

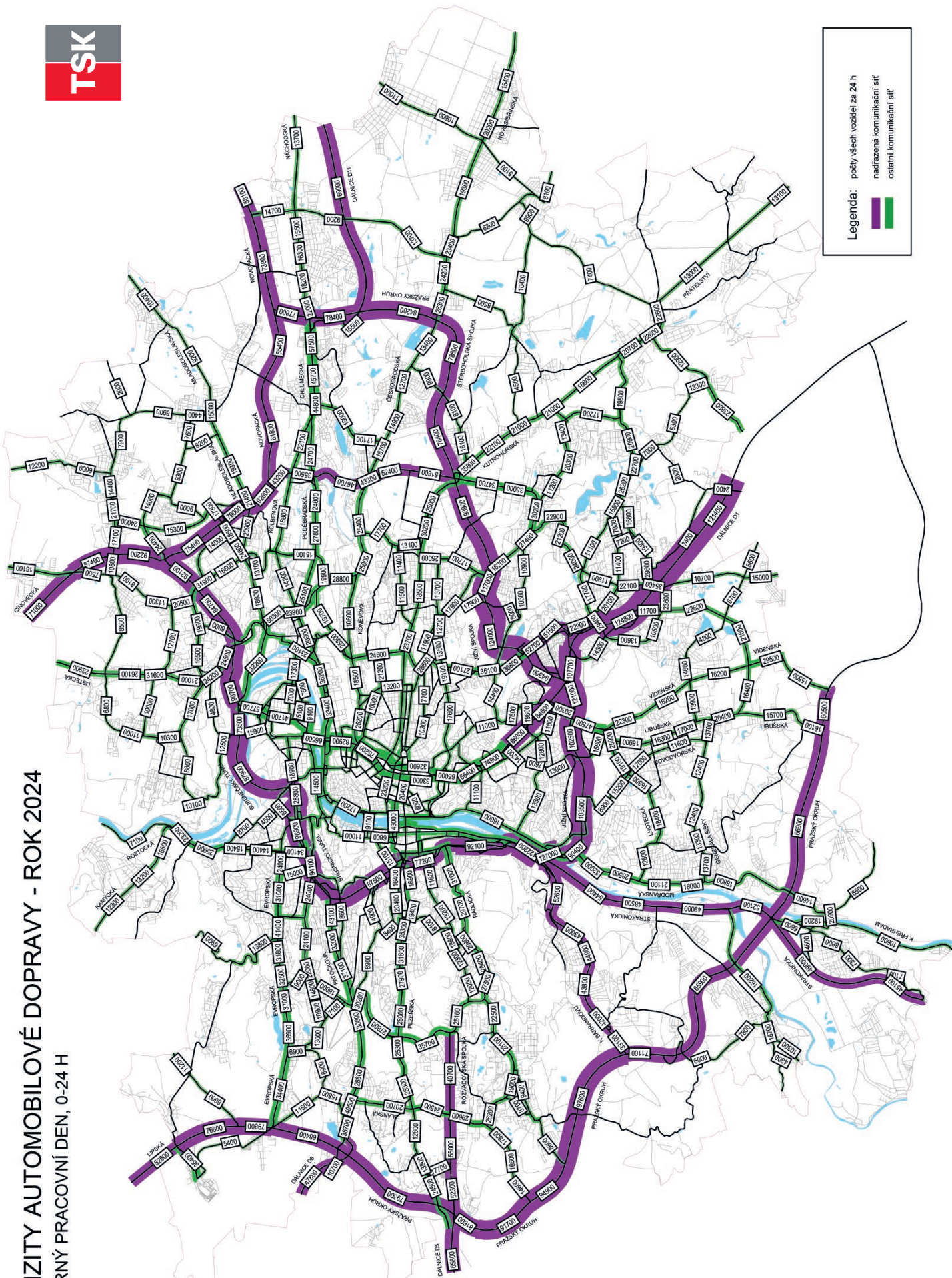
ROČENKA DOPRAVY 2024

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

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

TSK

INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY - ROK 2024 PRŮMĚRNÝ PRACOVNÍ DEN, 0-24 H



