají (P)	6.161	Evropská – Do vozovny (P)
0.620	Švehlova – Topolová (P)	6.713*	Evropská – přechod u zastávky Dejvická (A)
0.621	Švehlova – přechod u zast. Sídli. Zahr. Město (A)	7.099*	Pod lisem – rampa Nové Povltavské (P)
2.380	Vinohradská – Budečská (P)	7.100*	Pod lisem – rampa Bubenečského tunelu (P)
3.308	Vinohradská – Boleslavská (P)	9.213	Poděbradská – Podkovářská (A)
6.807*	Bělohorská – smyčka Vypich (P)		

\* *Nové SSZ v roce 2014 (P) ... podmíněná preference (A) ... absolutní preference*

# PRAHA

## SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA



TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ  
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
Úsek dopravního inženýrství



PRAHA - orientační plán města. Vydala a zpracovala TSK hl. m. Prahy v roce 2014.  
Mapová část © Kartografie PRAHA, a. s. (12/2014). Odborný obsah © TSK-ÚDI Praha.  
Jakákoliv mechanická, fotografická či elektronická reprodukce mapy nebo její části  
je povolena pouze se souhlasem Kartografie PRAHA, a. s. a TSK hl. m. Prahy.

1 : 90 000

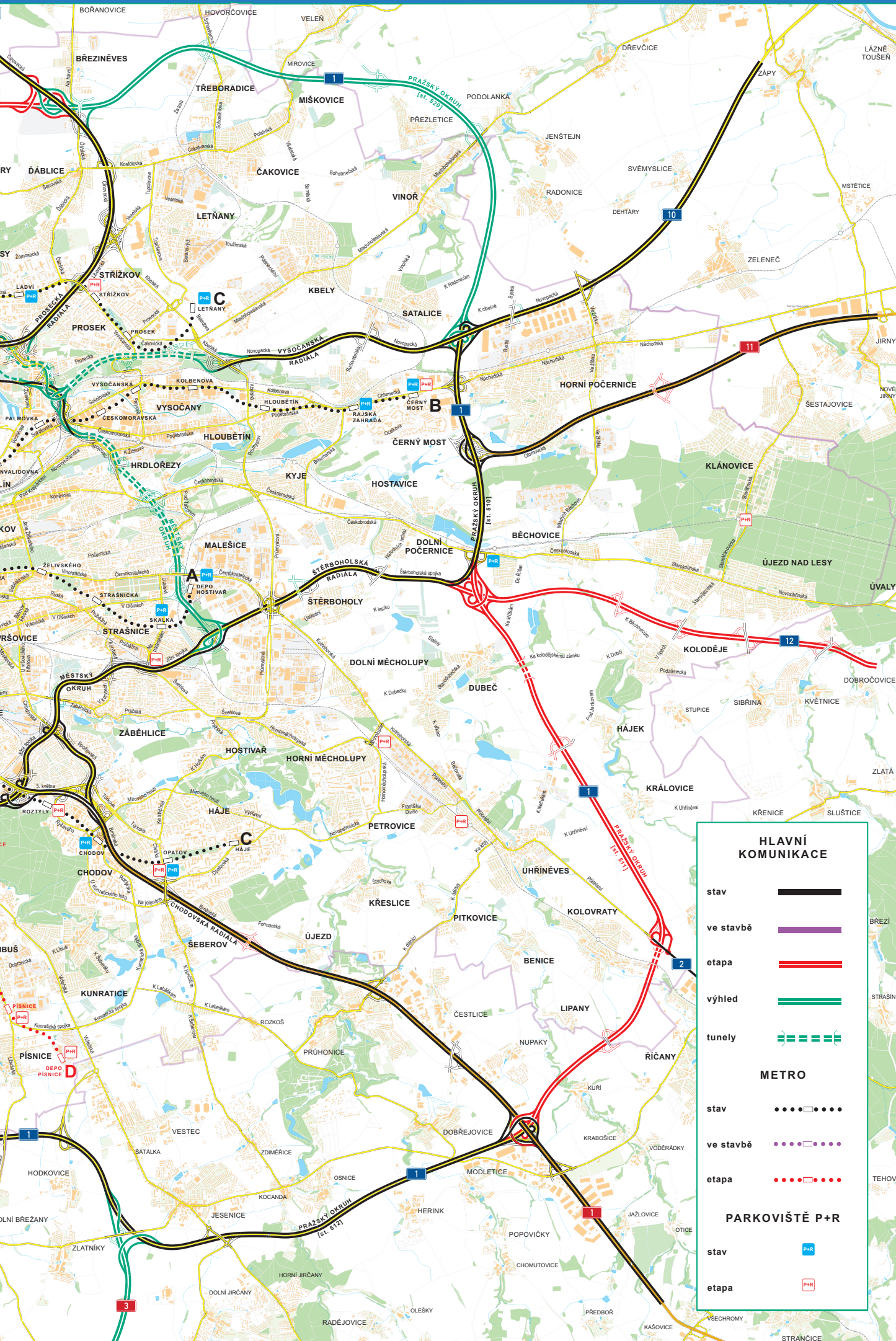


VONKOLASY CĚRNOŠICE  
STARÁ VRAŽ  
DOLNÍ MĚKROPSY

TRNĚNÝ ÚJEZD

JAROV ZÁLEPY  
KÁROV OHROBEC





### HLAVNÍ KOMUNIKACE

- stav
- ve stavbě
- etapa
- výhled
- tunely

### METRO

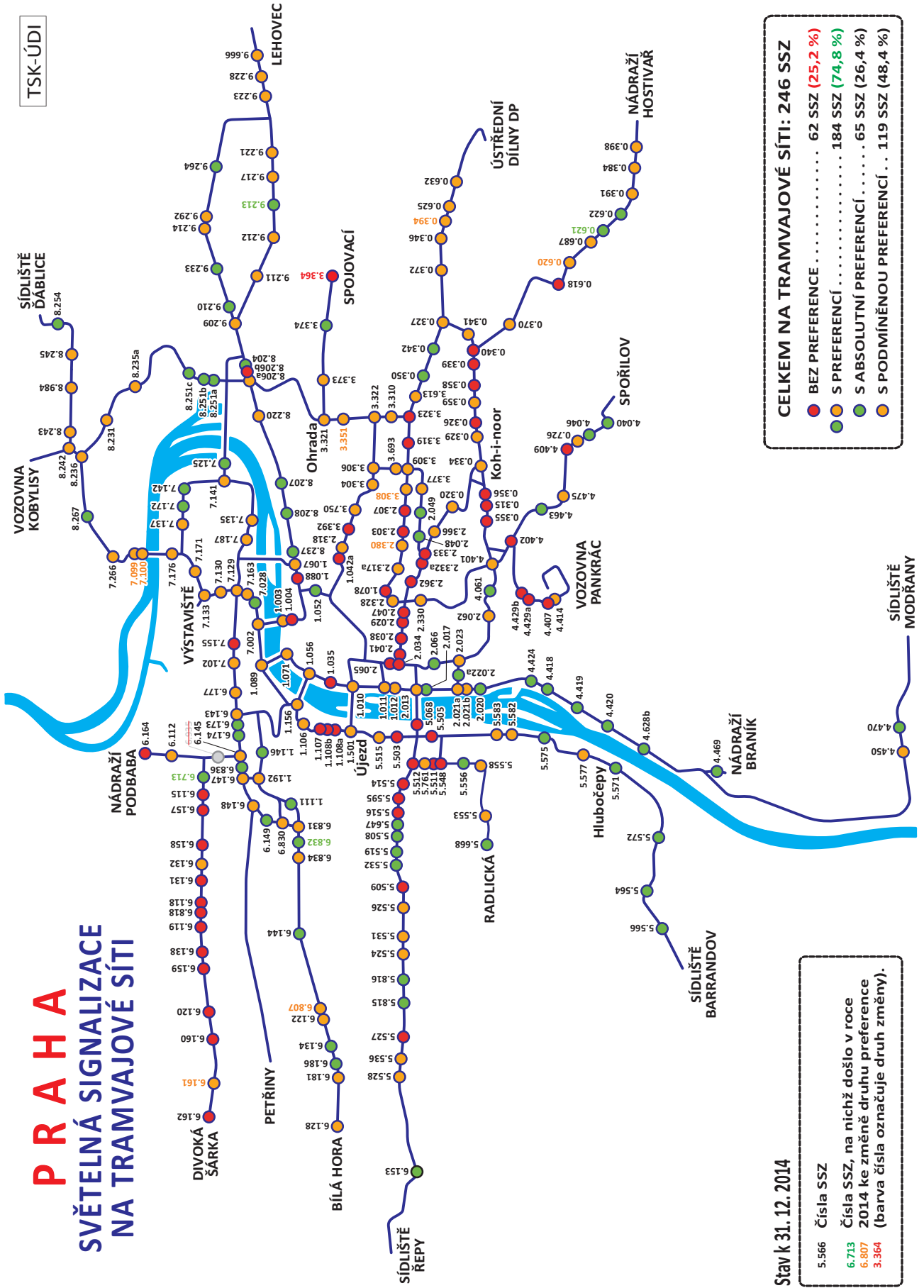
- stav
- ve stavbě
- etapa

### PARKOVIŠTĚ P+R

- stav
- etapa

# P R A H A

## SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI



TSK-ÚDI

**CELKEM NA TRAMVAJOVÉ SÍTI: 246 SSS**

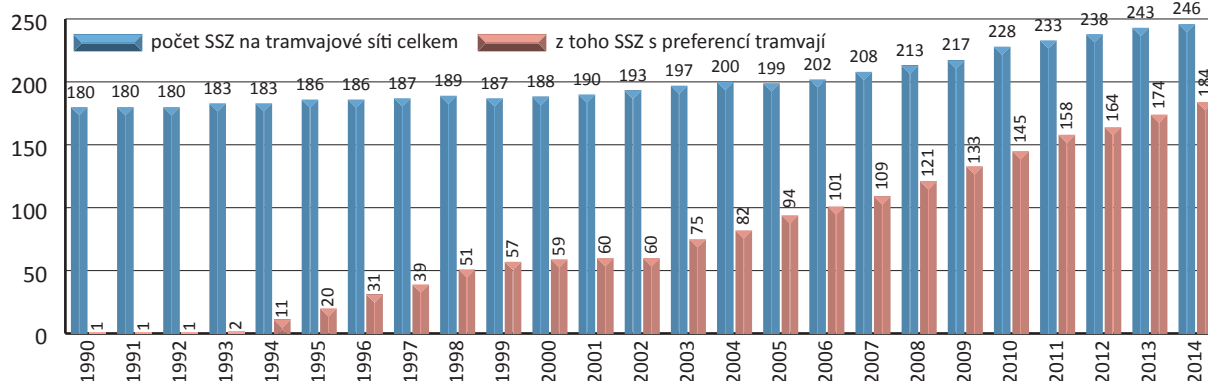
- BEZ PREFERENCE ..... 62 SSS (25,2 %)
- S PREFERENCÍ ..... 184 SSS (74,8 %)
- S ABSOLUTNÍ PREFERENCÍ ..... 65 SSS (26,4 %)
- S PODMÍNĚNOU PREFERENCÍ .. 119 SSS (48,4 %)

Stav k 31. 12. 2014

Číslo SSS
5.566
6.713
6.807
3.364

Číslo SSS, na nichž došlo v roce 2014 ke změně druhu preference (barva čísla označuje druh změny).

## Světelná signalizace na tramvajové síti



## Preference autobusů na SSZ – základní údaje

S detekcí pro preferenci autobusů	S aktivní* detekcí autobusů	S pasivní* detekcí autobusů
200 SSZ (100,0 %)	193 SSZ (96,5 %)	7 SSZ (3,5 %)
rok 2014: +20 SSZ	rok 2014: +20 SSZ	rok 2014: +0 SSZ

\* Pasivní detekce znamená zaznamenání nároku autobusu běžným automobilovým detektorem (indukční smyčka nebo videosmyčka). Lze však použít pouze 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 infromajky 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 zprovozněvaných úseků metra. V posledním období je již realizována standardně na nových či obnovovaných SSZ. V roce 2014 přibýlo 14 SSZ, na nichž jsou autobusy preferovány s využitím aktivní detekce. Dalších šest SSZ s aktivní detekcí přibýlo po rozdělení původně společně započítávaných blízkých SSZ (značených např. 4.685a,b).



SSZ 0.393 Mírového hnutí – K Horkám



SSZ 7.266 Trojská – Pod lísem

## Křižovatky, na nichž byla v roce 2014 zřízena aktivní detekce pro preferenci autobusů

0.393	Mírového hnutí – K Horkám	4.730*	Mírového hnutí – přechod Brodského
0.394	Černokostelecká – smyčka tramvají	5.506b	Nádražní – přechod u zastávky Lihovar
0.620	Švehlova – přechod u zast. Sídl. Zahradní Město	5.529	Plzeňská – Jeremiášova
0.621	Švehlova – Topolová	6.121	Kukulova – přechod
0.639*	Švehlova – přechod u zastávky Na Groši	7.266	Trojská – Pod lísem
0.640*	Švehlova – přechod u zastávky OC Hostivař	9.200*	Prosecká – Lovosická
0.770*	Malešické náměstí – přechod	9.607b	Českobrodská – přechod u zast. Nádr. Běchovice
3.351	Želivského – Jeseniova	9.608b	Novosibřinská – Toušická
4.431b	Hvězdova – přechod Kotorská	9.611b	Českobrodská – přechod Mladých Běchovic
4.685b	Mariánská – přechod u zastávky Lhotka	9.986*	Novosibřinská – Zaříčanská

\* Nové SSZ v roce 2014. Kurzívou jsou vyznačena SSZ s aktivní detekcí, která byla doplněna na základě rozdělení SSZ na a, b.

## Světelná signalizace vybavená detekcí pro preferenci autobusů na autobusové síti

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SSZ s detekcí autobusů	2	7	8	20	54	81	104	121	144	167	180	200

## 7.2 Další opatření pro preferenci veřejné hromadné dopravy

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

### Preference tramvají – zvýšené tvarovky podél tramvajových tratí

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

Na konci roku 2014 dosáhly zvýšené dělicí tvarovky podél tramvajových kolejí celkové délky cca 11 130 metrů. V uplynulých dvanácti měsících přibýlo cca 100 metrů tvarovek v ulici Štefánikově obousměrně před křižovatkou s Kartouzskou, 360 metrů na severním předmostí Trojského mostu před zastávkou Trojská a 40 metrů severně od zastávky Dělnická ve směru z centra.



Zvýšená tvarovka na severním předpolí Trojského mostu



Nový vyhrazený pruh v ulici Na padesátém

### Preference autobusů – vyhrazené jízdní pruhy

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

Na konci roku 2014 dosáhly vyhrazené autobusové pruhy na komunikacích délky cca 23 840 metrů (nárůst o 3 340 metrů), na tramvajových tělesech cca 10 300 metrů (nárůst o 1 500 metrů). V uplynulém roce byly realizovány významnější vyhrazené pruhy na Jižní spojce ve směru na Smíchov v úseku od odpojení rampy Modřanské ulice po nájezd na Barrandovský most (zkušební zavedení, délka 1 140 m) a v ulici Na padesátém ve směru ke Skalce (délka tří úseků celkem 330 m). Na tramvajové koleje nově vjíždějí autobusy obousměrně v prostoru zastávek Vypich, Na Hroudě, Trojská (pouze ve směru do centra), Malostranské náměstí (pouze ve směru k Újezdu) a Staroměstská.

## 8.1 Dopravní nehodovost

V roce 2014 bylo v Praze evidováno 19 306 nehod (+4 % oproti roku 2013), při nichž bylo 20 osob usmrceno (-31 %) a 2 276 osob zraněno (-4 %). Došlo k 668 nehodám s účastí chodců (+4 %), při kterých bylo 10 osob usmrceno (-41 %) a 637 osob zraněno (+6 %). Chodci sami zavinili 314 nehod (+22 %), přičemž byly usmrceny 2 osoby (-67 %) a 272 osob bylo zraněno (+17 %).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (18 687 z 19 306 nehod, tj. 97 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči byly nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 454 (-4 %).

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

Rok	2012	2013	2014	Rozdíl 14/13
Počet nehod	17 795	18 593	19 306	+4 %
Počet smrtelných zranění	26	29	20	-31 %
Počet těžkých zranění	236	228	206	-10 %
Počet lehkých zranění	2 009	2 116	2 070	-2 %
Počet nehod se zraněním	1 914	1 965	1 946	-1 %
Počet nehod bez zranění	15 881	16 628	17 360	+4 %
Zaviněno řidičem	17 206	17 985	18 687	+4 %
z toho nedodržení bezpečné vzdálenosti	3 266	3 290	3 612	+10 %
nevěnování se řízení	2 367	2 556	2 355	-8 %
jízda na červenou	288	308	279	-9 %
nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	948	1 002	1 016	+1 %
nedání přednosti při odbočování vlevo	577	568	604	+6 %
nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 185	1 270	1 376	+8 %
překročení dovolené rychlosti	5	3	2	-33 %
nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	138	138	114	-17 %
nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	118	103	128	+24 %
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokro, bláto apod.)	785	792	627	-21 %
nepřízpůsobení rychlosti komunikací (zatáčka, šířka, klesání, stoupání apod.)	163	157	197	+25 %
Zaviněno závadou komunikace	18	37	23	-38 %
Zaviněno chodcem	278	257	314	+22 %
Zaviněno cyklistou	98	127	114	-10 %

Základní trendy nehodovosti v roce 2014 lze charakterizovat nárůstem počtu evidovaných nehod ve srovnání s předcházejícím rokem, poklesem počtu usmrcených osob, poklesem počtu těžce zraněných osob, mírným poklesem počtu lehce zraněných osob a nepatrným poklesem počtu nehod se zraněním.