1	ZÁKLADNÍ UKAZATELE	06
1.1	VYBRANÉ ÚDAJE O HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE K 31. 12. 2024	06
1.2	POROVNÁNÍ PRAHY S ČESKOU REPUBLIKOU	07
2	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	08
2.1	VÝVOJ MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE	08
2.2	DOPRAVNÍ VÝKONY A INTENZITA AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRACOVNÍCH DNECH	09
2.3	SKLADBA A ČASOVÉ VARIACE DOPRAVNÍHO PROUDU VOZIDEL	12
2.4	VYBRANÉ ÚDAJE Z CENTRÁLNÍHO REGISTRU VOZIDEL	17
3	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	19
3.1	PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA	19
3.2	METRO	20
3.3	TRAMVAJE	21
3.4	AUTOBUSY A TROLEJBUSY	22
3.5	ŽELEZNICE V PID	22
3.6	LANOVÁ DRÁHA A PŘÍVOZY	24
3.7	PŘEHLED UDÁLOSTÍ V MHD V PRAZE V ROCE 2024	25
4	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	28
4.1	CYKLISTÉ V PROSTŘEDCÍCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY (PID)	30
4.2	POČET CYKLISTŮ	31
5	PĚŠÍ DOPRAVA	34
6	ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA	36
6.1	VÝSTAVBA A OBNOVA SVĚTELNÝCH SIGNALIZAČNÍCH ZAŘÍZENÍ (SSZ)	36
6.2	ŘÍDICÍ ÚSTŘEDNY	38
6.3	DOPRAVNÍ INFORMAČNÍ CENTRUM PRAHA	38
6.4	DALŠÍ DOPRAVNĚTELEMATICKÉ SYSTÉMY	39
7	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	47
7.1	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA SSZ	47
7.2	DALŠÍ OPATŘENÍ PRO PREFERENCI VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	50
8	BEZPEČNOST DOPRAVY	51
8.1	DOPRAVNÍ NEHODOVOST	51
8.2	DOPRAVNÍ VÝCHOVA	56
8.3	OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI	57
9	ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY	59
10	DOPRAVA V KLIDU	60
10.1	PARKOVÁNÍ V ZPS	60
10.2	ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R	62
11	DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ	63
12	FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY	70
12.1	UZÁVĚRKA ROZPOČTU HL. M. PRAHY ZA ROK 2023 (schválená dne 20. 6. 2024)	70
12.2	SCHVÁLENÝ ROZPOČET NA ROK 2024 (schválen dne 14. 12. 2023)	71
13	PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ (P+)	72
14	OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY	74
14.1	LETECKÁ DOPRAVA	74
14.2	VODNÍ DOPRAVA	77
14.3	NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	79

ÚVODNÍ SLOVO

Vážení čtenáři a milovníci dopravy,

držíte v ruce nové vydání Ročenky dopravy Praha. Rok 2024 byl pro Prahu rokem velkých dopravních projektů, které přispějí ke zkvalitnění dopravy a zlepšení života v hlavním městě. Praha se musí vyvíjet a reagovat na rostoucí nároky obyvatel i návštěvníků, a proto jsme se zaměřili na strategické investice do dopravy, které zajistí moderní a udržitelné město pro budoucnost. Chceme, aby Praha směřovala ke koncepci patnáctiminutového města, kde jsou potřeby uspokojovány v docházkové vzdálenosti. Podporujeme všechny módy dopravy a průběžně investujeme do jejich rozvoje. V aplikaci PID Lítačka si cestující mohou naplánovat nejvýhodnější trasu s využitím různých druhů dopravy díky unikátnímu vyhledávači tras nové generace.



Pro efektivní dopravní politiku je klíčová koordinace s městskými částmi a to nejen při dostavbě okruhů, ale především u velkých plánovaných rekonstrukcí, jakým byla například rekonstrukce Barrandovského mostu, a u dalších projektů, které mohou mít vliv na dopravu. V našem úsilí se opíráme především o fakta a čísla od dopravních inženýrů a je potvrzeno, že tato data based politika se jednoduše vyplácí. Věřím, že společným úsilím můžeme dosáhnout spolehlivé MHD a plynulejší IAD dopravy.

Posílení hromadné dopravy je klíčové pro řešení přetížených silnic. Cestující by měli být motivováni k tomu přesehnout z aut do MHD. Stavíme metro D, které se stane páteří dopravní osou pro propojení centra s jižními oblastmi Prahy. Probíhá také průběžná modernizace stávajících stanic metra i s ohledem na jejich bezbariérovost. Běží soutěž na záměr automatizace linky metra C.

Praha zažívá tramvajový boom. Zprovoznili jsme nové tramvajové trati do Slivence, Libuše a Dědiny a zároveň jsme prodloužili spojení ke stanici metra Pankrác. Další stavební povolení máme na tramvajové trati Počernická, Malovanka–Strahov, Olšanská–Habrova, Libuš–Nové Dvory, a TT Muzeum. Odstartovali jsme též revitalizaci a výstavbu nové tramvajové trati v horní části Václavského náměstí. Ve výrobě jsou nové tramvaje Škoda ForCity Plus 52T – první kus na pilotní testování dorazí do Prahy už brzy. Příští rok touhle dobou dokončíme stavbu Dvoreckého mostu, který bude součástí tramvajového okruhu. Zprovoznili jsme trolejbusovou trať na letiště do Čakovic a Miškovic.