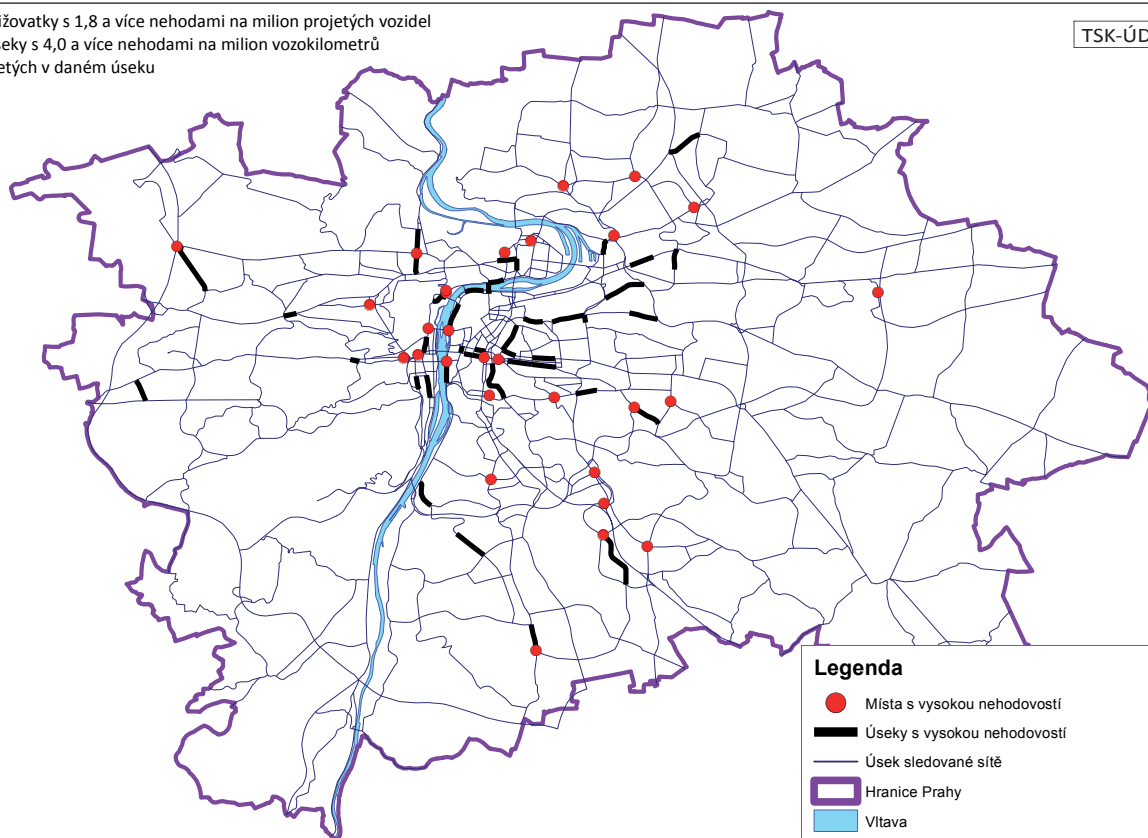
Z posouzení dlouhodobého vývoje evidovaných dopravních nehod v Praze vyplývá, že v 60. až 80. letech minulého století byl trend relativně příznivý. Počty nehod odpovídaly vývoji dopravních výkonů, případně se zvyšovaly pomaleji než dopravní výkony. V 90. letech se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou a dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní 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 64 % v roce 2014 ve srovnání s rokem 2000. V roce 2014 připadalo v celopražském průměru 2,7 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

## Místa a úseky s vysokou nehodovostí v Praze v roce 2014

Křižovatky s 1,8 a více nehodami na milion projetých vozidel  
Úseky s 4,0 a více nehodami na milion vozokilometrů  
ujetých v daném úseku

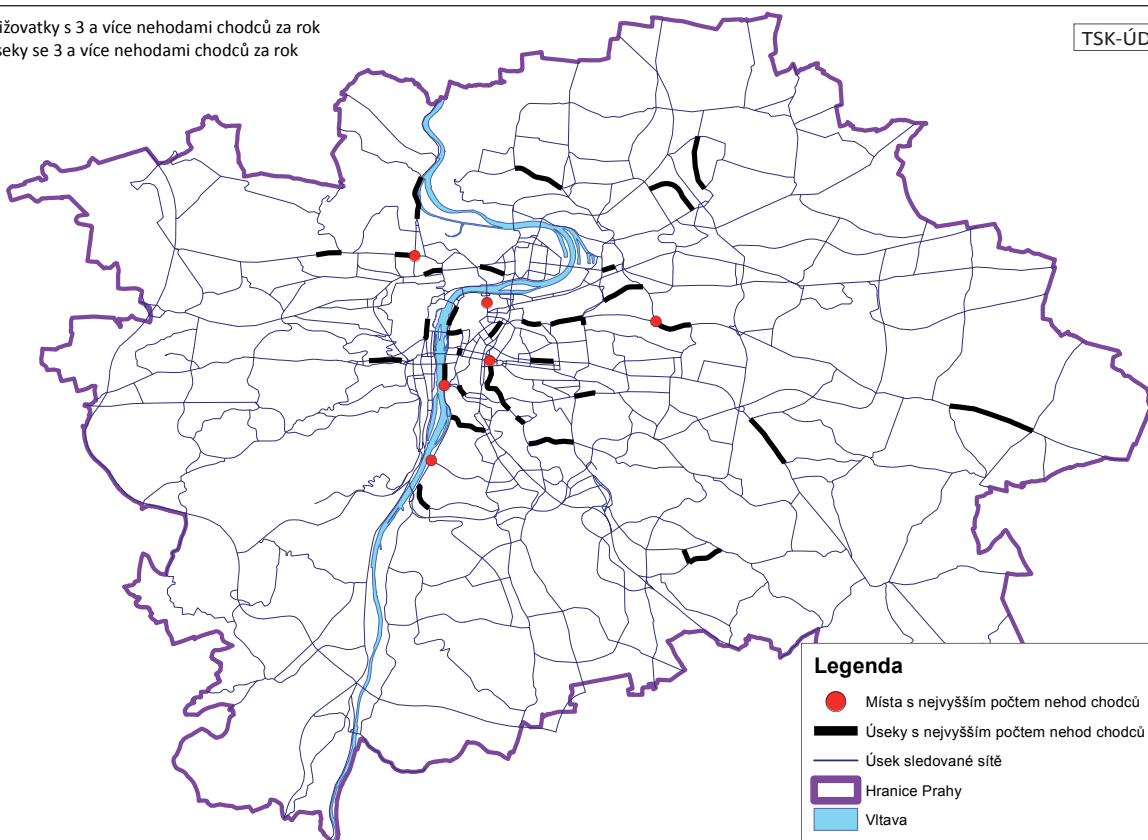
TSK-ÚDI



## Místa a úseky s nejvyšším počtem nehod chodců v Praze v roce 2014

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

TSK-ÚDI



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

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

Příznivým dlouhodobým trendem v bezpečnosti dopravy je snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách, a to 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 2 296 zranění v roce 2014, tj. o 41 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 31 %.

Nadále příznivé je i porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 24 let automobilový provoz ve městě zvýšil na trojnásobek (o 190 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 30 % (z 3 269 zranění v roce 1990 na 2 296 zranění v roce 2014), a to všech druhů zranění – smrtelných, těžkých i lehkých.

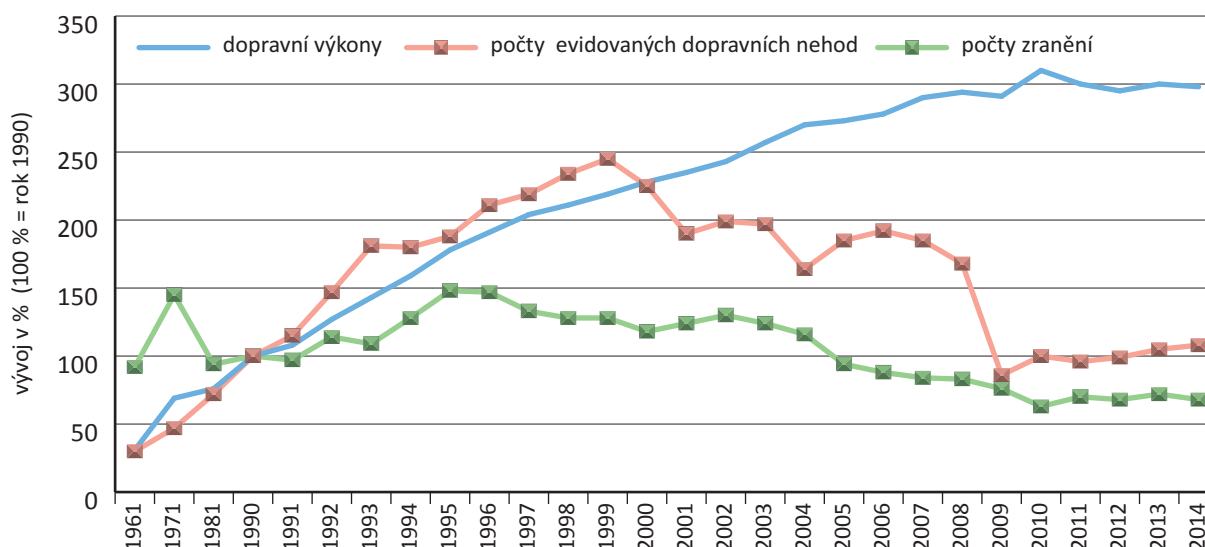
### Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v Praze

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 %

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.

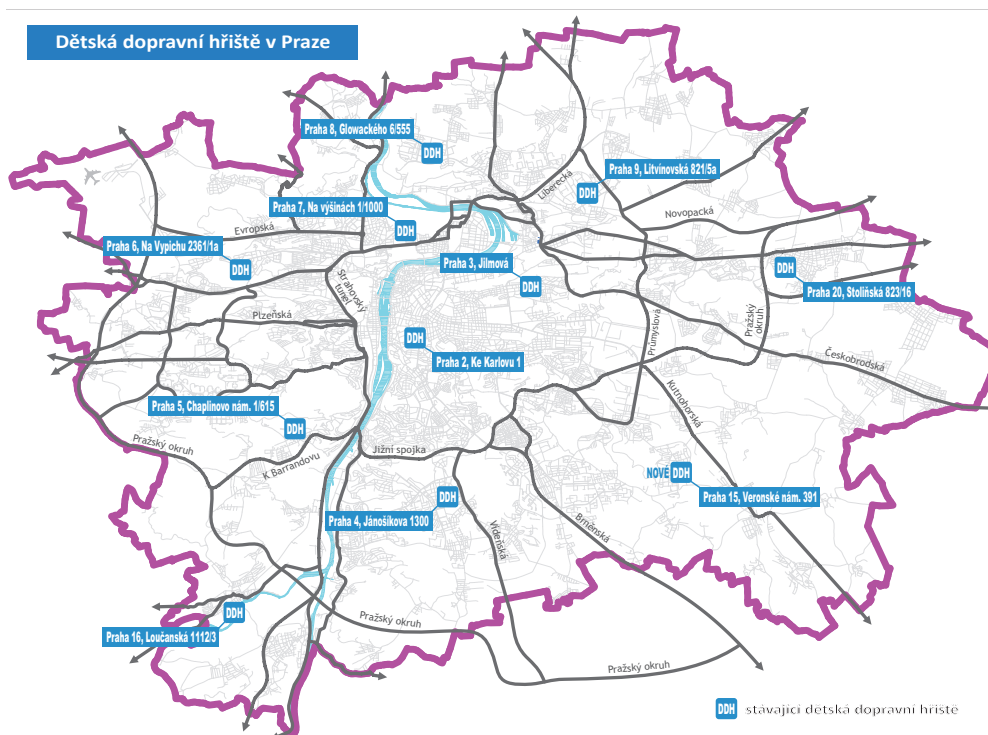
### Nehody, zranění a dopravní výkony v Praze 1961–2014 (celá komunikační síť, rok celkem)



## 8.2 Dopravní výchova

V roce 2014 probíhala v Praze řada dopravně výchovných programů, především pro děti a mládež. Byla zajišťována řada akcí, jejichž cílem je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách. Stěžejní byla výuka na dětských dopravních hřištích (dále jen DDH), dále program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž mladých cyklistů), dopravně výchovné pořady pro děti a mládež, interaktivní dětská divadelní představení s dopravně výchovnou tematikou a další.

V roce 2014 bylo uvedeno do provozu v pořadí již jedenácté DDH, v Praze 15 – Horních Měcholupech. Výuka probíhala podle tematického plánu na všech jedenácti stálých DDH. Tento plán, zpracovaný Ministerstvem dopravy ČR, je závazný pro všechna DDH ve všech krajích ČR. V uplynulém roce prošlo na pražských dopravních hřištích organizovanou dopravní výchovou 57 261 žáků.



Program pro začínající cyklisty, Dopravní soutěž mladých cyklistů (DSMC), který vyhláší Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, obsahuje 4 části. Testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích, praktickou jízdu městem podle pravidel (v Praze jsou k této disciplíně využívána dětská dopravní hřiště), jízdu zručnosti (praktická jízda mezi různými překážkami) a znalosti první pomoci. Tato akce je převážně zaměřena na žáky 2. stupně základních škol. V roce 2014 se základních kol soutěže zúčastnilo 142 škol (o dvě více než v roce předešlém). Vítězná družstva postupovala přes oblastní, celopražské a celostátní kolo konané v Moravskoslezském kraji až do soutěže mezinárodní, která proběhla v norském Oslu.

V areálu Muzea policie České republiky bylo sehráno 39 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“. Děti jsou při nich vtaženy do děje, spolupracují s herci a loutkami. Pro nejmladší věkovou skupinu je to velmi zajímavá a účinná forma dopravní výchovy.

Řada bezpečnostních akcí se v roce 2014 konala i pro dospělé účastníky silničního provozu (jarní a podzimní jízdy zručnosti pro řidičskou veřejnost, akce pro neslyšící motoristy). Celkem proběhlo 8 akcí pro dospělé řidiče a také několik dopravně bezpečnostních akcí zaměřených na celou rodinu. Pokračovalo zajišťování seminářů pro metodiky dopravní výchovy na školách, pracovníky dětských dopravních hřišť a také pro seniory, kteří byli na konci přednášek vybaveni reflexními materiály.

Součástí dopravní výchovy je i zajišťování školení řidičů, které je každý zaměstnavatel povinen zajistit ve smyslu zákoníku práce pro zaměstnance, kteří řídí při plnění pracovních úkolů služební nebo soukromé motorové vozidlo do hmotnosti 3,5 t. V roce 2014 bylo takto proškoleny 1 807 osob.



## 8.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti hlavního města Prahy bylo v roce 2014 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 36,9 milionů Kč. Jde o prostředky určené na drobné stavební úpravy, úpravy dopravního značení, osazení dopravních zařízení a preventivní programy. Významné úpravy se realizují nezávisle v rámci investičních akcí a údržby komunikací.

Na výstavbu stavebních zpomalovacích prahů, přisvětlení přechodů pro chodce a další opatření, zejména stavebního charakteru, byla vyčerpána na kapitálové výdaje z rozpočtu hl. m. Prahy částka 21,1 mil. Kč. Kapitálové výdaje městských částí na BESIP představovaly v roce 2014 částku 10,8 mil. Kč.

Ostatní nestavební dopravně bezpečnostní opatření, zejména u škol a přechodů pro chodce (úpravy přechodů pro chodce včetně zdrsňování vozovky, montované zpomalovací prahy, úpravy dopravního značení, osazení silničních zrcadel, svodidel a zábradlí, informace o okamžité rychlosti jízdy), byly realizovány v rámci běžných výdajů s finančními náklady 5,0 mil. Kč.



Nový dělicí ostrůvek v Náchodské ul. u zastávky Chvaly



Křižovatka Sokolská – Rumunská

**Dělicí ostrůvky** ke zvýšení bezpečnosti chodců při přecházení v rámci akcí BESIP byly realizovány s náklady 6,9 mil. Kč např. v ulicích Náchodské, Ondříčkově, Lešanské, Podleské a Františka Diviše.

**Přisvětlení přechodů pro chodce** bylo doplněno např. v lokalitách Polská – Budečská (Praha 2), Strakonická – Na Valentince (Praha 5), Teplická – Litvínovská (Praha 9), Vršovická – Na louži (Praha 10), Náchodská – u zastávky Chvaly (Praha 20), Podleská – u zastávky Na Blanici (Praha 22).

**Nestavební zpomalovací prahy** byly realizovány v Praze 5 v ulicích Trojdílná, Nad Laurovou a Voskovcova (úsek mezi ulicemi V remízku a Wassermannova), v Praze 10 v ulicích Roentgenova a Na Třebešíně a v Praze 11 v ulici Hvězdoslavova.

**Zrcadla** byla osazena v ulicích Terasovitá a Jeremenkova (Praha 4), Ruská a U seřadiště (Praha 10), Jurkovičova, Květnového vítězství a Formanská (Praha 11) a Komořanská (Praha 12). **Zdrsnění povrchu** bylo provedeno před přechody pro chodce v ulicích Žernosecká (Praha 8) a Lovosická (u křižovatek s ulicemi Českolipská, Kytlická, Terežinská, Měšická, Zásadská a u přechodu před MŠ), Vysočanská a Prosecká (Praha 9).

**Nestavební úpravy přechodů pro chodce** proběhly v ulicích Lumiérů, Ke Smíchovu, Wassermannova (Praha 5), Osnická (Praha 10), Českobrodská (Praha 14) a Přeštická, Nad přehradou (Praha 15). **Dopravně bezpečnostní zařízení** (citybloky, svodidla, zábradlí) byla osazena nebo obnovena např. v lokalitách Peroutkova, Podbělohorská, Slivenecká, U Santošky (Praha 5), Ankerská (Praha 6), Veletržní, Korunovační (Praha 7), Novovysočanská (Praha 9), Výpadešská (Praha 16).

Na křižovatce Sokolské a Rumunské ulice v Praze 2 byl snížen počet odbočovacích pruhů ze dvou na jeden tak, aby se zvýšila bezpečnost přecházejících chodců na přilehlém přechodu pro chodce. V roce 2014 pokračovala i rekonstrukce Ortenova náměstí (Praha 7), při níž byl zřízen nový parkovací záliv a cyklopruh před budovou školy a současně byla zúžena vozovka na jeden pruh v každém směru.

K významné trvalé změně v organizaci dopravy došlo po zprovoznění nového Trojského mostu na počátku října 2014. Nová spojnice vltavských břehů vede z ulice Partyzánské v Holešovicích do oblasti ulic Nové Povltavské a Pod lisem v Troji, kde navazuje v budoucí mimoúrovňové křižovatce Troja na tunelový komplex Malovanka – Pelc-Tyrolka. Most má dva jízdní pruhy pro automobilovou dopravu pro každý směr jízdy, střední tramvajové těleso a oboustranné chodníky pro pěší a cyklisty.

Z dopravního hlediska jsou Trojský most s křižovatkou Troja nezbytnou součástí trasy Městského okruhu, neboť stávající mimoúrovňová křižovatka Pelc-Tyrolka u mostu Barikádníků je pro napojení přilehlých oblastí stavebně neúplná. Z tohoto důvodu bylo také směrovým dopravním značením doporučeno převedení mimooblastních dopravních vztahů z trasy most Barikádníků – Argentinská do trasy Trojský most – Partyzánská.

Již stavební práce spojené s výstavbou Trojského mostu si v roce 2014 vyžádaly časté etapové změny organizace dopravy na obou jeho předpolích dotýkající se ulic Trojské, Pod lisem a Povltavské. Největší dopad na organizaci dopravy měla přestavba křižovatky Trojská – Pod lisem, přilehlých komunikací a tramvajové zastávky, která si vyžádala několikaměsíční instalaci kyvadlově řízené světelné signalizace.



*Kyvadlový provoz v Trojské ulici*



*Obousměrný provoz na Jižní spojce u Rabakovské ul.*

Výrazný dopad na plynulost dopravy mělo několik investičních akcí v prostoru Jižní spojky (oprava vozovek v pomalých pružích, výstavba protihlukových stěn v Záběhlicích). Rekonstrukce mostů a vozovek v budoucí mimoúrovňové křižovatce Rybníčky u přemostění Rabakovské ulice si vyžádala dlouhodobé převedení dopravy do protisměrného jízdního pásu. Dvě několikadenní uzavírky Průmyslové ulice v podjezdu nádraží Hostivař souvisely se začátkem modernizace této železniční stanice a budou pokračovat i v roce 2015.

Lokální dopady na dopravu přinesla v roce 2014 dopravní opatření v souvislosti s pokračující výstavbou stanic trasy metra V.A, zejména v Kukulově ulici. V prvním pololetí pokračovala rekonstrukce stropní desky metra Dejvická s dopadem na provoz v Evropské ulici. Dočasné změny v organizaci dopravy přinesly i rekonstrukce tramvajových tratí v ulicích Švehlově, Průběžné a Bělohorské.

V průběhu roku nadále přetrvávala dílčí dopravní omezení na Pražském okruhu, a to v prostoru mimoúrovňové křižovatky Třebonice při výstavbě nových sjízdňích a nájezdových ramp v návaznosti na dálnici D5, Rozvadovskou spojku a komunikaci Na radosti.



*Změna dopravního režimu v okolí Sinkulovy ulice*

## 10.1 Parkování v centru města

Jádrem městského centra je území Pražské památkové rezervace (PPR) o rozloze 8,7 km<sup>2</sup>, což je 1,7 % území celého města. V této oblasti je cca 33 000 stání, z nichž přibližně polovina je na uliční síti (16 000 stání) a druhá pak ve veřejných hromadných garážích (9 650), neveřejných garážích (4 700) nebo ve vnitroblocích či dvorech (3 000).