Společně se Středočeským krajem také soutěžíme nové vlaky. Jedná se o zakázku cenově srovnatelnou s nákupem stíhaček F-35. Důležitá je pro nás i udržitelnost v dopravě. Rozvíjíme cyklistickou infrastrukturu, aby měli lidé k dispozici širší škálu možností nebo inovativních tras. Nejedná se o žádné vymezování se vůči řidičům. Opravu Barrandovského mostu jsme úspěšně dokončili o rok dříve, než bylo původně plánováno. Motoristé už něm mohou jezdit naprosto bezpečně – most byl totiž roky v havarijním stavu. Díky tomu se můžeme připravovat na další klíčové rekonstrukce v příštím roce. Dokončení vnitřního a vnějšího okruhu zajistí částečně uvolní dopravu v okrajových městských částech. Bylo by ale naivní si myslet, že výstavba vnějšího okruhu nějak zásadně utlumí dopravu v centru města, která je především cílová, nikoli tranzitní. V Praze se potýkáme také s meziročním nárůstem aut. Víme, že výstavba dopravní infrastruktury trvá příliš dlouho, a proto děláme maximum, bychom tyto procesy zrychlili a zefektivnili.

Chci poděkovat všem, kteří se podílejí na rozvoji dopravy v Praze. Společně směřujeme k moderní a udržitelné dopravě, která bude sloužit všem.

V Praze dne 30. června 2025

MUDr. Zdeněk Hřib

náměstek primátora Hlavního města Prahy
pro oblast dopravy

Vážení čtenáři,

rok 2024 byl v oblasti dopravy v Praze obdobím dalšího rozvoje a klíčových investic do dopravní infrastruktury. Tento trend naplňovala i Technická správa komunikací. Nadále aktivně zlepšujeme kvalitu dopravní infrastruktury, podporujeme bezpečnost všech typů dopravy a spolehlivost městské hromadné dopravy. Věřím, že kroky, které jsme podnikli, přispějí k tomu, aby se Praha stala chytrým a udržitelným městem odpovídajícím požadavkům 21. století.



Důležitou součástí našich aktivit byly investice do rekonstrukcí klíčových dopravních tepen. Odvážným sloučením dvou etap rekonstrukce Barrandovského mostu se nám podařilo takto významné omezení zkrátit o celý rok. Kromě toho jsme opravili komunikace například v ulicích Korunovační, Hartigova a na dalších frekventovaných místech. Zásadní investicí byla stavba dlouho očekávaného podchodu pod komunikací Strakonická. Zároveň jsme se zaměřili na zvelebování dalších podchodů, aby byly bezpečnější a přívětivější pro obyvatele i návštěvníky hlavního města.

Jedním z klíčových cílů bylo posílení významu modrozelené infrastruktury, která se stala nedílnou součástí všech našich projektů. Proto jsme pokračovali ve výsadbě nových, odolných stromořadí, která nejen zlepšují prašnost a mikroklima, ale také zvyšují estetickou hodnotu našeho města. Krásným příkladem bylo nové stromořadí na Ovocném trhu nebo obnova stromořadí na Strossmayerově náměstí.

Další klíčovou oblastí, které jsme se intenzivně věnovali, byla podpora udržitelnosti v dopravě – budování nových cyklostezek, které rozšiřují možnosti pro cyklistickou dopravu, celá řada projektů pro pěší, kde v rámci projektů BESIP nebo Prahou bez bariér vznikaly projekty bezpečných přístupů ke školám nebo bezbariérové úpravy zastávek autobusů nebo tramvají a spousta dalších důležitých úprav klíčových pěších tras.

Kromě toho jsme se zaměřili na rozvoj parkování ve městě. Zjednodušili jsme možnosti online platby za parkování i na všech námi spravovaných parkovištích a zavedli jsme jednotný grafický vizuál.

Doprava v Praze se neustále vyvíjí a my děláme maximum pro to, aby byla co nejefektivnější a nejprívětivější pro všechny. Děkuji všem, kteří se na těchto projektech podílejí, a přeji vám příjemné čtení Ročenky dopravy 2024.

V Praze dne 30. června 2025

PhDr. Filip Hájek

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

ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 VYBRANÉ ÚDAJE O HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE K 31. 12. 2024

Rozloha města	496 km²
Počet obyvatel	1 397 880
Celková délka komunikační sítě	4 095 km
z toho ve správě TSK, a. s.	2 351 km
ve správě jiných správců	1 744 km
Počet mostních objektů na komunikační síti ve správě TSK, a. s.	630 + 71*
z toho mostních objektů přes Vltavu a Berounku	32 + 3
podchodů	125 + 6**
Počet automobilových tunelů (celková délka 14 km)	11
Plocha chodníků ve správě TSK, a. s.	845 ha
Počet motorových vozidel	1 326 255
z toho počet osobních automobilů	1 056 912
Stupeň motorizace (vozidel na 1 000 obyvatel)	949
Stupeň automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	756
Délka sítě metra	65,4 km
Délka sítě tramvají	148,8 km
Délka sítě městských a příměstských autobusů na území Prahy	897,6 km
Dopravní výkony prostředků PID na území Prahy (metro, tramvaje, autobusy, vlaky)	
za průměrný pracovní den	0,7 mil. vozokm
za rok	210,5 mil. vozokm
Počet světelných signalizačních zařízení	682
z toho samostatných přechodů pro chodce	149
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	23,3 mil. vozokm
za rok	7,3 mld. vozokm
Dělbá přepravní práce – motorová doprava (dle počtu cest obyvatel Prahy a Středočeského kraje na území města za pracovní den)***	
hromadná doprava	59 %
automobilová doprava	41 %
Dělbá přepravní práce – motorová i nemotorová vozidla (dle počtu cest obyvatel Prahy a Středočeského kraje na území města za pracovní den)***	
hromadná doprava	37 %
automobilová doprava	25 %
kombinace hromadné a automobilové dopravy	2 %
cyklisté	1 %
pěšky	35 %
Počet evidovaných dopravních nehod	11 524
Počet zranění při dopravních nehodách	2 210
smrtelných	21
těžkých	183
lehkých	2 006
Relativní nehodovost (počet nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů)	1,6