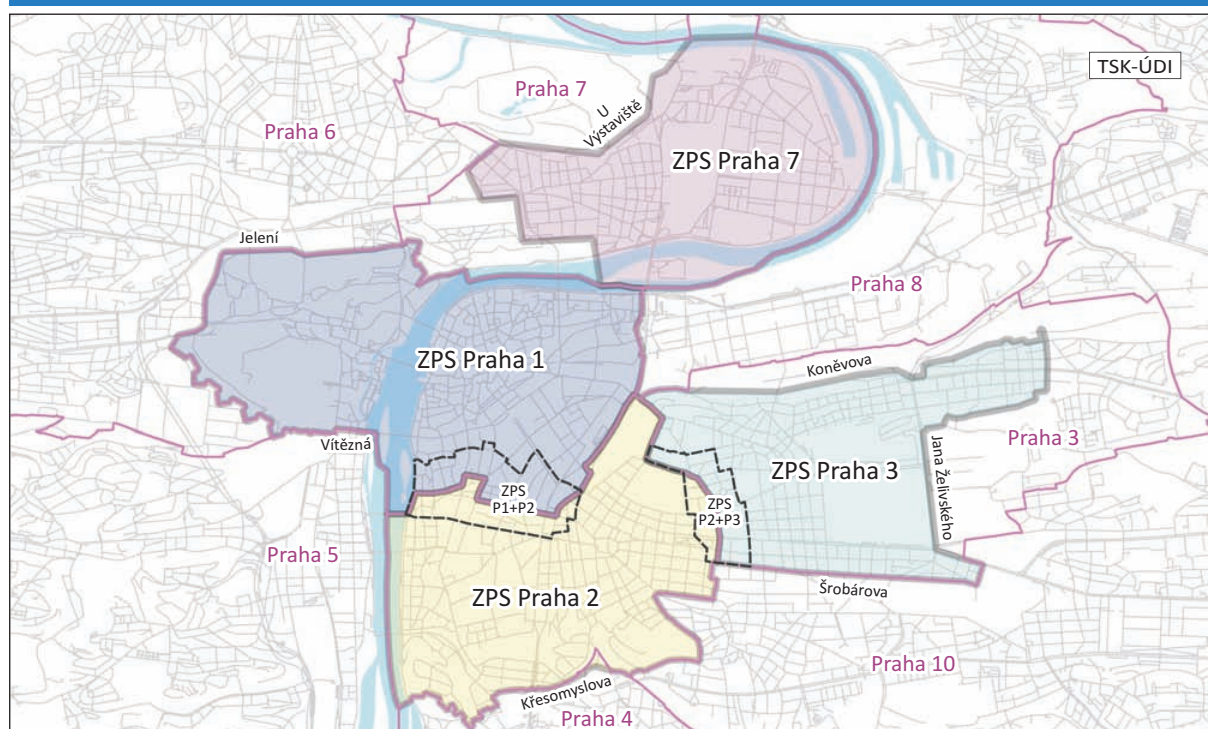
PPR a přilehlé historické čtvrti (Smíchov, Holešovice na levém břehu Vltavy a Karlín, Žižkov a Vinohrady na pravém břehu Vltavy) tvoří celoměstské centrum, ve kterém jsou soustředěny jak instituce a správní úřady celoměstského a celostátního významu, tak i značná část komerčních objektů, zařízení, obchodů, služeb a další občanské vybavenosti a množství kulturně historických památek. Vysoká atraktivita tohoto území, značná nabídka pracovních příležitostí a čilý turistický ruch jsou příčinou vysoké poptávky po parkování automobilů, která musí být regulována pomocí systému zón placeného stání (ZPS).

## Jednotlivé druhy ZPS v centru Prahy

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

\* Na hranicích ZPS v městských částech 1, 2 a 3 jsou zřízeny také tzv. průnikové zóny, v nichž mohou parkovat rezidenti nebo abonenti, kteří jsou držitelé platné parkovací karty vydané v sousední městské části.

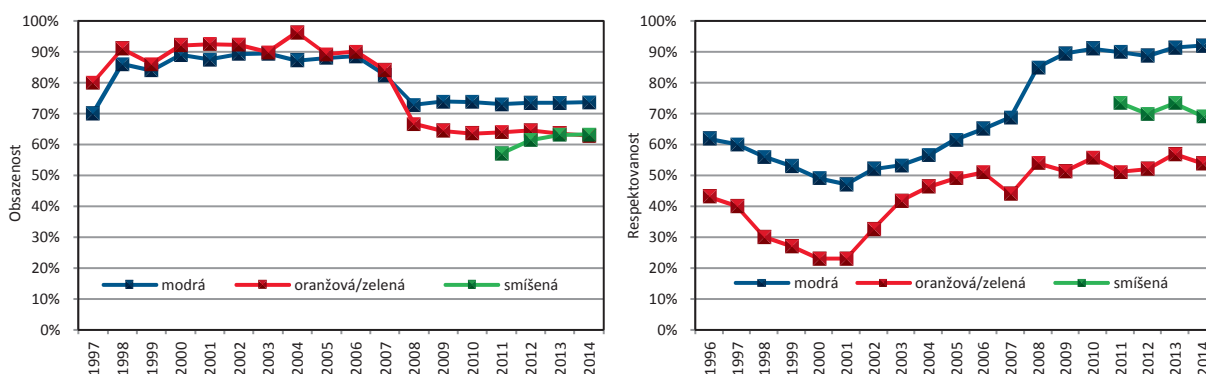
## Schéma zón placeného stání v centru Prahy



Zóny placeného stání byly v roce 2014 v provozu na území MČ Praha 1, 2, 7 a k centru přiléhající části území Prahy 3 (v tomto rozsahu jsou ZPS v provozu od února roku 2008). V roce 2014 byla přijata nová koncepce Dopravy v klidu spočívající mimo jiné v rozhodnutí pokračovat v rozšiřování ZPS mimo centrální městské části. Základními rysy nové koncepce jsou identifikace parkujících na registrační značku vozidla, automatizace kontroly dodržování pravidel v ZPS, platnost regulace parkování pouze po dobu nezbytně nutnou a masivnější důraz na zavádění tzv. smíšených zón. Plánováno je rovněž užití nových platebních nástrojů, např. mobilních a internetových aplikací a parkovacích automatů s akceptací platebních karet.

Na základě zpracovaných modelů byla vypsána zadávací dokumentace na dvě veřejné zakázky, a to na dodavatele služby, který zajistí dodávku a instalaci parkovacích automatů, dopravního značení, a po dobu pěti let bude zajišťovat rovněž provoz a monitoring ZPS a na centrální informační systém, jenž bude registrovat veškerá platná parkovací oprávnění a komunikovat se všemi platebními nástroji v ZPS.

### Vývoj koeficientů obsazenosti a respektovanosti na ZPS\*



\* koeficient obsazenosti = procento zaplnění kapacity, koeficient respektovanosti = procento řidičů, kteří uhradili poplatek



Parkování v modré zóně v Blanické ulici (Praha 2)



Vyznačení zelené zóny ve Fibichově ulici (Praha 3)

### Porovnání obsazenosti a respektovanosti v jednotlivých ZPS v letech 2008 a 2014

ZPS	Praha 1		Praha 2		Praha 3		Praha 7	
	modrá	oranžová/zelená	modrá	oranžová/zelená	modrá	oranžová/zelená	modrá	oranžová/zelená
<b>OBSAZENOST</b>								
<b>2008</b>	85,4 %	89,2 %	79,3 %	78,7 %	67,5 %	56,5 %	70,5 %	62,0 %
<b>2014</b>	79,8 %	74,8 %	75,9 %	61,8 %	64,7 %	58,4 %	74,2 %	56,0 %
<b>rozdíl</b>	<b>-5,6 %</b>	<b>-14,4 %</b>	<b>-3,4 %</b>	<b>-16,9 %</b>	<b>-2,8 %</b>	<b>1,9 %</b>	<b>3,7 %</b>	<b>-6,0 %</b>
<b>RESPEKTOVANOST</b>								
<b>2008</b>	64,9 %	41,4 %	72,6 %	46,4 %	86,7 %	54,4 %	87,4 %	54,2 %
<b>2014</b>	91,2 %	55,8 %	93,9 %	57,9 %	87,7 %	46,1 %	94,9 %	55,4 %
<b>rozdíl</b>	<b>+26,3 %</b>	<b>+14,4 %</b>	<b>+21,3 %</b>	<b>+11,5 %</b>	<b>+1,0 %</b>	<b>-8,3 %</b>	<b>+7,5 %</b>	<b>+1,2 %</b>

Počet stání v ZPS se v průběhu každého roku mění jen nepatrně, většinou v důsledku různých dopravních omezení nebo změn v organizaci dopravy.

Počet stání a parkovacích automatů													
Zóna	Automaty		Automaty		Automaty smíšená zóna						Modrá zóna	Celkem	
	Oranž. zóna		Zelená zóna		Oranžovomodrá		Zelenomodrá		Celkem				
	počet PA	počet stání	počet PA	počet stání	počet PA	počet stání	počet PA	počet stání	počet PA	počet stání	počet stání	počet PA	počet stání
Praha 1	61	824	70	1 117	1	15			1	15	6 693	132	8 649
Praha 2	64	1 183	37	850			14	360	14	360	10 039	115	12 432
Praha 3	63	970	34	722			10	471	10	471	11 671	107	13 350
Praha 7	29	453	37	926		10	29	757	29	767	7 442	95	9 578
<b>Celkem</b>	<b>217</b>	<b>3 430</b>	<b>178</b>	<b>3 615</b>	<b>1</b>	<b>25</b>	<b>53</b>	<b>1 588</b>	<b>54</b>	<b>1 613</b>	<b>35 845</b>	<b>449</b>	<b>44 009</b>

V oblasti PPR a jeho nejbližším okolí je možné také zaparkovat ve veřejných hromadných garážích. Jedná se většinou o podzemní objekty v rámci obchodních a administrativních center, hotelů nebo u kulturních cílů. Menší část pak tvoří objekty sloužící pouze k účelu parkování (např. garáže Slovan).

Počty stání na veřejných hromadných garážích v oblasti PPR a nejbližším okolí					
MČ	Název a adresa objektu	PS	MČ	Název a adresa objektu	PS
Praha 1	Palladium (náměstí Republiky)	900	Praha 2	Václavské garáže (Václavská 18)	150
	Florentinum (Na Florenci)	600		Praha 3	Tower park Praha (Mahlerovy sady 1)
	Rudolfinum (náměstí J. Palacha)	460	Parking Vítkov (Lukášova)		80
	InterContinental (náměstí Curieových 5)	190	Hotel Olšanka (Táboritská 23)		40
	OD Kotva (vjezd Královská ulice)	360	Palác Flora (Jičínská)	800	
	Renaissance (V celnici 7)	90	Praha 4	Kongresové centrum (5. května 65)	650
	Millennium Plaza (V celnici 10)	440		Corinthia Towers (Kongresová 1)	40
	Wilsonova (Hlavní nádraží)	310	Praha 5	Obchodní centrum (Kartouzská)	2 500
	Opletalova (Opletalova 9)	90		Anděl City (Radlická a Stroupežnického)	500
	Slovan (Wilsonova 77)	470	Zlatý Anděl (Bozděchova)	160	
	Radisson Alcron Hotel (Štěpánská 40)	70	Praha 8	Hilton (Pobřežní 1)	150
	Boscolo Carlo IV. (Senovážné nám. 13)	30			
	Národní divadlo (Ostrovní 1)	220			
	Qadrio (Vladislavova)	250			
<b>Celkem</b>			<b>9 650</b>		

V centru města se v souvislosti s výstavbou tunelového komplexu Blanka budují hromadné garáže Letná (kapacita 860 stání) a Prašný most (kapacita 460 stání).

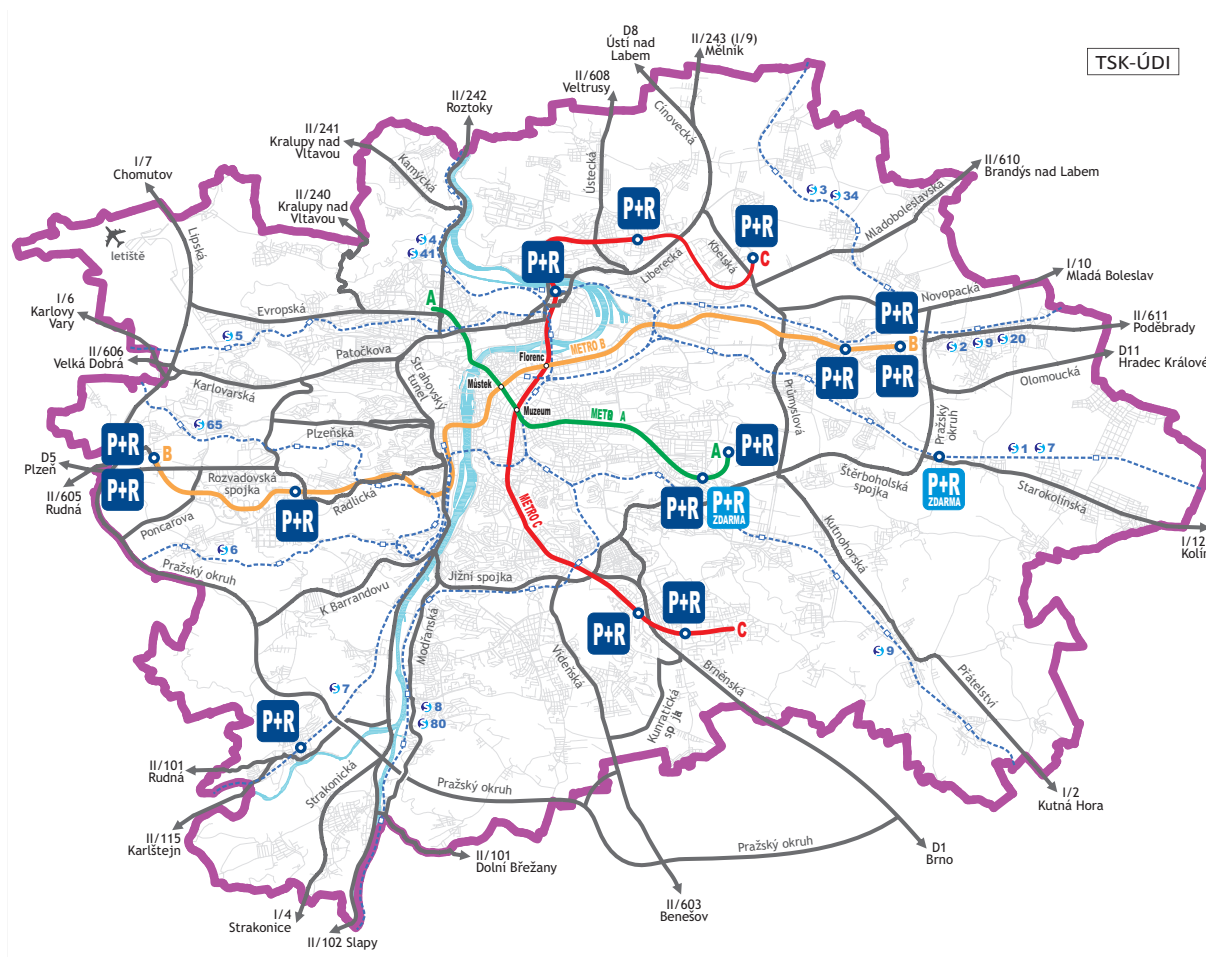
## 10.2 Parkování na ostatním území města

Pro řešení stání vozidel na ostatním území města, zejména v obytných celcích s vícepodlažní zástavbou je charakteristické:

- Poptávka po parkovacích stáních výrazně převyšuje jejich skutečnou nabídku. Možnosti organizace parkování jsou omezeny uličním uspořádáním (šířka).
- Počet parkovacích stání na komunikacích ani v hromadných garážích není evidován.
- Při výstavbě nových bytových domů vznikají nová parkovací stání, jejich počet však také není evidován.
- V okolí stanic metra je nedostatek parkovacích míst prohlouben tím, že je využívají k metru dojíždějící pražští i mimopražští motoristé.
- Nejsou plně využívána placená stání v existujících hromadných garážích.
- Jednotlivé městské části se snaží zajišťovat zpracování studií a projektů organizace dopravy v klidu nebo již zpracované dokumenty průběžně aktualizovat.

## 10.3 Záchytná parkoviště P+R

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



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

### Základní údaje o systému P+R v Praze

Počet parkovišť v systému P+R	Celková stavební kapacita	Počet stání na milion obyvatel města
16 (13 lokalit)	3 009 stání	2 390
Vozidla s povolením vjezdu	Provozní doba	Denní parkovné
osobní automobily, jízdní kola	4:00 – 1:00 (u nehlídaných neomezená)	20 Kč (u nehlídaných zdarma)

Systém záchytných parkovišť P+R na území hlavního města je v provozu již od roku 1997. Na dlouhodobě málo využívaných P+R Běchovice a P+R Skalka 2 proběhla od dubna 2014 úprava režimu provozu. Zatímco všechna ostatní parkoviště P+R jsou provozována jako hlídaná veřejná parkoviště s regulovanou provozní dobou, tato dvě parkoviště jsou nově provozována jako nehlídaná veřejná parkoviště pro osobní vozidla s regulovanou dobou stání (maximálně 12 hodin).

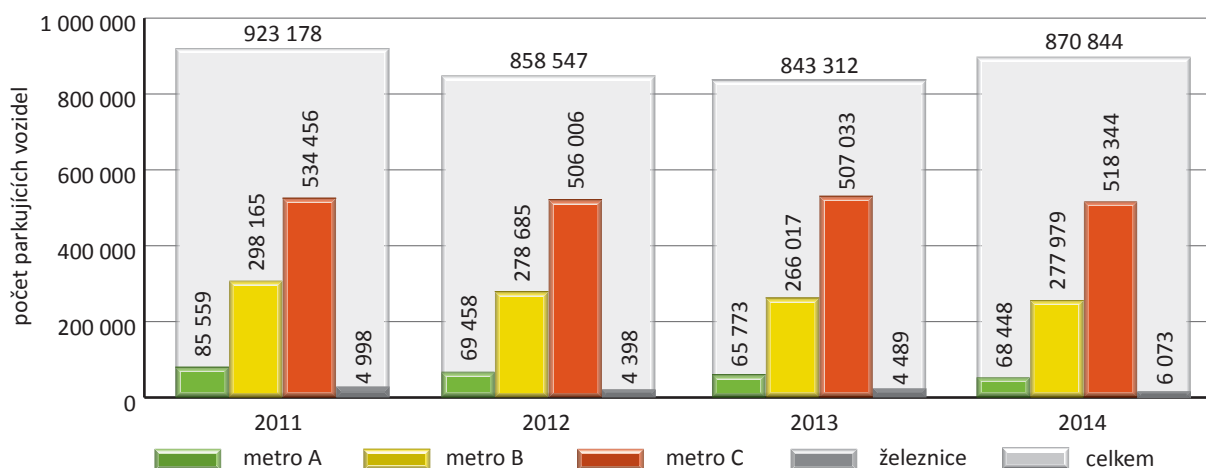
U hlídaných parkovišť P+R je denní parkovné stanoveno ve výši 20 Kč. Každé porušení provozního řádu hlídaného P+R je zpoplatněno částkou 100 Kč (např. ponechání dopravního prostředku na parkovišti mimo provozní dobu). Použití nehlídaných parkovišť P+R je bezplatné.

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

Záchytné parkoviště	Počet stání	Měsíční počet parkujících		Záchytné parkoviště	Počet stání	Měsíční počet parkujících	
		10/2013	10/2014			10/2013	10/2014
☺ Běchovice	92	63	-	☹ B Nové Butovice	57	2 012	2 050
☹ B Černý Most 1	294	10 909	11 081	☹ C Opatov	181	5 640	5 534
☹ B Černý Most 2	131	3 363	3 252	☺ Radotín	36	375	589
☹ A Depo Hostivař	169	4 647	4 718	☹ B Rajska zahrada	88	2 578	2 549
☹ C Holešovice	74	3 690	3 650	☹ A Skalka 1	63	1 333	1 547
☹ C Chodov	653	18 711	17 656	☹ A Skalka 2	74	290	-
☹ C Ládví	78	2 119	2 138	☹ B Zličín 1	82	3 297	3 144
☹ C Letňany	633	18 881	18 557	☹ B Zličín 2	60	2 588	2 565

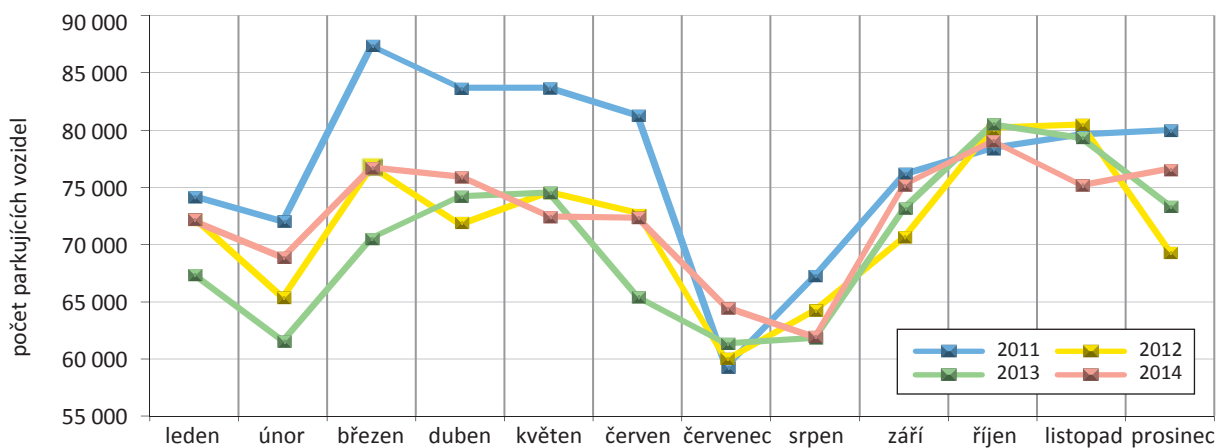
Celková stavební kapacita systému P+R je členěna podle využití mezi stání pro základní funkci systému P+R (2 765 míst), stání vyhrazená pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou – označená dle zákona o pozemních komunikacích (130 míst) a stání vyhrazená pro jiné účely nebo pro rezidenty s uzavřenou smlouvou o dlouhodobém odstavení vozidel (114 míst).

## Meziroční vývoj využití systému P+R



Oproti předchozím rokům lze vyzdvihnout nárůst využití P+R Radotín, který odpovídá zvýšení atraktivity návazné dopravy v posledních letech a posílení základní funkce P+R Radotín. Posílení bylo možné díky neprodloužení smluv s rezidenty o vyhrazení parkovacích stání na přelomu let 2013-14.

## Roční variace využití systému P+R



Spolu s úpravou režimu P+R Běchovice a P+R Skalka 2 byla demontována parkovací technologie, a od dubna 2014 se tak počty parkujících vozidel na těchto nehlídaných parkovištích P+R nesledují.

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

Odstavení jízdního kola v hlídaném prostoru parkoviště P+R je v provozní době bezplatné. Služba B+R není dostupná na zdvojených parkovištích P+R Černý Most 2, P+R Zličín 2, v garážích P+R Chodov a na nehlídaných P+R Skalka 2 a P+R Běchovice. Všechna ostatní P+R jsou vybavena stojanem alespoň na 4 jízdní kola.



P+R Holešovice



P+R Zličín I

## Stání vyhrazená pro rezidenty na parkovištích P+R

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

Dlouhodobé stání (24 hodin denně, 7 dní v týdnu) bylo možné na vybraných záchytných parkovištích za měsíční poplatek 500 Kč pro fyzické osoby nebo 800 Kč pro právnické osoby.

Na P+R Opatov bylo trvale obsazeno všech 26 stání vyhrazených pro rezidenty. Na P+R Skalka 1 probíhala po dobu čtyř let redukce kapacity rezidentních stání, a to na základě ukončení uzavírání smluv s novými zájemci a výpověďmi původních smluv ze strany uživatelů. V červenci 2014 tak bylo dosaženo původně vytyčené kapacity 40 rezidentních stání (z dřívějších 60). U P+R Radotín nebyly na přelomu let 2013-14 prodlouženy smlouvy se všemi 40 rezidenty, a to kvůli nepříznivé situaci s parkováním v okolí železniční stanice. Po stabilizaci situace od září 2014 zde bylo opět vyhrazeno 20 stání pro rezidenty, jejichž kapacita nebyla do konce roku vyčerpána.

Noční a víkendové stání (pracovní dny 17:30-7:30, víkendy a státní svátky celodenně) bylo možné na P+R Rajská zahrada za měsíční poplatek 250 Kč. Určená část parkoviště je tak druhotně využita v době snížené poptávky po základní funkci P+R, přičemž záchytnou kapacitu parkoviště neomezuje. Pro tento účel vyhrazená kapacita 20 stání byla ve druhé polovině roku prakticky vyčerpána.

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

Rok	Příjmy z provozu	Náklady na provoz	Ekonomická bilance
2011	11 775	31 204	- 19 429
2012	14 529	30 864	- 16 335
2013	15 057	31 086	- 16 029
2014	15 301	29 461	- 14 160

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

V posledních letech se dotace potřebná pro zajištění provozu systému P+R snižuje. Navýšení na straně příjmů bylo způsobeno zvýšením denního parkovného v červenci roku 2011 a ke snížení provozních nákladů došlo také úpravou režimu provozu na parkovištích P+R Běchovice a P+R Skalka 2 v dubnu 2014.





IP13e

K+R je kombinovaným způsobem dopravy osob s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu a naopak bez déletrvajících parkování vozidel. Místo pro zastavení typu K+R „Kiss and Ride“ (Dej pušu a jed) umožňuje krátkodobé zastavení vozidla (max. 3 min) za účelem vystoupení nebo nastoupení spolucestujících zejména v blízkosti stanic metra.

Místo pro zastavení typu K+R je na území hl. m. Prahy realizováno vodorovným dopravním značením „Nápis na vozovce“ (V15) s textem „K+R“ a pomocí svíslého dopr. značení „Parkoviště K+R“ (IP13e) s textem „MAX. 3 min“.

V současnosti je na území hlavního města Prahy k dispozici 24 lokalit tohoto typu. Během roku 2014 došlo k obnově místa pro zastavení typu K+R u stanice metra Dejvická, které bylo v souvislosti s rekonstrukcí stropní desky metra dočasně zrušeno. V rámci zprovoznění nové midibusové linky číslo 294 došlo ke zrušení místa K+R na Florenci v ulici Ke Štvanici.

Kromě míst pro zastavení u stanic a zastávek hromadné dopravy se v posledním období nevhodně užívá značení K+R i na dalších místech, zejména před budovami škol nebo úřadů. Celkový počet takto vyznačených lokalit není sledován.



K+R I. P. Pavlova

#### Místa pro zastavení K+R u stanic a zastávek hromadné dopravy v Praze

směr do centra		směr z centra
↕A Dejvická (Evropská)	↕B Nové Butovice (Bucharova)	↕B Černý Most (Chlumecká)
↕C Háje (Opatovská)	↕C Opatov (Chilská)	↕C Chodov (Roztylská)
↕C Háje (U modré školy)	↕C Prosek (Prosecká)	↕C Kačerov (Michelská)
↕C I. P. Pavlova (Legerova)	↕C Prosek (Vysočanská)	↕C Letňany (Beladova)
↕C Kačerov (Michelská)	↕B Radlická (Radlická)	↕C Opatov (Chilská)
↕C Kobyličky (Nad Šutkou)	↕C Vltavská (nábřeží Kpt. Jaroše)	↕B Radlická (Radlická)
↕C Ládví (Střelničná)	↕A Želivského (Vinohradská)	Ⓢ Radotín (Vrážská)
↕C Letňany (Beladova)	TRAM Zahradní Město (Švehlova)	
↕A Náměstí Míru (náměstí Míru)		



K+R Černý Most



K+R Opatov

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

Nejvýznamnější dopravní stavbou uvedenou do provozu v roce 2014 byl Trojský most, který byl spolu s návaznými komunikacemi (Nová Povltavská, Pod lisem, Partyzánská) otevřen 6. října. Dokončovací práce pokračovaly na severní části Městského okruhu (tunelovém komplexu Malovanka – Pelc-Tyrolka) a na prodloužení trasy metra A (Dejvická – Nemocnice Motol). Dále probíhala optimalizace železničních tratí Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice (byla vybudována nová zastávka Praha-Podbaba) a Praha-Běchovice – Úvaly. Zahájeny byly rovněž práce na optimalizaci tratě Praha-Hostivař – Praha hl. n.



Trojský most



Výstavba zastávky Praha-Podbaba

### Nejvýznamnější dopravní stavby v roce 2014

Název [investor]	Popis
Trojský most [OSI]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pro tramvaje i automobily byl zprovozněn 6. října 2014 (slavnostní otevření 4. října).</li> <li>Spojuje holešovický a trojský břeh Vltavy. Délka mostu je 246 m, šířka 36 m, rozpětí oblouku hlavního pole mostu činí 196 m a náklady 1,3 miliardy korun.</li> <li>Kromě tramvajové trati přes most vedou v každém směru dva jízdní pruhy pro automobily doplněné chodníky, po nichž mohou jezdit také cyklisté.</li> </ul>
Tunelový komplex Malovanka – Pelc-Tyrolka (severní úsek Městského okruhu) [OSI]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pokračovaly dokončovací práce na celém úseku tunelového komplexu dlouhého 6 382 m (pokládka vozovek, osazení značení a technologií a jejich zkoušky).</li> <li>V souvislosti s otevřením Trojského mostu byly otevřeny návazné komunikace, které jsou součástí stavby tunelového komplexu (Nová Povltavská a Pod lisem).</li> <li>Předpokládáné zprovoznění stavby bylo posunuto na rok 2015.</li> </ul>
Nový úsek metra A Dejvická – Nemocnice Motol [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na úseku dlouhém 6,1 km, který zahrnuje 4 stanice – Bořislavka, Nádraží Veleslavín, Petřiny a Nemocnice Motol probíhaly dokončovací práce na technologickém vybavení a obkladech. Datum zprovoznění bylo stanoveno na 6. dubna 2015.</li> </ul>
Optimalizace železniční tratě Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice [SŽDC]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Probíhá od roku 2013 v úseku dlouhém 4,465 km mezi stanicí Praha-Holešovice a železničním přemostěním Podbabské ulice. Celkové náklady činí 1,13 mld. Kč.</li> <li>V roce 2014 byla vybudována železniční zastávka Praha-Podbaba (dvě částečně zastřešená nástupiště dlouhá 200 m) a zrušena stanice Praha-Bubeneč.</li> </ul>
Optimalizace železniční tratě Praha-Běchovice - Úvaly [SŽDC]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Úsek dlouhý 10,3 km je modernizován od roku 2013 celkovými náklady 2,67 mld. Kč.</li> <li>V roce 2014 byl např. vybudován nový podchod v zastávce Praha-Klánovice, kde byla opravena i nástupiště. Nové ostrovní nástupiště bylo postaveno v Úvalech.</li> </ul>
Optimalizace železniční tratě Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží [SŽDC]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jedná se o 1. část stavby týkající se železniční stanice Praha-Hostivař a přilehlé tratě.</li> <li>Práce obsahující i výstavbu nového přemostění Průmyslové ul. začaly v červenci 2014 a budou probíhat do září roku 2016. Celkové náklady dosáhnou 1,47 mld. Kč.</li> </ul>



Oprava krytu vozovky na části Nuselského mostu



Rekonstrukce části Rohanského nábřeží

## Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav silničních komunikací v roce 2014

Název [investor]	Popis
Oprava Nuselského mostu [TSK – spolufinancoval SFDI]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Předmětem stavby naplánované v etapách na období let 2012–2016 je sanace spodní stavby Nuselského mostu (podhled nosné konstrukce, opěry a pilíře), provedení nové izolace vozovky a nového vozovkového souvrství, výměna konstrukce chodníku a výměna odvodňovačů včetně svislých svodů.</li> <li>V roce 2014 byla provedena výměna konstrukce vozovky, vyrovnání mostovky, nová izolace a nový kryt vozovky v rychlém a středním pruhu v obou směrech.</li> </ul>
Rekonstrukce ulice Komunardů [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Součástí jednotlivých etap stavby (v letech 2014–2016) je výměna dlážděného povrchu vozovky za asfaltový a rekonstrukce přilehlých chodníků a vjezdů.</li> <li>V roce 2014 byly realizovány úseky U průhonu – Ortenovo náměstí (směr z centra) a Ortenovo náměstí – Dělnická (směr do centra).</li> <li>Zastávka Dělnická ve směru do centra byla upravena do podoby vídeňské zastávky.</li> </ul>
Zkapacitnění Štěrboholské radiály [TSK – spolufinancoval SFDI]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stavba řeší zkapacitnění kritického úseku Jižní spojky v úseku u nadjezdu Rabakovské ulice. Proběhla rekonstrukce dvou mostů, oprava protihlukových stěn, terénní úpravy, odvodnění komunikace a obnova inženýrských sítí.</li> </ul>
Rekonstrukce ulice Rohanské nábřeží [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mezi ulicemi Ke Štvanici a U nádražní lávky byla odfrézována původní vozovka, vyrovnány obruby a uliční vpusti a na betonový podklad byly položeny nové živичné vrstvy. Vodorovné značení bylo doplněno o pruh pro cyklisty, což vyvolalo i dílčí změny v řízení návazných křižovatek.</li> </ul>
Rekonstrukce křižovatky Mírového hnutí – K Horkám [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Z důvodu zvýšení kapacity bylo realizováno rozšíření křižovatky o odbočovací pruh, bylo obnoveno SSZ, vyměněny konstrukční vrstvy komunikace a zřízeny nové chodníky pro chodce i cyklisty a cyklopřejezd.</li> </ul>
Rekonstrukce ulice Atletická [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proběhla rekonstrukce celé ulice, zesílení stávající konstrukce vozovky, vyrovnání obrub, zřízení hmatových prvků u přechodů, vjezdů a zastávek a oprava chodníků.</li> </ul>
Rekonstrukce ulice Moskevská [TSK, financovala MČ Praha 10]	<ul style="list-style-type: none"> <li>V návaznosti na RTT provedené v roce 2013 byly dokončeny práce na rekonstrukci komunikace, parkovacích pruhů a zásobovacích zálivů, úpravě veřejného osvětlení, přechodů, chodníků a tramvajových zastávek Vršovické a Čechovo náměstí.</li> </ul>
Revitalizace Karlova náměstí [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byly zahájeny práce na úpravě zastávek Karlovo náměstí a Odborů, návazných chodníků a veřejného osvětlení. Na straně parku byly nově vybudovány sedací zidky.</li> </ul>
Spořilovská – výstavba protihlukové stěny [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byla realizována 1. etapa osazení mobilní protihlukové stěny v délce cca 100 m severně od ulice Severní I. Výška stěny se pohybuje v rozmezí 4,3 až 7 metrů.</li> </ul>
Jižní spojka – opravy krytu pomalého pruhu [TSK – spolufinancoval SFDI]	<ul style="list-style-type: none"> <li>48. a 49. etapou pokračovala výměna stávajícího krytu za nový povrch z litého asfaltu v pomalém jízdním pruhu Jižní spojky.</li> <li>Délka v roce 2014 opraveného úseku dosáhla 877 metrů.</li> </ul>

V rámci souvislé údržby komunikací byla dokončena třetí a čtvrtou etapou výměna povrchu vozovky v Tupolevově ulici. V souvislosti s rekonstrukcí přilehlé tramvajové tratě byly položeny nové vozovky v části Bělohorské ulice v blízkosti Vypichu. Souvislá výměna povrchů vozovky dále proběhla v ulicích Na padesátém, Ke stáčírně, Ve Žlábku, ve východní části ulice Jeremenkovy (úsek Na strži – V křovinách), v Ankerské (úsek Na Vypichu – Brunclíkova) a v částech ulic Ústecké, Jeremiášovy, Čs. exilu, Generála Šišky, Kunratické spojky, U Kunratického lesa, Komořanské a Doupovské.



Mobilní protihluková stěna na Spořilově



Zrekonstruovaná trať a zastávky ve Švehlově ulici

## Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav v hromadné dopravě v roce 2014

Název [investor]	Popis
Rekonstrukce tramvajové tratě Průběžná a Švehlova v úsecích V olšínách – Na padesátém a Topolová – Nádraží Hostivař [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Délka rekonstruovaného úseku byla 3,4 km, celkové náklady 174,5 mil. Kč.</li> <li>Tramvajová trať naposledy rekonstruovaná v letech 1985 a 1987 vykazovala značné prvky opotřebení, neumožňovala dosáhnout maximální povolené rychlosti a nebyl zde možný provoz nízkopodlažních tramvají 15T.</li> <li>Došlo k výměně hlučných a dožívajících velkoplošných panelů BKV za novou konstrukci se štěrkovým ložem, v Průběžné ulici částečně zatravněnou. Po zlepšení geometrie kolejí bylo možné zvýšit rychlost provozu a pohodlí jízdy pro cestující.</li> <li>Byly doplněny dvě nové zastávky Obchodní centrum Hostivař a Dubečská. Ostatní zastávky (kromě Na Padesátém a Zahradní Město) byly bezbariérově zpřístupněny.</li> </ul>
Rekonstrukce tramvajové tratě Bělohorská v úseku Pod Královkou – Vypich [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Délka rekonstruovaného úseku byla 2,65 km, celkové náklady 163,5 mil. Kč.</li> <li>Stavební činnost v tomto úseku začala již 28. dubna 2014, kdy byla zahájena rekonstrukce smyčky Vypich. Uprostřed obratiště tramvají byla v souvislosti s prodloužením metra V.A vybudována plocha pro odstavování autobusů.</li> <li>V rámci rekonstrukce byla provedena výměna panelů BKV za novou konstrukci se štěrkovým ložem, zatravněnou v úseku mezi ulicemi Pod Královkou a U kaštanu.</li> <li>Po rekonstrukci jsou bezbariérově přístupné všechny zastávky.</li> <li>U výjezdu z obratiště Vypich bylo v závěru roku zprovozněno nové SSZ.</li> </ul>
Rekonstrukce tramvajové tratě Lazarská, Vodičkova a Jindřišská a chodníkové úpravy [DPP, TSK, MČ Praha 1]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byl rekonstruován úsek dlouhý 0,9 km a v délce 0,23 km byly vyměněny kolejnice.</li> <li>Konstrukce tratě byla provedena systémem pevné jízdní dráhy W-tram, tj. na betonové desce s živičným povrchem a všemi prvky tlumení hluku a vibrací.</li> <li>Došlo k vybudování zastávkových mysů u zastávek Lazarská i Vodičkova a tím k jejich bezbariérovému zpřístupnění.</li> </ul>
Rekonstrukce tramvajové tratě Karlovo náměstí [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ve dvou etapách byla v červenci a v srpnu rekonstruována trať na Karlově náměstí dlouhá 0,379 km (úseky Odborů – Resslerova a Resslerova – Na Moráni).</li> <li>V rámci akce, která stála 46 mil. Kč, došlo k přeložkám sloupů trolejového vedení mimo chodníkové plochy a jejich částečné integraci se sloupy veřejného osvětlení.</li> <li>Na RTT navazovala akce TSK upravující podobu chodníků a zastávek Karlovo náměstí (od Moráně a Odborů). Podoba rekonstruované trati a souvisejících zařízení byla koordinována s akcí revitalizace Karlova náměstí.</li> </ul>
Rekonstrukce tramvajové tratě Štefánikova [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Od poloviny října do konce listopadu byly v úseku mezi náměstím Kinských a Andělem odstraněny dožitě panely BKV a zastaralou konstrukci trati z roku 1981 nahradila konstrukce pevné jízdní dráhy systému W-tram s protihlukovými prvky.</li> <li>U křižovatky s Kartouzskou ulicí došlo k posunu os kolejí a zajištění segregace provozu IAD od tramvají. Byly bezbariérově zpřístupněny zastávky Arbesovo náměstí.</li> <li>Celkové náklady na rekonstrukci tohoto úseku činily cca 55 milionů Kč.</li> </ul>
Oprava tramvajové tratě Modřanská [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oprava v úseku Nádraží Braník – Nádraží Modřany byla nutná na základě dopadu povodní v roce 2013 na technický stav tratě.</li> <li>Při vynaložení částky 37,15 mil. Kč byl opraven úsek v délce 0,962 km a na dalších 0,325 došlo k výměně kolejnic na stávajících pražcích.</li> </ul>
Rekonstrukce tramvajové tratě Trojská [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dlouhodobé výluky v Trojské ulici související s výstavbou Trojského mostu využil DPP k rekonstrukci úseku dlouhého cca 640 m mezi ulicemi Zenklovou a U sloupu.</li> <li>Původní konstrukce tratě z dřevěných a železobetonových pražců ve štěrkovém loži se zákrytovými panely byla v období mezi lednem a březnem 2014 nahrazena konstrukcí na železobetonových pražcích se zákrytem z litého asfaltu.</li> </ul>



*Rekonstrukce tratě v Průběžné ulici*



*Nové zastávkové mysy v Lazarské ulici*

TSK, DPP i městské části věnují velkou pozornost bezbariérové přístupnosti zastávek MHD. V srpnu a září 2014 došlo k výstavbě mysů v prostoru tramvajových zastávek Krymská. Ve směru do centra šlo o náhradu provizorní podoby zastávkového mysu, ve směru z centra o novostavbu zastávkového mysu dle zadání MČ Praha 10. Na podzim byly v koordinaci s DPP v rámci RTT Štefánikova vybudovány nové mysy u tramvajových zastávek Arbesovo náměstí.