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

** Šest podchodů má zdvojenou konstrukci.

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

1.2 POROVNÁNÍ PRAHY S ČESKOU REPUBLIKOU

Porovnání dle rozlohy, počtu obyvatel a stupňů motorizace a automobilizace

		Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km²)		496	78 870	0,6
Počet obyvatel (mil.)		1,398	10,910	12,8
Počet motorových vozidel (tis.)		1 326	9 095	14,6
	z toho osobní automobily (tis.)	1 057	6 685	15,8
Stupeň motorizace	motorových vozidel na 1 000 obyvatel	949	834	–
	počet obyvatel na 1 motorové vozidlo	1,1	1,2	–
Stupeň automobilizace	osobních automobilů na 1 000 obyvatel	756	613	–
	počet obyvatel na 1 osobní automobil	1,3	1,6	–

Porovnání dopravních výkonů v letech 1990–2024 (mil. vozokm/průměrný pracovní den, 0–24 h)

Rok	Praha*	ČR**
1990	7,3	80,9
2000	16,6	131,2
2010	22,2	140,9
2020	21,5	158,0
2022	22,8	178,2
2023	23,2	182,8
2024	23,3	188,2***
Index 2024/1990 (%)	319,2	232,6***
Index 2024/2023 (%)	100,4	103,0***

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

Porovnání počtu registrovaných vozidel v letech 1961–2024

Rok	Praha					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily		Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily	
	(tis.)	celkem	%	celkem	%	(tis.)	celkem	%	celkem	%
1961	1 007	93 106	22	44 891	13	13 746	1 326 801	–	291 680	–
1971	1 082	203 519	48	133 129	40	14 419	2 931 629	–	1 041 137	–
1981	1 183	367 007	86	284 756	85	10 306	3 449 300	85	1 872 694	79
1990	1 215	428 769	100	336 037	100	10 365	4 039 606	100	2 411 297	100
2000	1 181	746 832	174	620 663	185	10 267	5 230 846	129	3 720 316	154
2010	1 257	928 769	217	699 630	208	10 533	6 036 576	149	4 494 425	186
2020	1 335	1 160 982	271	925 716	275	10 702	8 243 499	204	6 095 702	253
2022	1 357	1 258 144	293	1 003 728	299	10 828	8 668 204	215	6 389 088	265
2023	1 385	1 302 089	304	1 038 948	309	10 901	8 912 486	221	6 563 492	272
2024	1 398	1 326 255	309	1 056 912	315	10 910	9 095 407	225	6 684 769	277

100 % = rok 1990

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

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

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

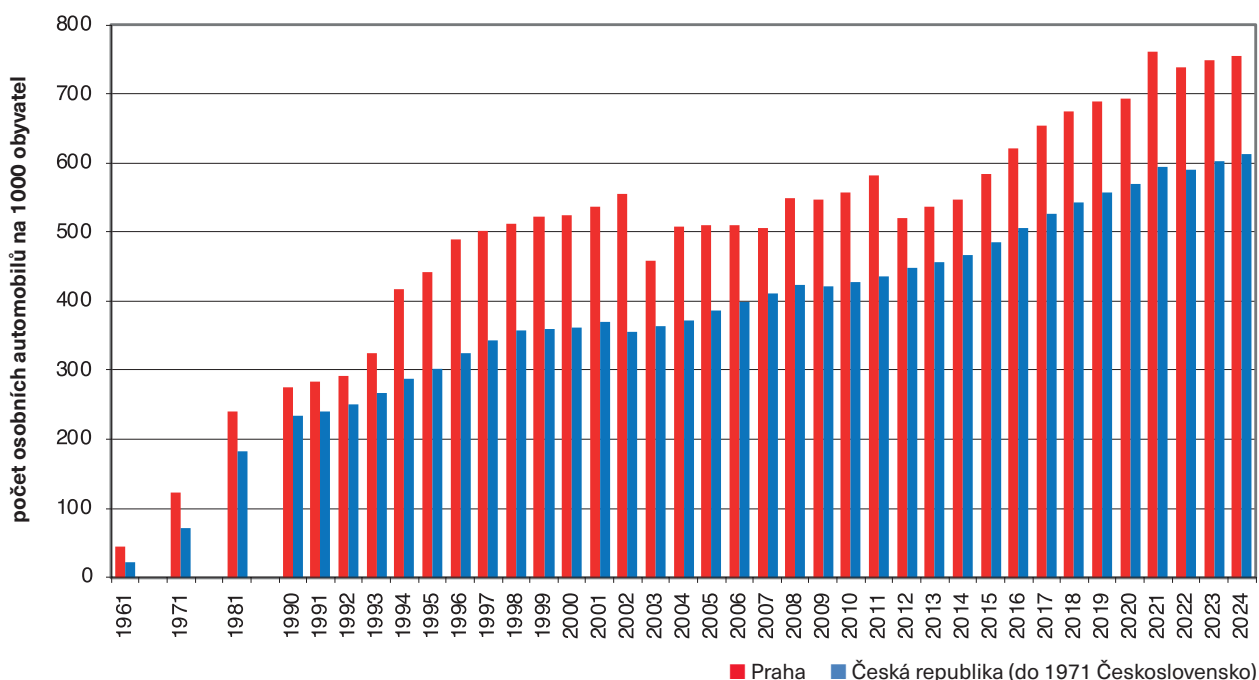
2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