*Bezbariérové zpřístupnění zastávky Dlouhá třída*



*Nový povrch vozovky v Kodaňské ulici*

TSK průběžně provádí opatření ke snížení hlukové zátěže především výměnou nevhodných krytů vozovek, výstavbou protihlukových stěn, valů a bariér, zvláště pak v zástavbě určené pro bydlení. V Revoluční ulici byla z těchto důvodů nahrazena část dlážděné komunikace asfaltovým povrchem. Byl prodloužen zastávkový ostrůvek Dlouhá třída ve směru do centra a v místě jeho prodloužení byl zajištěn bezbariérový přístup na zastávku realizací zvýšeného přechodu pro chodce. V roce 2014 byly v rámci snižování hlukové zátěže zahájeny také akce Kodaňská a Bubenská. Zrealizována byla rovněž 1. etapa výměny povrchu vozovky v ulici V Holešovičkách.

Z méně významných stavebních akcí TSK lze zmínit opravu mostu přes Čertovku mezi ulicemi U lužického semináře a Na Kampě. Za účelem zvýšení bezpečnosti provozu byla stavebně upravena křižovatka Broumarská – Vajgarská (rozšíření o samostatný odbočovací pruh, přisvícení přechodu pro chodce). Proběhla celková rekonstrukce mostu v ulici Valčíkova přes ulici V Holešovičkách a ve třetím čtvrtletí 2014 byla realizována také sanace pilotových stěn u severního portálu Strahovského tunelu.

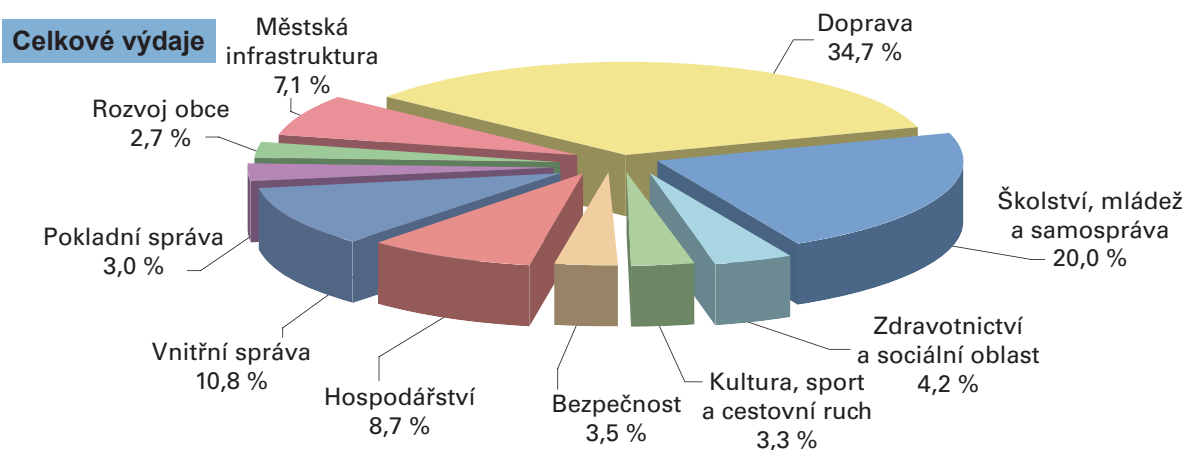
Technická správa komunikací hl. m. Prahy jako správce většiny komunikací města včetně jejich příslušenství odpovídá za jejich uspokojivý technický a provozuschopný stav. Zajišťuje proto všechny potřebné opravy, čištění, úklid, zimní i letní údržbu. Využívá k tomu finanční prostředky z běžné části rozpočtu hl. m. Prahy, příspěvky SFDI i některých městských částí. V roce 2014 bylo na opravy a údržbu vynaloženo 1 573 mil. Kč, na čištění a zeleň 680 mil. Kč a na zajištění zimní údržby komunikací 544 mil. Kč. Kapitálové výdaje činily 1 582 mil. Kč.

Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby byly v roce 2014 financovány z rozpočtu hlavního města Prahy, k němuž přispívaly zdroje státního rozpočtu, z vlastních zdrojů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. a dalších městských organizací. K financování byly dále využívány dotace z fondů EU a úvěry Evropské investiční banky (EIB).

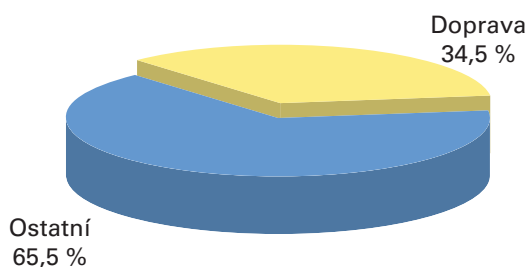
Rozpočet hlavního města Prahy, upravený k 30. 6. 2014, dosáhl na výdajové straně 71,9 mld. Kč, z toho výdaje v kapitole 03 Doprava, činily 24,88 mld. Kč. Kapitola 03 tak byla i v roce 2014 nejsilnější kapitolou výdajové strany městského rozpočtu (téměř 35 %). Další 45 mil. Kč určených na úhradu provozu ochranných systémů metra a Strahovského tunelu bylo čerpáno z kapitoly 07 Bezpečnost.

I na běžných a kapitálových výdajích hlavního města se doprava podílela necelými 35 %, tj. prakticky shodně s podílem na výdajích celkových.

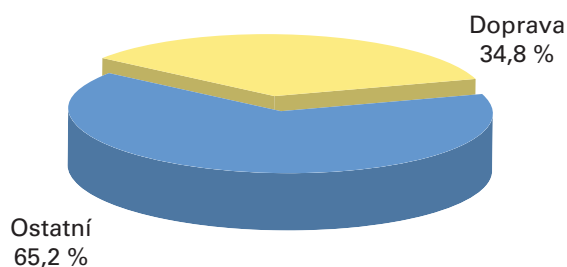
#### Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2014 (rozpočet upravený k 30. 6. 2014)



#### Podíl dopravy na běžných výdajích

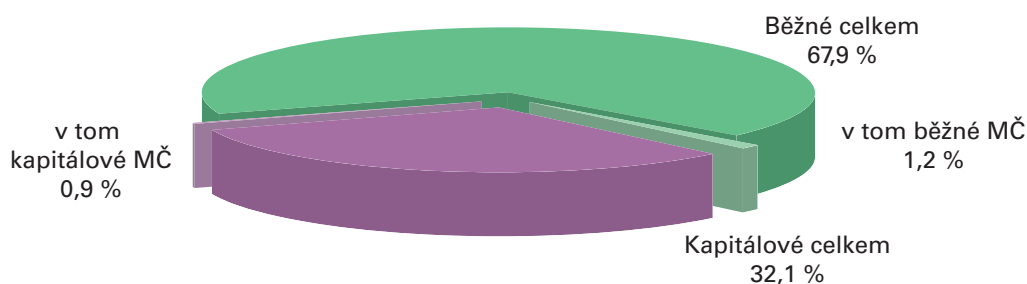


#### Podíl dopravy na kapitálových výdajích



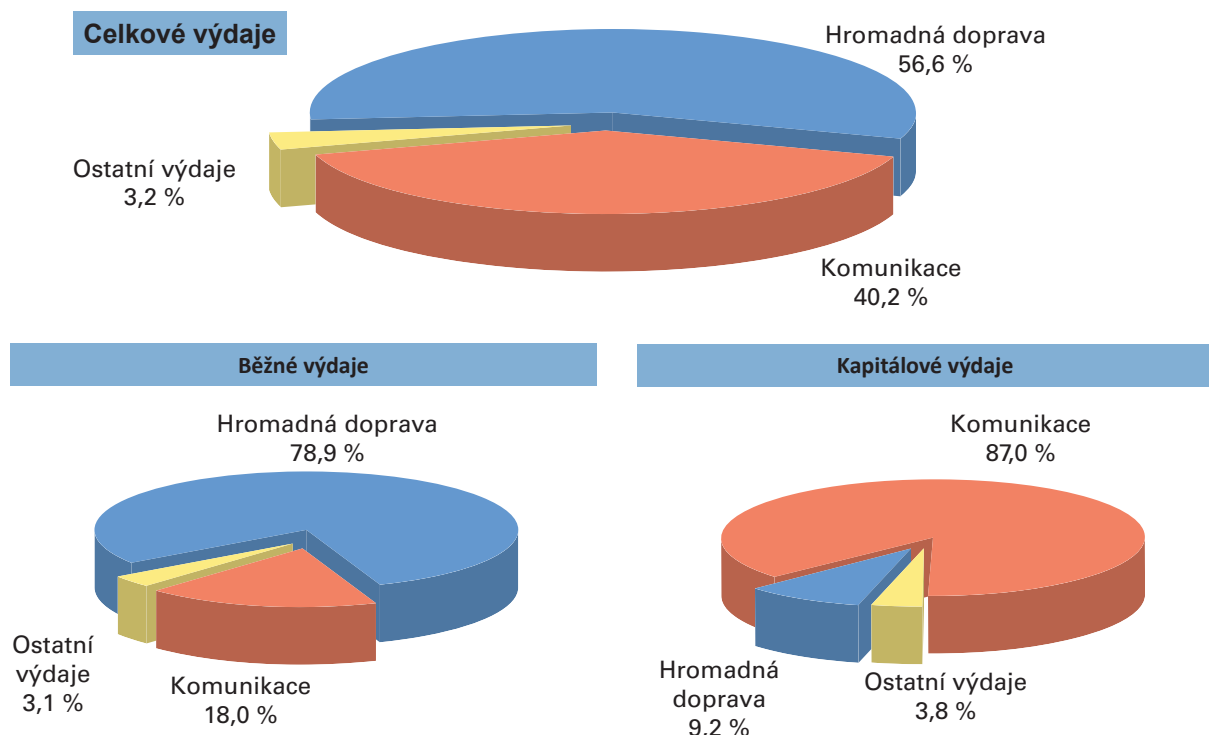
Z celkové částky, plánované v upraveném rozpočtu pro oblast dopravy (24,9 mld. Kč), bylo 16,9 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 8 mld. Kč na výdaje kapitálové.

#### Podíly běžných a kapitálových výdajů v kapitole 03 Doprava (rozpočet upravený k 30. 6. 2014)



Na čerpání běžných výdajů se v dopravě každoročně podílí rozhodující měrou výdaje spojené se zajišťováním provozu veřejné hromadné dopravy osob. Na tento účel bylo v upraveném rozpočtu vyčleněno 13,3 mld. Kč. Na správu, údržbu a provoz komunikací bylo určeno 3,1 mld. Kč a 0,5 mld. Kč bylo vyčleněno na krytí různých ostatních nezbytných výdajů.

#### Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2014 (rozpočet upravený k 30. 6. 2014)

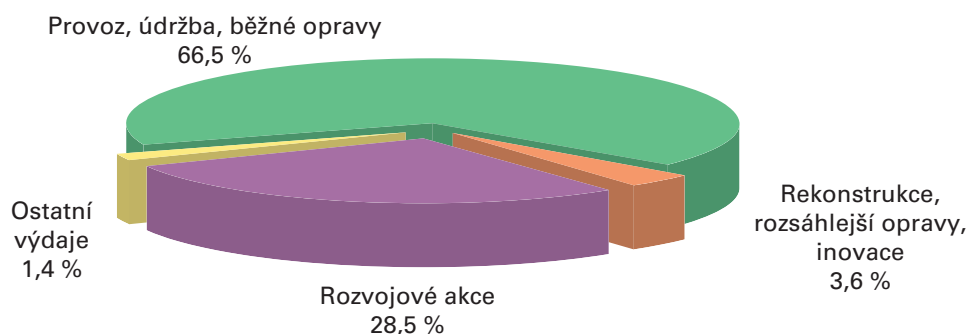


Z výdajů kapitálových byly hrazeny rozvojové investice (89 %) a rozsáhlejší opravy a rekonstrukce (11 %). Na výstavbu metra bylo v rozpočtu upraveném k 30. 6. 2014 vyčleněno pouze necelé 0,5 mld. (převážně na přípravu výstavby trasy D), protože náklady na dokončení výstavby provozního úseku trasy A Dejvická – Motol byly z rozhodující části hrazeny z jiných zdrojů. Ve výdajích kapitálových tak v rozpočtu převažovaly výdaje určené pro zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 8 mld. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno přes 0,7 mld. Kč, na investice do komunikační sítě necelých 7,0 mld. Kč a na ostatní nutné výdaje 0,3 mld. Kč.

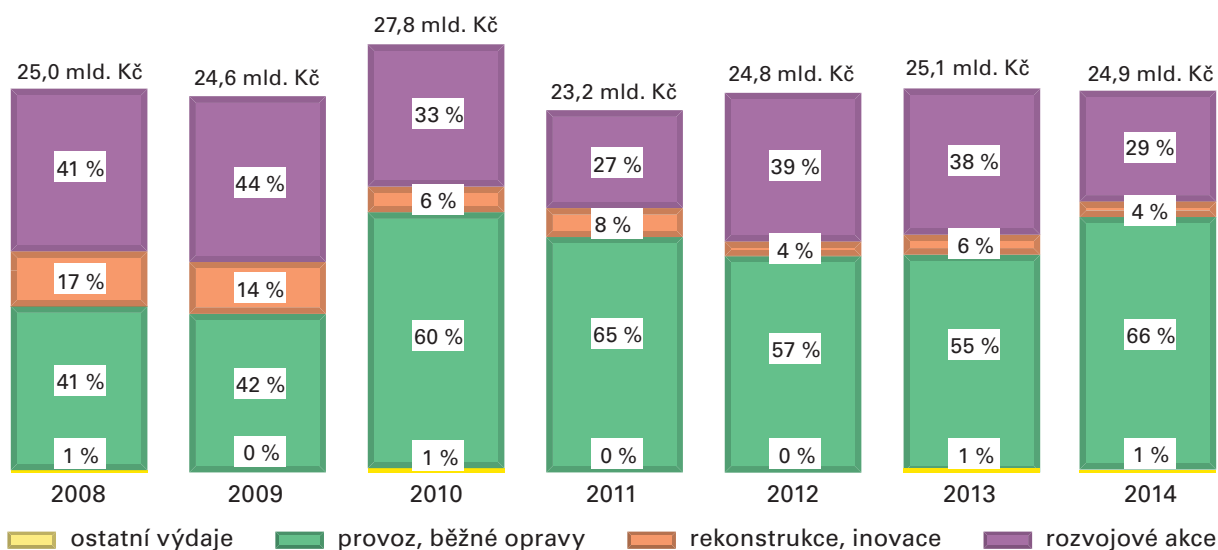
Z celkových výdajů určených v upraveném rozpočtu na rok 2014 pro dopravu činil podíl výdajů na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob 57 %, podíl výdajů na zajištění provozu silniční dopravy a rozvoje komunikační sítě města 40 %.

Podrobnější rozbor položek v rozpisu výdajů na dopravu ukazuje, že 16,5 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, 0,9 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení, 7,1 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové a necelých 0,4 mld. Kč na výdaje ostatní.

#### Struktura celkových výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2014 (rozpočet upravený k 30. 6. 2014)



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

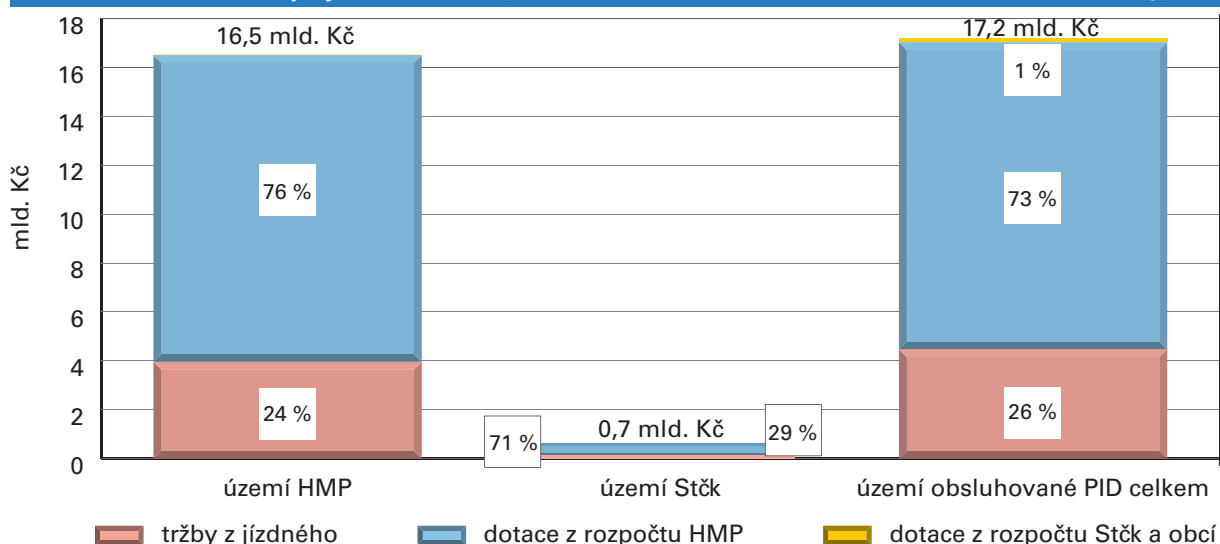


Ze státního rozpočtu byly hlavnímu městu Praze poskytnuty účelově vázané příspěvky na provoz ochranných systémů metra a Strahovského automobilového tunelu a příspěvky na úhradu některých nákladů provozu PID. Z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) byl poskytnut příspěvek na údržbu, opravy a výstavbu komunikací, které dočasně plní funkci chybějící nadřazené silniční sítě. Spolu s unijními fondy se státní rozpočet podílel na financování operačních programů EU.

Stát se též podílí na výstavbě Pražského okruhu, za jejíž financování převzal v minulosti plnou garanci. V roce 2014 bylo na stavbách jihozápadní části okruhu vyčerpáno na stavební práce celkem 100,45 mil. Kč (vč. DPH a valorizace).

Významným zdrojem financování provozu systému hromadné dopravy jsou tržby z jízdného, případně další drobné tržby. Základní relace mezi objemem tržeb a dotací v provozu Pražské integrované dopravy je patrná z následujícího grafu.

## Provozní dotace a tržby z jízdného v PID (rok 2014, bez tržeb a dotací železnice v Praze i Středočeském kraji)



Částkou 6,3 mld. Kč přispěl z vlastních zdrojů k úhradě investičních nákladů dopravního systému města Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., z toho 2,9 mld. Kč na obnovu vozového parku MHD. Na investiční výstavbu metra vyčerpal Dopravní podnik v roce 2014 celkem 4,5 mld. Kč. Z toho byly 2 mld. Kč z vlastních zdrojů, 0,5 mld. z úvěru EIB a 2,0 mld. Kč činila v září 2014 schválená dodatečná vratná dotace HMP, která měla za cíl zachovat plynulé financování stavby po dobu přerušení možnosti čerpání dalších prostředků z EIB.