2.1 VÝVOJ MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE

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

Stupně motorizace a automobilizace								
Rok	Praha				Česká republika (do roku 1971 Československo)			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace		Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4	97	10,4	21	47,1
1971	188	5,3	123	8,1	203	4,9	72	13,8
1981	310	3,2	241	4,2	335	3,0	182	5,5
1990	353	2,8	276	3,6	390	2,6	233	4,3
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2010	739	1,4	557	1,8	573	1,7	427	2,3
2020	870	1,1	693	1,4	770	1,3	570	1,8
2022	927	1,1	739	1,4	801	1,2	590	1,7
2023	940	1,1	750	1,3	818	1,2	602	1,7
2024	949	1,1	756	1,3	834	1,2	613	1,6

VÝVOJ STUPNĚ AUTOMOBILIZACE 1961–2024



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

2.2 DOPRAVNÍ VÝKONY A INTENZITA AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRACOVNÍCH DNECH

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

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

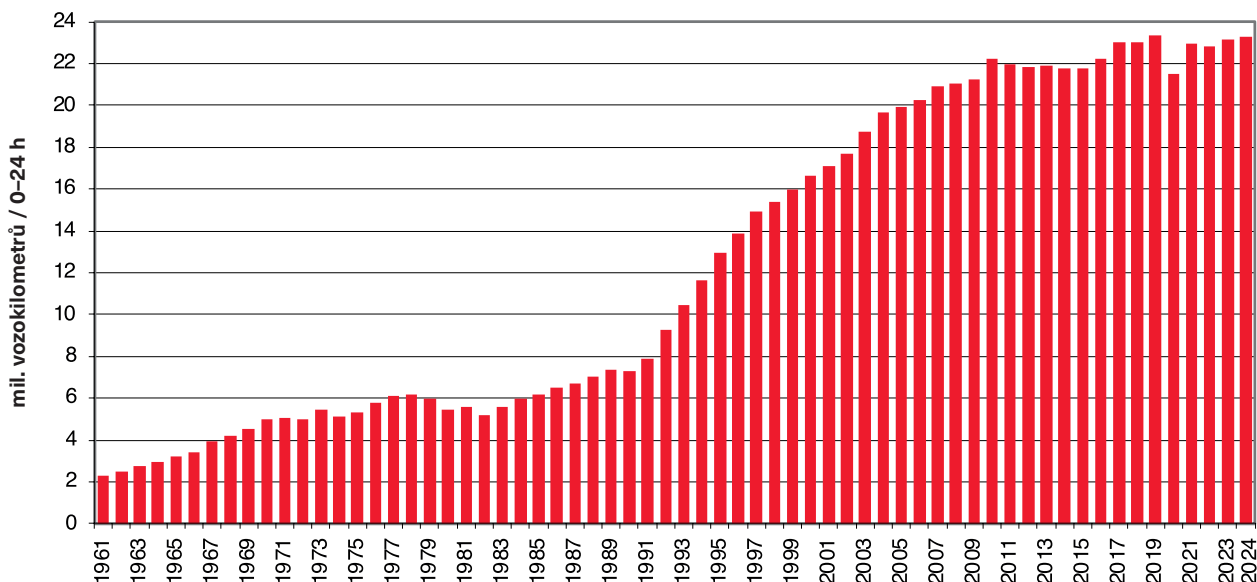
V roce 2024 ujela motorová vozidla na celém území hlavního města za období 0–24 hodin průměrného pracovního dne celkem 23,281 milionu vozokilometrů. Z toho podíl osobních automobilů činil 21,241 milionu vozokilometrů, tj. 91 %. Automobilová doprava na území Prahy, měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti, vůči roku 2019 postupně nejprve poklesla o 8 % (2020) a další rok (2021) se vrátila na přibližně totožnou úroveň, na které setrvala i v následujících letech 2022 až 2024.

Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze (celá síť, průměrný pracovní den, 0–24 h)					
Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní a dodávkové automobily do 3,5 t		Podíl osobních a dodávkových automobilů do 3,5 t na celkových dopravních výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
2000	16,641	228	15,131	259	91
2010	22,205	304	20,435	349	92
2020	21,482	295	19,534	334	91
2022	22,813	313	20,771	355	91
2023	23,168	318	21,115	361	91
2024	23,281	319	21,241	363	91

100 % = rok 1990

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

VÝVOJ DOPRAVNÍCH VÝKONŮ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE 1961–2024 (celá komunikační síť, průměrný pracovní den, 0–24 h)



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

ŠIRŠÍ OBLAST CENTRA – CENTRÁLNÍ KORDON

Na tzv. centrálním kordonu se zjišťují intenzity automobilové dopravy na vjezdu do širšího centra hlavního města, což je oblast vymezená přibližně Petřínem na západě, Letnou na severu, Negrelliho viaduktem spolu s Riegrovými sady na východě a Vyšehradem na jihu, přičemž tunely Strahovský, Mrázovka a celý Tunelový komplex Blanka jsou vně centrálního kordonu. Do takto vymezené oblasti vjíždělo (jednosměrně) v roce 2024 za 24 hodin průměrného pracovního dne 250 000 vozidel, z toho 238 000 osobních automobilů. Ve srovnání s předchozím rokem 2023 se v oblasti vymezené centrálním kordonem automobilová doprava snížila o 0,2 %.

VNĚJŠÍ PÁSMO MĚSTA – VNĚJŠÍ KORDON

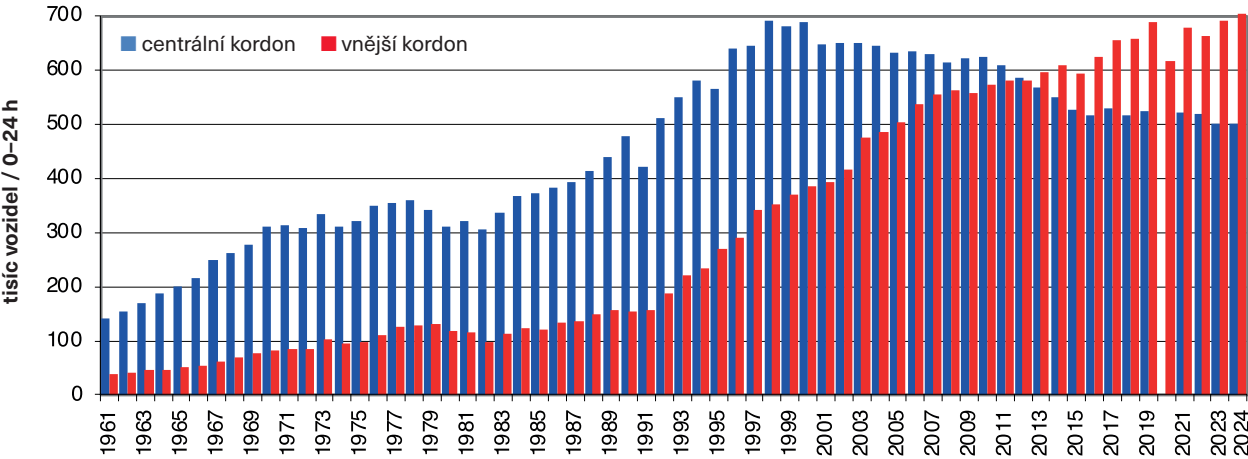
Podle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních silnic a dálnic do souvisle zastavěného území metropole, přijíždělo do Prahy (jednosměrně) přes hranici tohoto kordonu za 24 hodin průměrného pracovního dne celkem 358 000 vozidel, z toho 317 000 osobních automobilů. Meziročně na vnějším kordonu vzrostla automobilová doprava o 3,6 %.

Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu (pracovní den, oba směry celkem, 0–24 h)												
Rok	Centrální kordon						Vnější kordon					
	Osobní a dodávkové automobily do 3,5 t		Nákladní		Vozidla celkem		Osobní a dodávkové automobily do 3,5 t		Nákladní		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1961	76 000	18	35 000	81	141 000	29	15 000	14	15 000	41	40 000	26
1971	265 000	62	42 000	98	314 000	66	56 000	50	25 000	68	85 000	55
1981	272 000	64	43 000	100	321 000	67	74 000	67	34 000	92	114 000	74
1990	424 000	100	43 000	100	479 000	100	111 000	100	37 000	100	154 000	100
2000	653 000	154	25 000	58	690 000	144	334 000	301	47 000	127	386 000	251
2010	598 000	141	14 000	33	625 000	130	505 000	455	58 000	157	572 000	371
2020*	-	-	-	-	-	-	543 000	489	71 000	192	618 000	401
2022	497 000	117	10 000	23	518 000	108	580 000	523	73 000	197	664 000	431
2023	480 000	113	9 000	21	501 000	105	605 000	545	77 000	208	691 000	449
2024	475 000	112	6 000	14	500 000	104	634 000	571	75 000	203	716 000	465