Jedním z důležitých úkolů, které je třeba řešit při rozvoji hlavního města ČR, je zajistit, aby celé území Prahy bylo v oblasti dopravy na úrovni požadované Evropskou unií, tedy aby byly naplněny cíle Evropské dopravní politiky. Tyto cíle jsou definovány v dokumentu nazvaném Bílá kniha a jejich plnění je realizováno prostřednictvím tzv. iniciativ. V iniciativě nazvané „Inovace pro budoucnost – technologie a přístup“ je uveden i požadavek na účinnější zavádění integrovaných systémů řízení dopravy, informačních systémů a systémů umožňujících lepší využívání dopravní infrastruktury.

Řada kroků vedoucích k rozvoji dopravy v Praze počítá i s výrazným podílem evropských finančních zdrojů. Jsou realizovány např. v rámci Operačního programu Doprava pod jeho prioritní osou 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze.

#### Operační program Doprava (OPD)

Prvním z projektů byl v rámci prioritní osy 5 „**Systém řízení a regulace městského silničního provozu v hl. m. Praze**“. Jeho realizaci zajišťovala Technická správa komunikací hl. m. Prahy, pověřená mimo jiné přípravou a realizací projektů řešících oblast rozvoje dopravní telematiky. Realizace probíhala v letech 2007 až 2011 a byla finančně podpořena Evropskou unií. Příspěvek z Fondu soudržnosti, který tvořil 85 % celkových nákladů, Evropská unie schválila ve výši 556 mil. Kč. Zbývajících 15 % hradilo formou spoluúčasti hlavní město Praha ze svého rozpočtu.



Na úspěšně dokončený projekt systému řízení a regulace silničního provozu v hlavním městě navázal druhý pražský projekt přijatý k podpoře v rámci prioritní osy 5 Operačního programu Doprava. Jednalo se o projekt „**Zvýšení bezpečnosti silničního provozu v hl. m. Praze**“, jehož realizace byla zahájena v roce 2009. Projektu byla schválena finanční podpora z Fondu soudržnosti ve výši 493 mil. Kč, což představovalo 85 % plánovaných celkových nákladů. Nedílnou součástí celého projektu byla i tvorba technických podmínek, propagace a její příprava.

Projekt byl rozdělen do tří základních oblastí:

- Řízení a monitorování dopravy ve Strahovském automobilovém tunelu (dokončena v červnu 2012).
- Poskytování dopravních informací pomocí systému ZPI (dokončena v květnu 2013).
- Harmonizace telematických systémů na Městském okruhu (MO) a radiálách v souvislosti s novými stavbami (dokončena v polovině roku 2012).

#### Řízení a monitorování dopravy ve Strahovském automobilovém tunelu (SAT)

Obsahem prací byly:

- obnova řídicího systému SAT včetně ochranného systému,
- rekonstrukce velína SAT, systém pro řízení tunelů Městského a Pražského okruhu, přenos globálních informací z tunelů na HDRÚ,
- doplnění tunelového trenažéru o programové vybavení tunelů MO s vazbou na SAT,
- doplnění indikace nebezpečných nákladů ADR na tunely Městského okruhu,
- náhrada stanic ochranného systému GE30/31, vycházejících z řady stanic G. E. Fanuc 90/30, výkonnějšími modely GE 90/70,
- úprava provozního řádu SAT, řízení dopravy a technologie tunelů MO a PO z velína SAT včetně vytvoření elektronické aplikace provozního řádu.

#### Poskytování dopravních informací pomocí systému ZPI

Řidičům v Praze pomáhá 58 nových nebo zmodernizovaných zařízení pro provozní informace (ZPI). Jednotlivá zařízení tohoto typu jsou v ulicích rozmístěna plošně tak, aby pokryla nejdůležitější dopravní uzly a informovala řidiče v dostatečném předstihu o aktuální situaci. Svým rozsahem jde o unikátní systém. Místo cca 20 tabulí s přednastavenými nápisy vztahujícími se převážně k provozu blízkých tunelů MO je nyní k dispozici síť téměř 60 tabulí, které jsou rozprostřeny po celé komunikační síti.

Aby mohl celý systém fungovat na převážně automatické bázi, bylo nutné komunikační síť hlavního města Prahy rozdělit na více než 300 úseků. Ke každému z nich byly přiřazeny tři skupiny tabulí podle vzdálenosti od místa, o kterém informují. Jelikož je rozmístění tabulí plošné a událostí na komunikacích mnoho, je navržen i systém priorit, s jakými se jednotlivé zprávy zobrazují.

TSK hl. m. Prahy průběžně sleduje podněty od veřejnosti, aktualizuje databázi sdělení, která se na tabulích mohou objevit, rozvíjí klientskou aplikaci zadávání textů, aktualizuje a upravuje zobrazovaná schémata a pracuje na dalších systémech, které mohou pro proměnné tabule získávat data. Na webových stránkách TSK (<http://dic.tsk-praha.cz>) je také k dispozici aplikace, která zobrazuje, jaké nápisy se na jednotlivých tabulích zobrazují.

### Harmonizace telematických systémů na Městském okruhu a radiálách

Obsahem prací byly:

- modernizace a sjednocení videodetekčních systémů tunelu,
- integrace videodetekčních systémů do řídicího systému tunelu,
- doplnění chybějících dvouřádkových bezpečnostních informačních tabulí,
- integrace bezpečnostních informačních tabulí do řídicího systému tunelu,
- integrace bezpečnostních informačních tabulí do HDRŮ,
- scénáře pro řízení a ovlivnění provozu,
- zajištění vstupního monitoringu dopravy na hlavních radiálách na vstupu do hl. m. Prahy včetně statistického vážení nákladních vozidel a zjišťování směrových proudů,
- zajištění řídicích scénářů HDRŮ pro řízení dopravy v oblasti hlavních radiál,
- dynamický makromodel plynulosti dopravy na bázi technologie FCD,
- zajištění real-time makromodelu plynulosti dopravy pokrývajícího celé území Prahy a hlavní příjezdové komunikace do Prahy do vzdálenosti 20 km od Prahy,
- poskytnutí doplňkového zdroje dat pro veškeré speciální telematické systémy ovlivňování provozu, včetně vysílání RDS-TMC.

Na dva úspěšně dokončené projekty navázal třetí pražský projekt přijatý k podpoře v rámci prioritní osy 5 Operačního programu Doprava. Jedná se o projekt „**Komplexní telematický dohledový systém**“, jehož realizace byla zahájena v roce 2013. Projektu byla schválena finanční podpora z Fondu soudržnosti ve výši 53,2 mil. Kč, což představuje 85 % plánovaných celkových nákladů.

### Komplexní telematický dohledový systém (KTDS)

KTDS umožňuje především kvalitní operátorský dohled u všech osazených lokalit, liniový (kontinuální) dohled nad klíčovými lokalitami, automatické provádění všech požadovaných telematických funkcí, připojení výstupů všech kamer včetně telemetrie do sítě televizního dohledu Technické správy komunikací hl. m. Prahy a Městského kamerového systému, export telematických dat do řídicího systému Hlavní dopravní řídicí ústředny hl. m. Prahy či vizualizaci obrazu a telematických funkcí.

V rámci projektu, který TSK realizovala, se v roce 2014 Komplexní telematický dohledový systém rozšířil o 32 nových kamer. Projekt zahrnoval dodávky, instalaci a zprovoznění KTDS (kamer, detektorů a napájení) a s nimi související služby. Další částí projektu bylo rozšíření systému Hlavní dopravní řídicí ústředny hl. m. Prahy o další řídicí scénáře dopravy v oblastech nově monitorovaných kamerami KTDS.

Výsledkem instalace systému KTDS má být zvýšení plynulosti silniční dopravy a zkvalitnění vzájemné dostupnosti jednotlivých částí Prahy. Implementace moderních telematických systémů v řízení silniční dopravy umožní optimální využití existující uliční sítě na území města a povedou ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy na území hlavního města Prahy a ke snížení negativních vlivů automobilové dopravy na životní prostředí.



*Kamera a detektory systému KTDS*

## 14.1 Letecká doprava

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

Letiště Praha má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž jedna je dlouhodobě uzavřená. Celková roční kapacita dráhového systému je přibližně 200 tis. pohybů (vzletů a přistání) letadel/rok. Maximální hodinová kapacita činí 46 pohybů letadel/h. Pro odbavení cestujících slouží na letišti tři terminály. V severním areálu letiště jsou umístěny Terminály 1 a 2 (1 – lety mimo Schengenský prostor, 2 – lety do Schengenského prostoru), Terminál 3 (především všeobecné letectví) je situován v areálu jižním. Ke zvýšení komfortu byl pro cestující v únoru 2014 otevřen v Terminálu 1 nový zrekonstruovaný prostor. Celková kapacita terminálů sloužících pro odbavení cestujících je 15,5 mil. cestujících/rok. Pro odbavení nákladů jsou k dispozici dva terminály v severním areálu letiště s celkovou kapacitou 200 tis. t/rok.

V roce 2014 operovalo na Letišti Praha celkem 358 dopravců, z toho 54 dopravců v osobní dopravě na linkách pravidelných, 13 dopravců nízkonákladových a 4 dopravci pravidelně v přepravě nákladů. Ostatní dopravci provozovali charterové lety, privátní lety a nepravidelnou nákladní dopravu. Celkem byly v roce 2014 z pražského letiště uskutečněny lety do 153 destinací v dopravě pravidelné a do 772 destinací v dopravě charterové. Na některých destinacích byly přitom provozovány spoje pravidelné i nepravidelné.



Areál sever – Terminál 2 (foto: Letiště Praha, a. s.)



Areál sever – příprava k odletu (foto: Letiště Praha, a. s.)

Nejvyšší objemy cestujících byly odbaveny na destinacích směřujících do Velké Británie (1,30 mil.), Německa (1,06 mil.), Ruské federace (1,00 mil.), Itálie (0,90 mil.) a Francie (0,85 mil.). Nejvíce zatíženou byla destinace směřující na pařížské letiště Charles de Gaulle s počtem 0,68 mil. cestujících, následují Moskva/Šeremetěvo (0,59 mil.), Frankfurt (0,51 mil.), Amsterdam (0,45 mil.) a Londýn/Heathrow (0,41 mil.).

Oproti roku 2009, ve kterém byl zaznamenán všeobecný pokles, došlo v roce 2010 v letecké přepravě osob i nákladu celosvětově k oživení, a pokud se týká přepravy osob, pokračoval tento trend i v dalších letech. V roce 2014, ve srovnání s rokem 2013, stoupl na celém světě počet cestujících v průměru o 5,1 %. Nárůst je přitom patrný ve všech částech světa – Evropa 5,3 %, Severní Amerika 3,3 %, Blízký východ 9,4 %, Afrika 3,2 %, oblast Asie – Pacifik 5,9 % a Jižní Amerika – Karibik 6,4 %. Přeprava nákladu v celosvětovém průměru vzrostla o 4,7 %, nejvíce v oblasti Blízkého východu (11,8 %). V Evropě došlo k nárůstu o 3,6 %, v Severní Americe o 3,5 %, v Africe o 3,8 %, Asie – Pacifik o 5,7 %. K poklesu došlo pouze v oblasti Jižní Amerika – Karibik o 0,4 %.

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

Počty cestujících odbavených na vybraných letištích (mil. cestujících/rok)						
Letiště	2000	2011	2012	2013	2014	14/13
Hartsfield-Jackson International (Atlanta)	80,2	92,4	95,5	94,4	<b>96,2</b>	101,9 %
London Heathrow	64,3	69,4	70,0	72,3	<b>73,4</b>	101,5 %
O`Hare International (Chicago)	72,1	66,8	66,8	66,9	<b>70,1</b>	104,8 %
Paris Charles de Gaulle	47,8	61,0	61,6	62,1	<b>63,8</b>	102,7 %
Frankfurt	49,0	56,4	57,5	58,0	<b>59,6</b>	102,8 %
Amsterdam Schiphol	39,3	49,8	51,0	52,6	<b>55,0</b>	104,6 %
Madrid Barajas	32,6	49,7	45,2	39,7	<b>41,8</b>	105,3 %
Roma Fiumicino	25,9	37,7	37,1	36,3	<b>38,6</b>	106,3 %
Copenhagen Kastrup	18,2	22,7	23,3	24,1	<b>25,6</b>	106,2 %
Vienna Schwechat	11,8	21,1	22,2	22,0	<b>22,5</b>	102,3 %
Stockholm Arlanda	18,3	19,1	19,6	20,7	<b>22,4</b>	108,2 %
Brussels Airport	21,5	18,8	19,0	19,1	<b>21,9</b>	114,7 %
Letiště Václava Havla Praha	5,8	11,8	10,8	11,0	<b>11,1</b>	100,9 %
Warsaw Frederic Chopin	4,3	9,3	9,6	10,7	<b>10,6</b>	99,1 %
Budapest Ferihegy	4,7	8,9	8,5	8,5	<b>9,2</b>	108,2 %
Bratislava M. R. Štefánika	0,3	1,6	1,4	1,4	<b>1,4</b>	100,0 %

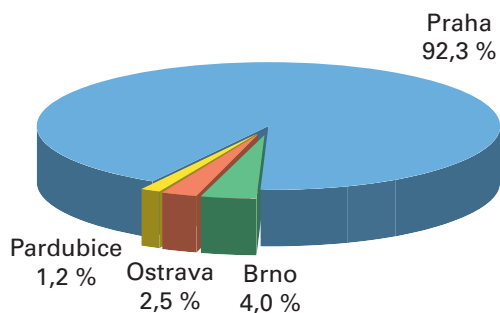
Zdroj: The Chicago Department of Aviation, BAA, Fraport Group a webové stránky jednotlivých letišť

Celkový objem cestujících odbavených v roce 2014 na čtyřech nejzatíženějších českých letištích (Praha, Brno, Ostrava, Pardubice) činil 12,1 mil. cestujících, tj. o 1,7 % více než v roce 2013. Objem letecky přepravených nákladů (zboží a pošty) stoupl o 5,7 % a činil 60,6 tis. tun.

Podíl Letiště Praha na celkových výkonech čtyř výše uvedených tuzemských letišť činil v osobní přepravě 92,3 %, v přepravě nákladní 84,0 %.

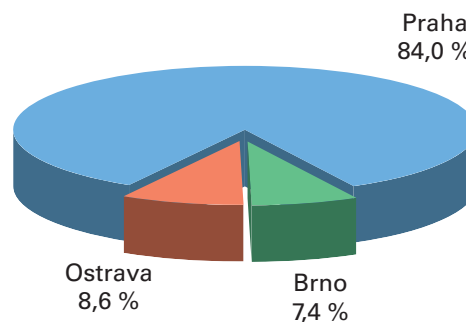
#### Podíl letišť na výkonech v osobní přepravě

% z celkového objemu odbavených cestujících (2014)



#### Podíl letišť na výkonech v nákladní přepravě

% z celkového objemu přepraveného zboží a pošty (2014)



V roce 2014 bylo na Letišti Praha odbaveno celkem 11 149,926 tis. cestujících, což představuje ve srovnání s rokem 2013 nárůst o 1,6 %. Relativně vyšší než průměrný nárůst (5,7 %) se projevil u tzv. lokálních cestujících, zatímco transfer a tranzit o 44,8 % poklesl.

Většina cestujících (90,2 %) byla odbavena na linkách pravidelných. Z celkového objemu přes 11 mil. cestujících bylo 60,1 % přepraveno na linkách síťových dopravců, podíl nízkonákladových společností činil 30,1 % a podíl leteckých společností charterových 9,6 %. Podíl provozovatelů privátních letů činil 0,2 %. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v srpnu (1 263,6 tis. osob), nejméně v únoru (574,4 tis. osob). Ve srovnání s rokem 2013 bylo měsíční maximum dosažené v roce 2014 o 1,3 % nižší. Více než třetina (38 %) cestujících odbavených v roce 2014 uvedla jako bydliště Českou republiku, 72 % cestovalo soukromě, 28 % služebně, 29 % cestujících tvořili manažeři a podnikatelé a 46 % zaměstnanci, 98 % cestujících použilo ekonomickou třídu.

V nákladní přepravě byl v roce 2014 letecky odbaven náklad v celkovém objemu 50 897,8 t. Přeprava nákladu byla tedy oproti roku 2013 o 1 004,3 t nižší (pokles o 1,9 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno v březnu (4 726,6 t), nejméně v únoru (3 685,9 t). Měsíční maximum bylo v roce 2014 o 1,9 % nižší než v roce 2013.

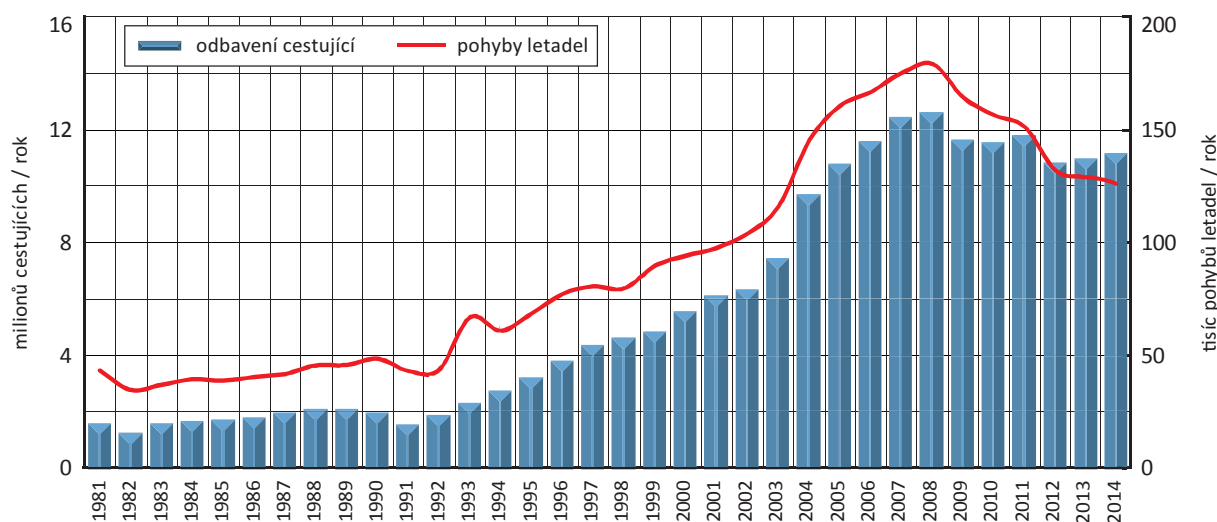
Počet pohybů letadel v roce 2014 činil 125 437 pohybů/rok, což je o 3 196 pohybů méně než v roce 2013 (pokles o 2,5 %). Nejvyšší počet pohybů (12 485) byl zaznamenán v červnu, nejnižší (7 801) v únoru. Ve srovnání s rokem 2013 byl maximální měsíční počet pohybů v roce 2014 o 3,9 % nižší.

Po roce 1991, který byl v osobní přepravě nejslabším od roku 1982, začal počet odbavených cestujících prudce růst, takže již v roce 1993 byly překonány nejvyšší hodnoty předchozí historie letiště (cca 2,2 mil. cestujících/rok v letech 1978–79). Současně vzrůstaly i počty pohybů letadel. Dlouhodobý trend růstu výkonů letecké dopravy byl koncem roku 2008 a v roce 2009 vlivem ekonomické krize přerušen a měsíční počty odbavených cestujících klesly pod úroveň minulých srovnatelných období.

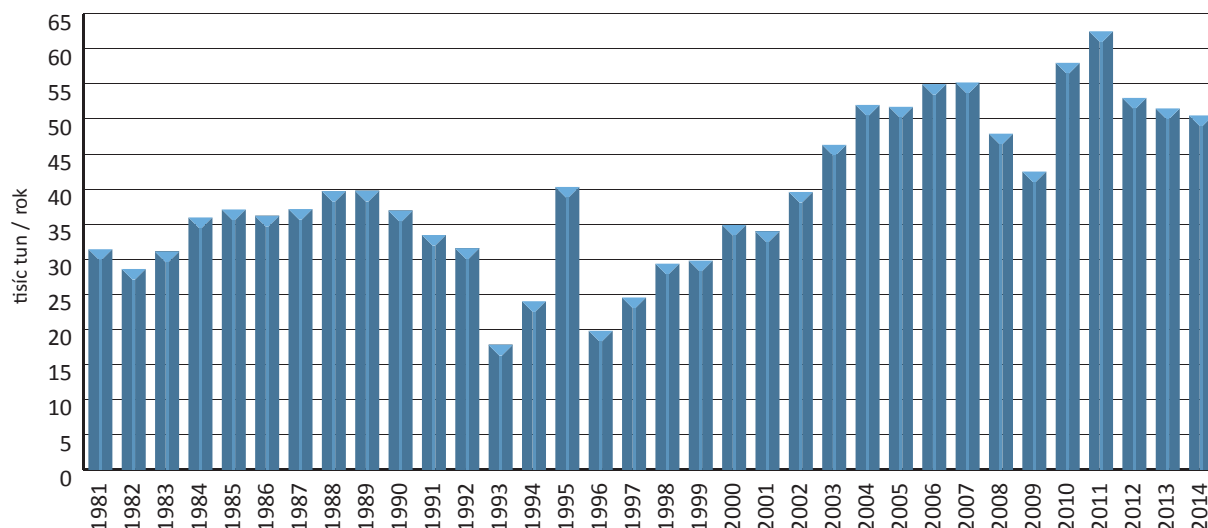
Celkový objem cestujících odbavených na Letišti Praha se v roce 2009 snížil bezmála až na úroveň roku 2006, zde setrval i v roce 2010 a po mírném zvýšení v roce 2011 (o 2 %), v roce 2012 znovu klesl. V letech 2012 až 2014 se celoroční počet cestujících pohybuje s mírně rostoucí tendencí v okolí 11 mil. osob.

V dlouhodobém vývoji lze v osobní přepravě pozorovat mírný přesun zájmu cestujících do období mimo tradiční letní turistickou sezónu. Zatímco v roce 1990 činil podíl dvou hlavních prázdninových měsíců 25 % celoročního objemu, v letech 2001–2012 kolísal okolo 22 %, v roce 2013 se sice mírně zvýšil (23,1 %), ale v roce 2014 opět klesl na 22,2 %. Dlouhodobě stoupá počet osob připadajících na jeden pohyb. V roce 2014 dosáhl hodnoty 88,9 osoby/pohyb (1990 – 40 osob/pohyb).

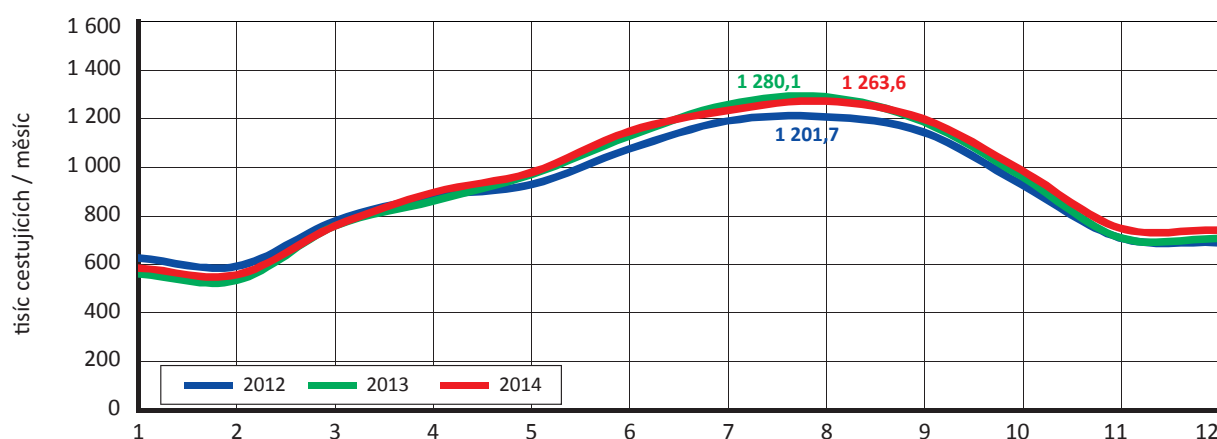
### Vývoj výkonů pražského letiště (počty odbavených cestujících a pohybů letadel)



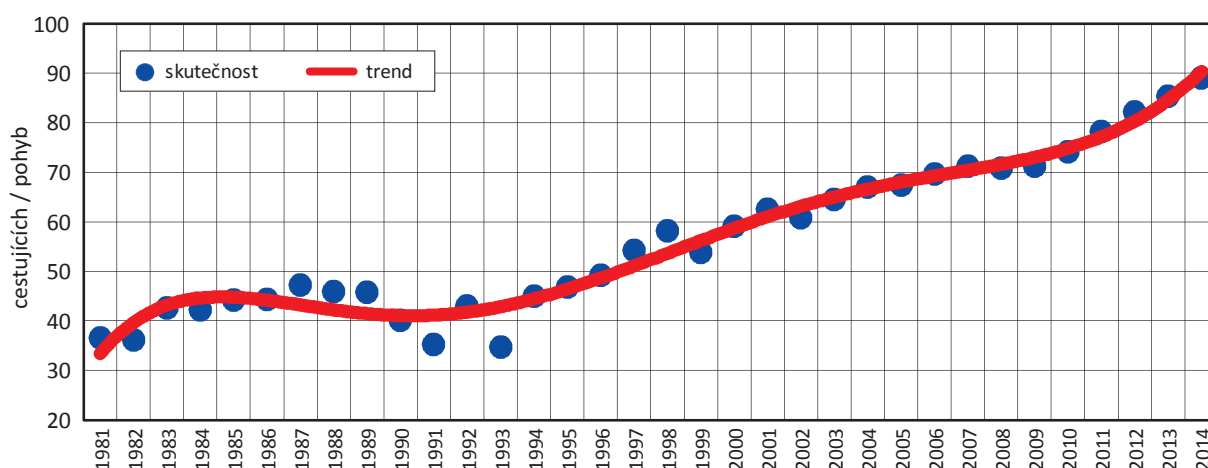
### Vývoj výkonů pražského letiště (odbavený náklad – zboží a pošta)



## Měsíční počty cestujících odbavených na Letišti Praha v letech 2012–2014



## Vývoj počtu cestujících / 1 pohyb (pražské letiště 1981–2014)



Také přeprava nákladů na Letišti Praha od poloviny devadesátých let minulého století rostla a v roce 2005 byla poprvé v dlouhodobém průměru překročena hodnota nejvyššího průměrného výkonu dosažená v minulosti. Ve srovnání s léty 1981–90, kdy průměrný roční výkon činil 35,4 tis. t/rok, je průměr let 2005–2014 (52,9 tis. t/rok) o 49,5 % vyšší, a to i přes poklesy, které nastaly v letech 2008–9 a 2012–14.

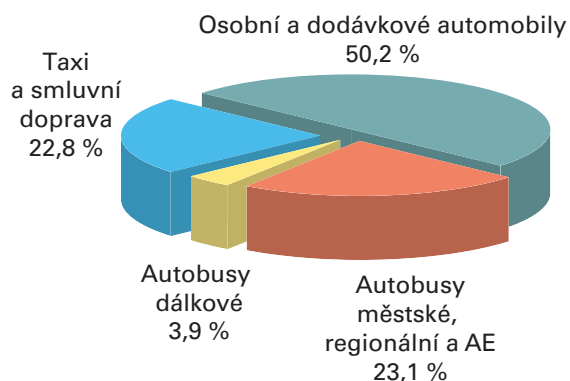
Od centra města je letiště vzdáleno cca 11 km. Letiště obsluhují dvě rychlé linky městské autobusové dopravy směřující ke konečným stanicím linek metra A (Dejvická) a B (Zličín) a další autobusové linky Pražské integrované dopravy. Projíždí zde i autobusové linky dálkové a regionální dopravy. Speciální autobusová linka Airport Express, určená především pro letecké cestující, je vedena ze železniční stanice Praha hlavní nádraží k Terminálům 1 a 2. K dispozici je taxi doprava provozovaná jednak osobními automobily, jednak minibusy a operuje zde řada půjčoven automobilů. Převažující podíl při zajišťování přepravy osob mezi letištěm a městem má automobilová doprava, a to jak v souhrnném spektru uživatelů dopravního systému (letečtí cestující, zaměstnanci, návštěvníci atd.), tak, i když méně výrazně, u kategorie odlétajících leteckých cestujících, u které je tento údaj celoročně Letištěm Praha sledován.



Areál jih – Terminál 3 (foto: Letiště Praha, a. s.)

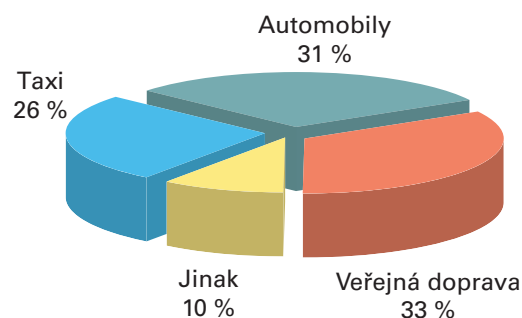
## Dělna přepravní práce u cest na letiště a z letiště

Všechny kategorie celkem, červen 2012, prac. den, 6-22 h



## Dělna přepravní práce při cestách na letiště

Pouze odlétající cestující, průměr za rok 2014



V roce 2014 bylo v severní části areálu letiště k dispozici veřejnosti a zaměstnancům více než 7 tis. odstavných a parkovacích stání, z toho necelých 600 stání v zóně cargo. Největší počet stání (přes 5 tis.) je pro veřejnost a zaměstnance k dispozici v parkovacích objektech A, C, D a T 1+2. Většina stání je střednědobých a dlouhodobých, pro operativní obsluhu je k dispozici 474 stání krátkodobých.

V jižní části areálu je pro veřejnost určeno 110 parkovacích míst situovaných u Terminálu 3. Další stání jsou v této části areálu k dispozici zaměstnancům letiště, organizacím, které mají k letišti vztah a obyvatelům přilehlých bytových domů.

## 14.2 Vodní doprava

Pražská vodní doprava zajišťuje přepravu osob a nákladů po řece Vltavě, jejíž délka je na území Prahy 30,9 km. Na toku v Praze je pět plavebních komor (Modřany, Smíchov, Mánes, Štvanice, Podbaba). Kapacita vodní cesty je dána kapacitou plavebních komor Podbaba (5,2 mil. t/rok) a Smíchov (2,8 mil. t/rok).

### Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze

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
2011	2 713	24 599	3 738	11 858	2 640
2012	3 405	27 518	3 611	10 317	2 695
2013	1 649	24 498	3 199	7 877	1 062
2014	3 225	26 347	4 643	8 327	2 524

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

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

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

Prague Boats, s. r. o. vznikla rozdělením původní společnosti Evropská vodní doprava (EVD) a má přístaviště u Čechova mostu. Flotilu historických parníků Vltava a Vyšehrad doplňuje 19 moderních motorových lodí. V roce 2014 proběhl křest nejnovější z těchto lodí Grand Bohemia. Provoz všech lodí je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech, nebo dle individuálních přání objednatelů. Společnosti Prague Boats, s. r. o. a PPS, a. s. pořádají nejrůznější okružní plavby po Vltavě, do ZOO, ale i celodenní výlety na Slapy a do Mělníka. Součástí lodního parku je i unikátní plavidlo Elektronemo, které je poháněno sluneční energií (solární panely pokryjí až 45% spotřeby elektromotorů), slouží pro okružní plavby po Vltavě a kotví u Kampy. Čtyři malé, ekologické, ručně vyráběné mahagonové lodě s hybridním elektropohonem jsou používány na projíždky kolem Malé Strany, Národního divadla, Karlova mostu a k proplutí Čertovkou.



Elektronemo (foto: Prague Boats, s. r. o.)



Grand Bohemia (foto: Prague Boats, s. r. o.)

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Prague Boats (EVD)	196	199	230	179	145	193	205	209	246	<b>283</b>
PPS	86	115	229	208	94	91	107	98	149	<b>162</b>

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

Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pořádá společnost Pražské Benátky, s. r. o. Plavby se pořádají celoročně. Salonní rychlolod Nepomuk slouží k soukromým akcím. Společnost dále provozuje 5 celodřevěných uzavřených lodí, gondolu Eleonoru a otevřené vltavské čluny, které jsou nově postavenými kopiemi tzv. vltavských naháčů, lodí s plochým dnem a téměř svislými boky, které mohou plout i po mělčinách. Z přístavišť Judita vyjíždějí lodě každých 15-20 minut. Společnost dále provozuje pražské přívozy.

Řada menších společností zajišťuje projíždky a společenské akce dle individuálních objednávek. Přístaviště těchto společností jsou po obou březích Vltavy v centru města, například Na Františku, na Kampě, na Dvořákově nábřeží. Společnosti pořádají na objednávku nejen vyhlídkové okruhy po Praze, ale i výlety na Slapy, do Nelahozevsí, Poděbrad, Mělníka a Drážďan. Kromě restauračních vyhlídkových lodí jsou provozovány i historické lodě OLD TIME BOATS pro 6 až 10 osob a motorové čluny TAXI BOAT pro 2-3 osoby.

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

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



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

Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
2000	108 168	197 740	238	201 712	370 037
2005	56 759	59 378	690	106 749	302 726
2010	3 476	5 868	829	6 698	165 166
2012	0	7 383	6 277	11 845	194 720
2013	0	9 211	13 849	15 044	100 906
2014	150	2 613	1 095	2 974	187 760

### 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	-	-
2012	0	0	80 044	0	-	-
2013	0	0	60 136	2 173	18 809	2 999
2014	0	0	61 159	8 765	93 477	2 617

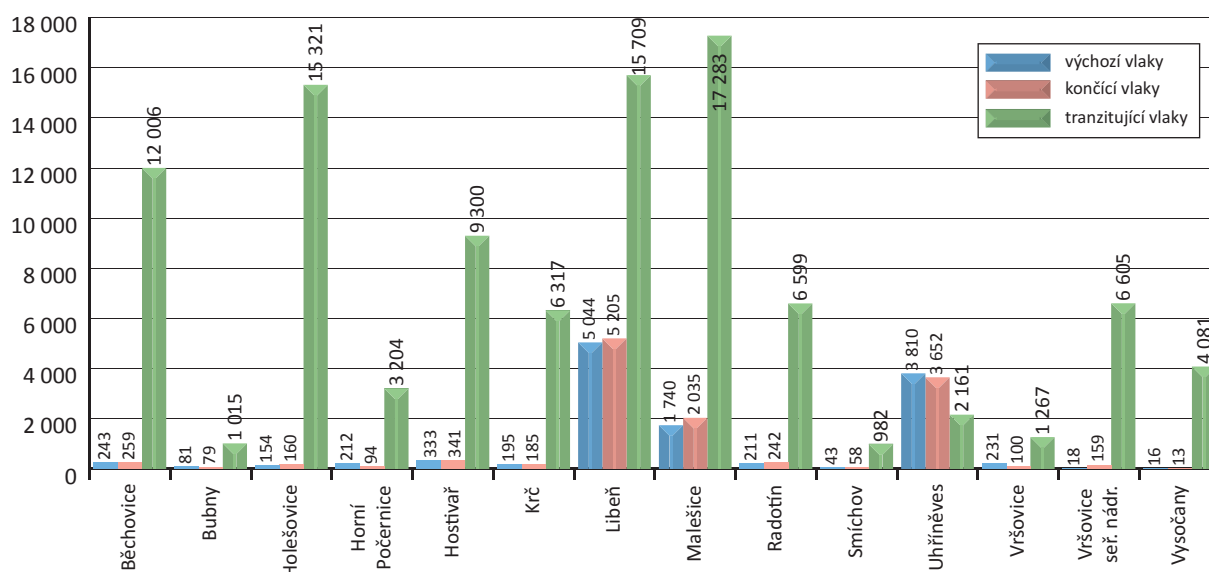
Provozovatelé vnitrostátní vodní dopravy vykazují někdy i místo odkud odvázejí vytěženou zeminu při stavebních pracích. V roce 2014 byly např. vykázány objemy z Prahy-Troje a Rohanského ostrova – celkově označeno jako jiné. Přepravci mají také možnost vykázat Prahu jako přístav bez bližšího rozlišení, protože v mezinárodním číselníku je uvedena pouze Praha.

## 14.3 Nákladní železniční doprava

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

V železničních stanicích na území Prahy bylo v roce 2014 evidováno přibližně 25 600 nákladních vlaků výchozích a končících (oproti roku 2013 došlo k nárůstu o 2,5 %).

### Počty výchozích, končících a tranzitujících nákladních vlaků v Praze v roce 2014



Největší objem po železnici přepraveného zboží se v Praze realizuje především na tratích určených pro nákladní dopravu, tj. Malešice – Libeň a Běchovice – Malešice. Výjimečný je i úsek Hostivař – Uhřetěves, který je silně zatížen dopravou nákladní i osobní.

#### Počty vypravených a končících vlaků v Praze v jednotlivých měsících roku 2014

Měsíc	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Výchozí	969	934	1 039	1 037	1 105	1 094	1 157	1 081	1 116	1 187	1 059	<b>876</b>
Končící	967	951	1 045	1 062	1 113	1 095	1 175	1 116	1 143	1 205	1 128	<b>911</b>

Největším českým železničním nákladním dopravcem je ČD Cargo. V Praze se podílí 90 % na výchozích a končících vlacích, ve stanici Praha-Malešice pak cca 84 % na tranzitujících vlacích. ČD Cargo v Praze obsluhuje v první řadě terminály kombinované dopravy společnosti Metrans v Praze-Uhřetěvesi a Rail Cargo Operator (dříve ČSKD-Intrans) v Praze-Žižkově.

Z obou těchto terminálů je zajišťováno nákladní spojení ucelenými vlaky do severoněmeckých přístavů Hamburk a Brémy a do dalších terminálů v České republice i v okolních státech. Dalším vlakotvorným centrem nákladní železniční dopravy v Praze je stanice Praha-Libeň, kde jsou vlaky řazeny pro dálkové relace do řady míst v celé ČR, přes některé z nich je pak Praha spojena i se zahraničím.

Spektrum nákladů dopravovaných do a z hlavního města Prahy je různorodé. Jedním z nejvýznamnějších zadavatelů nákladní dopravy je cementárna v Radotíně, kam jsou naváženy suroviny pro výrobu cementu (černé uhlí, vysokopecní struska). V Praze-Krči a ve vlečkovém areálu v Praze-Hostivaři je nakládán kovový odpad a několika příjemcům jsou sem dopravovány různé druhy zboží (například kabelové cívky či hutní materiál).

V Praze-Strašnicích jsou nakládány sběrový papír pro další zpracování v papírnách a nové pneumatiky pro nákladní automobily a stavební techniku. V Praze-Malešicích se nachází poštovní uzel České pošty, odkud jsou každý večer vypravovány vlaky se zásilkami do Pardubic, Olomouce a Ostravy.

Do Teplárny Malešice jsou v topné sezoně naváženy ucelené vlaky černého uhlí. Pravidelná nakładka kovového odpadu je prováděna i v Praze-Libni, kde dále probíhá i překládka chemických surovin nebo balených vod.