* Kvůli pandemii koronaviru byla v roce 2020 sčítání na centrálním kordonu realizována pouze na jedné třetině obvyklého počtu lokalit, a nelze je tak meziročně srovnávat.
100 % = rok 1990

VÝVOJ INTENZITY DOPRAVY NA KORDONECH V PRAZE 1961–2024

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



Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti v roce 2024

Úsek	Vozidel za den (0–24 h) celkem
1. Barrandovský most	127 000
2. Brněnská v úseku Chodovec – přípojka Chodov (dálnice D1)	125 000
3. Jižní spojka v úseku Chodovská – V korytech	124 000
4. Strakonická v úseku Barrandovský most – Dobříšská	122 000
5. Brněnská v úseku přípojka Šeberov – hranice města (dálnice D1)	121 000

Nejzatíženější mosty přes Vltavu a tunely na pražské komunikační síti v roce 2024

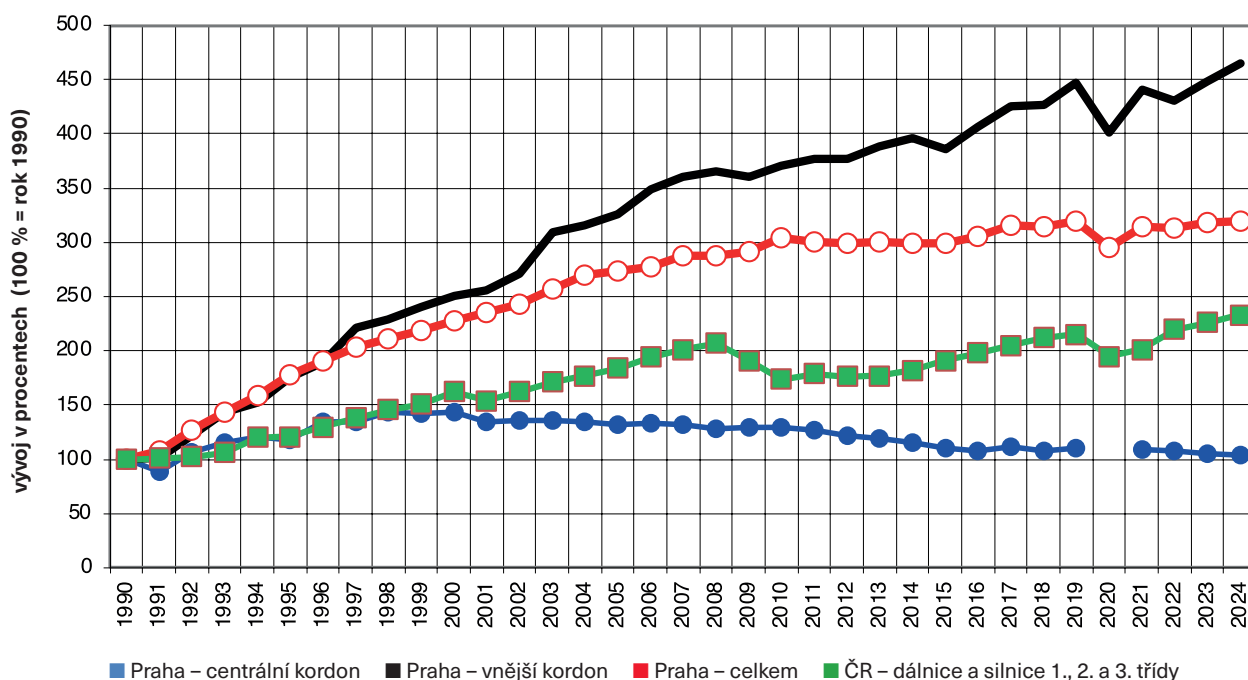
Most	Vozidel za den (0–24 h) celkem	Tunel	Vozidel za den (0–24 h) celkem
1. Barrandovský most	127 000	1. Dejvický tunel	97 000
2. Hlávkův most	67 000	2. Brusnický tunel	94 000
Radotínský most	67 000	3. Zlíchovský tunel	92 000
4. most Barikádníků	57 000	4. Bubenečský tunel	88 000
5. Jiráskův most	43 000	Strahovský tunel	88 000

Nejzatíženější křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2024

Mimoúrovňová křižovatka	Vozidel za den (0–24 h) celkem	Úrovňová křižovatka	Vozidel za den (0–24 h) celkem
1. 5. května – Jižní spojka	204 000	1. Černokostelecká – Průmyslová	69 000
2. Strakonická – Barrandovský most	179 000	2. Poděbradská – Kbelská	67 000
3. Jižní spojka – Chodovská	154 000	3. Bělohorská – Kukulova	60 000
4. Průmyslová – Jižní spojka	148 000	Kolbenova – Kbelská	60 000
5. Liberecká – Cínovecká	142 000	5. Legerova – Anglická	59 000

Údaje o dopravních intenzitách na jednotlivých úsecích sledované komunikační sítě hlavního města Prahy pro rok 2024 jsou k dispozici v tabulkové formě na webových stránkách Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a. s., v sekci „Dopravní inženýrství“ a graficky na vnitřní straně obálky ročenky.