Nákladní železniční doprava v Praze-Libni

#### Počty naložených a vyložených vozů a tun nákladů u ČD Cargo na pražských nádražích v roce 2014

Název ŽST	Vozy		Tuny nákladu		Název ŽST	Vozy		Tuny nákladu	
	naložené	vyložené	naložené	vyložené		naložené	vyložené	naložené	vyložené
Běchovice	100	219	3 419	9 170	Radotín	1 951	2 502	47 457	126 751
Braník	-	11	-	428	Ruzyně	239	56	1 990	718
Bubny	13	100	426	3 263	Řeporyje	20	6	624	155
Čakovice	6	2	288	101	Satalice	389	259	12 249	11 029
Dejvice	-	7	-	292	Smíchov	25	14	802	510
H. Počernice	333	307	4 914	10 525	Strašnice	2 546	80	25 554	2 741
Hostivař	736	394	32 712	7 909	Uhřetěves	59 019	63 081	1 630 405	1 699 025
Krč	526	33	12 158	1 019	Vršovice	243	159	4 054	6 654
Libeň	219	262	8 422	10 857	Vysočany	20	90	489	4 026
Malešice	5 213	6 098	99 500	143 939	Žižkov	14 145	14 433	427 661	493 847

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



SWARCO TRAFFIC CZ s.r.o.



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

## DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ NA KLÍČ

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

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

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

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

SWARCO TRAFFIC CZ s.r.o.

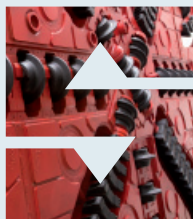
Pod Višňovkou 1661/37, 140 00 Praha 4, Česká republika

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



### Tunelový komplex Blanka

Projekt a koordinace



### Tunel Ejovice

Technický dozor investora



### Radlická radiála

Podrobný IGP – průzkumná štola



SATRA, spol. s r. o.

Sokolská 32, 120 00 Praha 2 – Nové Město

Telefon +420 296 337 111 Fax +420 296 337 100 E-mail satra@satra.cz

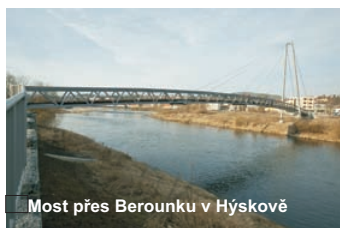
www.satra.cz



## Skutečné úspěchy jsou ty, které prožíváme společně



Most přes Berounku v Plzni



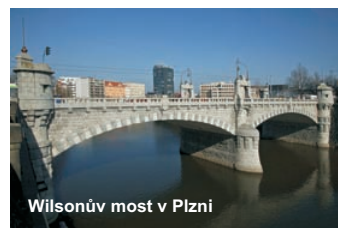
Most přes Berounku v Hýskově



Rekonstrukce ČOV v Ústí nad Orlicí



Most přes Jizeru v Mladé Boleslavi



Wilsonův most v Plzni

Naše společnost je známá především jako tradiční dodavatel mostních a inženýrských konstrukcí. Již řadu let však nejsme pouze společností monotematicky zaměřenou na stavby a opravy mostů a předpjatých konstrukcí, realizujeme i náročná vodohospodářská díla, podzemní stavby, energetické stavby nebo ekologické projekty.

Městský okruh



ÚSTÍ NAD LABEM

LIBEŇ HOLEŠOVICE



Zajišťujeme  
bezpečnou  
a fungující  
dopravu

- Řízení dopravy ve městech
- Řízení meziměstské dopravy
- Tunelové systémy
- Parkovací systémy
- Mobilní řízení dopravy
- Preference veřejné dopravy
- Dopravní centra



[www.eltodo.cz](http://www.eltodo.cz)

*Vaše přání, naše řešení*

# VINCI Park CZ

**700**

stání v systému  
Park and Ride

**1 181**

parkovacích stání  
na veřejných  
parkovištích

**2 923**

garážových  
parkovacích stání



**30 778**

stání v zónách  
placeného stání

## VINCI PARK PATŘÍ MEZI NEJVÝZNAMNĚJŠÍ SVĚTOVÉ FIRMY V OBORU PARKOVACÍCH SLUŽEB

- jsme členem francouzské skupiny VINCI, máme více než 50leté zkušenosti v oboru
- provozujeme 1,6 mil. parkovacích míst ve 14 zemích světa
- celosvětově zaměstnáváme 12 000 pracovníků
- naším krédem je dlouhodobá spolupráce a kvalita služeb

## V ČESKÉ REPUBLICCE PŮSOBÍ SKUPINA VINCI PARK OD ROKU 1995

- projektujeme, financujeme, stavíme a provozujeme parkovací zóny a parkovací objekty, a to jak pro veřejnou správu, tak pro soukromé investory
- nabízíme řešení šitá na míru místním poměrům a potřebám
- realizujeme celoměstské parkovací systémy, včetně P+R
- optimalizujeme ekonomiku parkovacích systémů, parkovišť a garáží
- projektujeme specifická řešení pro nemocnice, obchodní centra a.j.

Společnost má zavedený systém řízení dle ČSN EN ISO 9001:2009 a certifikátů EMS 14001 a OHSAS 18001.



VINCI Park CZ a.s.

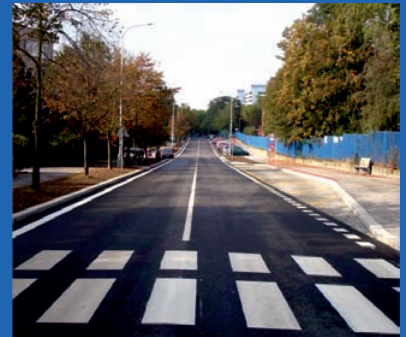
Washingtonova 17, Praha 1

Tel.: +420 221 666 646 / Fax: +420 221 666 640

e-mail: [info@vincipark.cz](mailto:info@vincipark.cz) / [www.vincipark.cz](http://www.vincipark.cz)



Nuselský most - sanace



Ulice Weberova, Praha 5



Štěrboholská radiála v Praze

## SUDOP PRAHA a.s.

je projektová, konzultační a inženýrská společnost s tradicí více než 60 let.



Společnost nabízí velmi široké portfolio komplexních, profesionálních služeb v oblasti dopravní infrastruktury, pozemních staveb a obsluhy území veřejnou dopravou, kde se soustřeďuje na velké projekty ze státního i privátního sektoru.

Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 \* tel.: 267 094 304 \* fax: 224 230 316 \* e-mail: praha@sudop.cz \* www.sudop.cz



# To je PORR!

[www.porr-group.com](http://www.porr-group.com)

Nezáleží na tom, jedná-li se o budovu, komunikaci, most či vodohospodářskou stavbu – PORR vždy projektuje i staví tvůrčím způsobem a hledí na to, aby stavebně technické provedení bylo perfektní. Takto se zapisuje do domácí i mezinárodní stavební historie již přes 140 let – nejinak je tomu i v Česku. Koncern nabízí svým spolupracovníkům, zákazníkům, partnerům a samozřejmě i akcionářům zajímavou perspektivu. **Dlouhodobý úspěch PORRu tkví v jeho strategii chytrého růstu.**

## Stavíme chytře otevíváme obzory

powered  
by



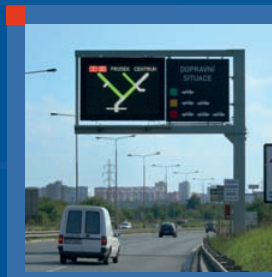


silniční doprava

železniční doprava

telekomunikace

- Řízení dopravy ve městech – ústředna, dispečink
- Informační a naváděcí systémy
- Křižovatkové systémy
- Aktivní zabezpečení přechodů pro chodce
- Měření úsekové rychlosti, detekce jízdy na červenou a další kamerové systémy
- Parkovací systémy
- Liniové řízení dopravy
- Tunelové systémy
- Servis tunelových technologií
- Inženýrské činnosti a projekční práce
- Výstavba, obnova, správa, údržba a provozování veřejného osvětlení
- Instalace, montáž, údržba a servis dodávaných technologií



## Bezpečně k cíli

[www.azd.cz](http://www.azd.cz)



# TEAMS WORK.

**Protože jen týmová práce vede k úspěchu.** Naše nabídka činností v oblastech dopravního, pozemního a inženýrského stavitelství je stejně široká jako požadavky našich zákazníků. Týmů našich odborníků jsou připraveny společně řešit náročná zadání a najít řešení na míru Vašich požadavků – s důrazem na kvalitu, přesnost, hospodárnost a rychlost. Spolehnout se na nás můžete při realizaci projektu jakékoliv velikosti. Díky široké síti poboček po celém území České republiky jsme Vám vždy nablízku.

[www.strabag.cz](http://www.strabag.cz)



**STRABAG**  
TEAMS WORK.





## Na společné cestě

EUROVIA CS je jedničkou v oblasti dopravního stavitelství v České republice. Základem tohoto úspěchu jsou její zaměstnanci. Firma může stavět na jejich zkušenostech, odborných znalostech a svědomitém přístupu.

Při své práci využívají zaměstnanci řadu moderních technologií, které vyžadují vysokou kvalifikaci. Jejich motivace učit se novým věcem v kombinaci s dlouholetou tradicí firmy dává zákazníkům společnosti EUROVIA CS záruku kvalitní, včasné a spolehlivě odvedené práce.



Prodloužení trasy A pražského metra,  
stanice Nemocnice Motol



Tramvajová trať na Trojském  
mostě v Praze



## Váš partner v konzultační a projektové činnosti



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

[metroprojekt@metroprojekt.cz](mailto:metroprojekt@metroprojekt.cz)  
[www.metroprojekt.cz](http://www.metroprojekt.cz)

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

Trasa D pražského metra,  
vizualizace stanice Nádraží Krč



# Začínali jsme společně

Metrostav a pražská podzemní dráha. Patří k sobě již 44 let. Jejich symbióza přináší obyvatelům i návštěvníkům hlavního města užitek i estetický zážitek. Důkaz – nová část trasy A, otevřená 6. dubna 2015. Děkujeme všem partnerům, kteří se s námi na jejím úspěšném dokončení podíleli.

Metrostav a.s. Koželužská 2450/4 Praha 8

**METROSTAV**

[www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz)

Úsek V. A pražského metra, stanice Nádraží Veleslavín

**NÁDRAŽÍ VEESLAVÍN**

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

**SUBTERRA**

[www.subterra.cz](http://www.subterra.cz)

Nedržíme se při zemi

Subterra a.s.  
Koželužská 2246/5  
180 00 Praha 8 – Libeň

## A TOHLE TAKÉ BYL ROK 2014...



*Je jaro, Trojský most staví různé stroje a v Praze-Hostivaři nic nenasvědčuje blízkému začátku rekonstrukce stanice...*



*Z Trojského mostu už zmizely podpěry a o kousek vedle si kdosi hraje s dlažebními kostkami.*



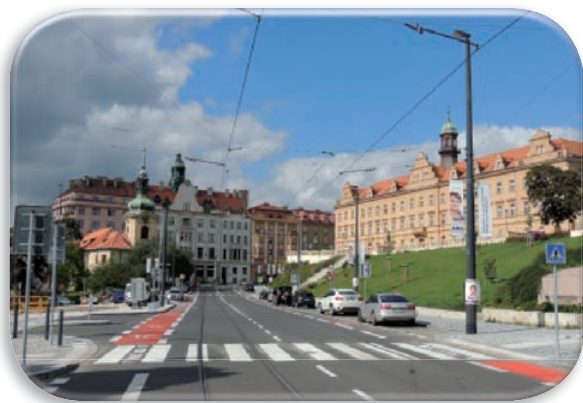
*Omlouváme se, celý rok stavíme nové tramvajové zastávky nebo jiné dopravní stavby, které nabízejí zajímavé pohledy...*



*„Rámusák“ pomalu mizí a hned vedle je dokončován most zcela nový...*



*Staví a opravuje se po celém městě. Po kolena v betonu nebo v horkém dni na Nuselském mostě...*



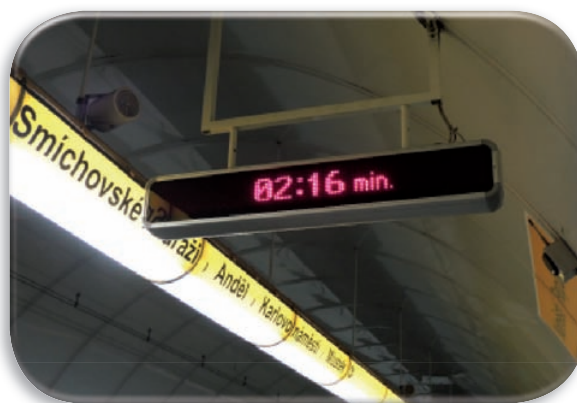
*Přecházet Švehlovu ulici bylo dočasně složitější. V Moskevské ulici je už ale hotovo...*



*Některých změn si možná ani nevšimnete, jako třeba odstranění řady sloupů z chodníku na Karlově náměstí...*



*Ulice Nová Povltavská a o pár dní později i nový Trojský most jsou už v provozu...*



*Když přijde ledovka, tramvaje a vlaky stojí. Pomáhají autobusy a metro, kde už přesně víme, kdy přijede další souprava...*



© TSK hl. m. Prahy, 2015

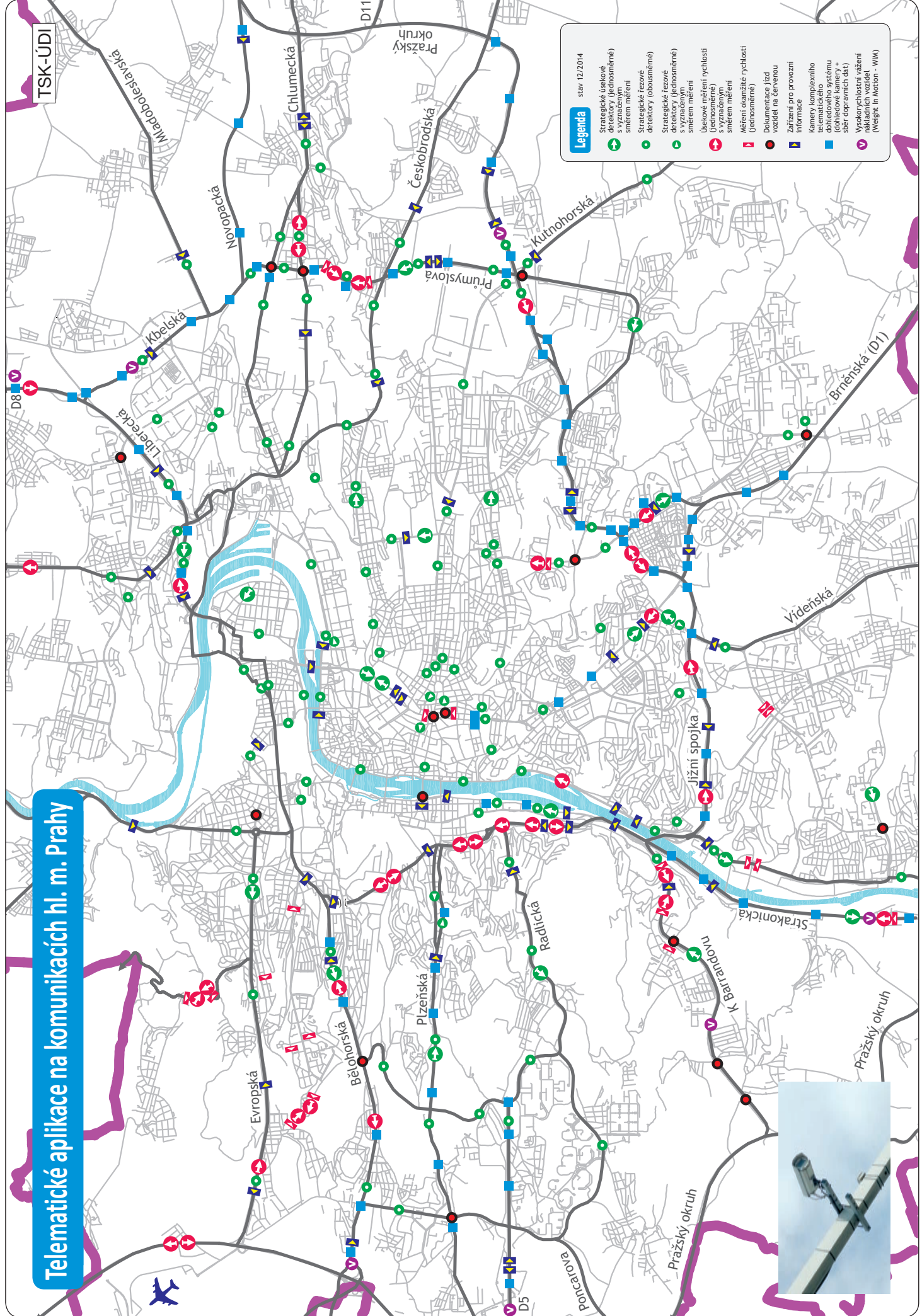
Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:  
Technická správa komunikací hl. m. Prahy – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI)

● Ročenku připravil: TSK hl. m. Prahy – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI) ● Autorský kolektiv: Ing. Jan Adámek, Olga Boučková, Ing. Richard Burgr, Ing. Jana Coufalová, Mgr. Eva Černá, Jiří Dytrch, Petr Introvič, Ing. Vladimír Kadlec, Ing. Jan Kapitán, Ing. Marek Karban, Ing. Eva Kosteasová, Ing. Ondřej Krouský, Ing. Jiří Medek, Ing. Jug Mikušovic, Ing. Jaromír Muchka, Ing. Ondřej Myška, Ing. Dita Myšková, Ing. Ladislav Pivec, Ing. Ladislav Sechter, Ing. Monika Sejková, Ing. Lubomír Šembera, Ing. Ladislav Štědrý, Ing. Martin Šubrt, Ing. Jitka Tomsová, Ing. David Vašica, Ing. Jiří Zeman ● Redakce: Ing. Zdeněk Balcar, Mgr. Eva Černá, Ing. Martin Šubrt ● Prameny: CDV, v. v. i., City Parking Group s. r. o., České dráhy, a. s., Český statistický úřad, ČD Cargo, a. s., ČSAD Praha holding, a. s., Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., Krajský úřad Středočeského kraje, Letiště Praha, a. s., Magistrát hl. m. Prahy, VINCI Park CZ a. s., úřady MČ hl. m. Prahy, Policejní prezidium ČR, Povodí Vltavy, s. p., PPS, a. s., Prague Boats, s. r. o., ROPID, Ředitelství silnic a dálnic ČR, SŽDC, s. o., [www.aci.aero.cz](http://www.aci.aero.cz), [www.cd.cz](http://www.cd.cz), [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz), [www.florenc.eu](http://www.florenc.eu), [www.flychicago.com](http://www.flychicago.com), [www.fraport.com](http://www.fraport.com), [www.idos.cz](http://www.idos.cz), [www.kr-stredocesky.cz](http://www.kr-stredocesky.cz), [www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz), [www.praha.eu](http://www.praha.eu), [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz), [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz), [www.tunelblanka.cz](http://www.tunelblanka.cz), webové stránky dalších mezinárodních a vnitrostátních letišť

● Fotografie: TSK-ÚDI (neoznačené), Letiště Praha, a. s., Prague Boats, s. r. o. ● Výroba: SOFIPRIN Praha

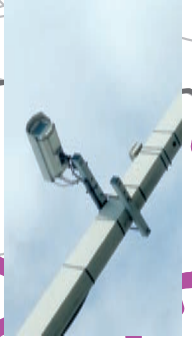
● Vydáno TSK hl. m. Prahy v počtu 1 500 ks ● Praha 2015

# Telematické aplikace na komunikacích hl. m. Prahy



**Legenda** stav 12/2014

- Strategické úsekové měření s vyznačeným směrem měření
- Strategická řezová detektory (obousměrné)
- Strategické řezové detektory (jednosměrné) s vyznačeným směrem měření
- Úsekové měření rychlosti (jezdosměrné)
- Úsekové měření rychlosti (obousměrné)
- Měření okamžité rychlosti (jezdosměrné)
- Měření okamžité rychlosti (obousměrné)
- Dokumentace jízdy vozidel na červenou
- Zařízení pro provozní informace
- Kamery komplexního telematického dohledového systému (dohledové kamery + sběr dopravních dat)
- Vysokorychlostní vážení nákladních vozidel (WIM)





**TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ  
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ÚSEK DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ  
110 15 PRAHA 1, ŘÁSNOVKA 8  
TEL.: +420 257 015 094  
UDI@TSKPRAHA.CZ, WWW.TSKPRAHA.CZ**