VÝVOJ INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE A V ČR 1990–2024 (průměrný pracovní den)



Průměrná obsazenost osobních automobilů (osob na vozidlo)			
Rok	Centrum (centrální kordon)	Vnější pásmo (vnější kordon)	Praha celkem
1990	1,57	1,90	1,71
2000	1,37	1,49	1,44
2010	1,30	1,30	1,30
2020	1,30	1,30	1,30
2022	1,30	1,30	1,30
2023	1,33	1,35	1,33
2024	1,33	1,35	1,33

2.3 SKLADBA A ČASOVÉ VARIACE DOPRAVNÍHO PROUDU VOZIDEL

Ve skladbě dopravního proudu výrazně převažují osobní automobily. Z hlediska územního rozložení se podíl osobních automobilů v dopravním proudu zvyšuje směrem k centru města. V roce 2024 tvořil na centrálním kordonu 95% podíl, na vnějším kordonu to bylo 89 % a v průměru na celé síti 91 %.

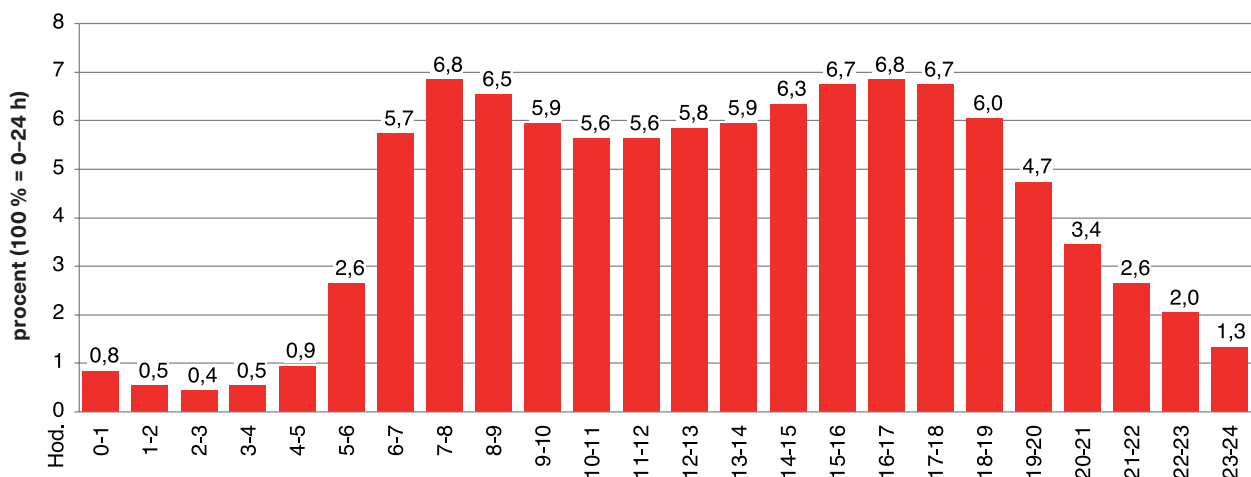
Skladba dopravního proudu v letech 1961–2024 (pracovní den, oba směry celkem, období 0–24 h, v %)								
Rok	Centrální kordon				Vnější kordon			
	Osobní a dodávkové automobily do 3,5 t	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy*	Osobní a dodávkové automobily do 3,5 t	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy*
1961	53,7	19,4	29,4	2,0	38,6	22,1	34,4	4,9
1971	79,3	5,6	13,3	1,8	63,2	8,6	25,1	3,1
1981	84,3	0,4	13,2	2,0	65,1	0,6	30,3	4,0
1990	88,6	0,7	9,1	1,6	72,1	0,5	24,0	3,4
2000	94,7	0,6	3,7	1,0	86,5	0,2	12,1	1,2
2010	95,7	1,0	2,4	0,9	88,4	0,3	10,2	1,1
2020	96,2	1,7	1,9	0,2	87,9	0,1	11,4	0,6
2022	95,8	1,8	1,9	0,5	87,3	0,8	11,0	0,9
2023	95,8	1,9	1,8	0,5	87,5	1,0	11,1	0,4
2024	95,0	3,0	1,3	0,7	88,5	0,6	10,5	0,4

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

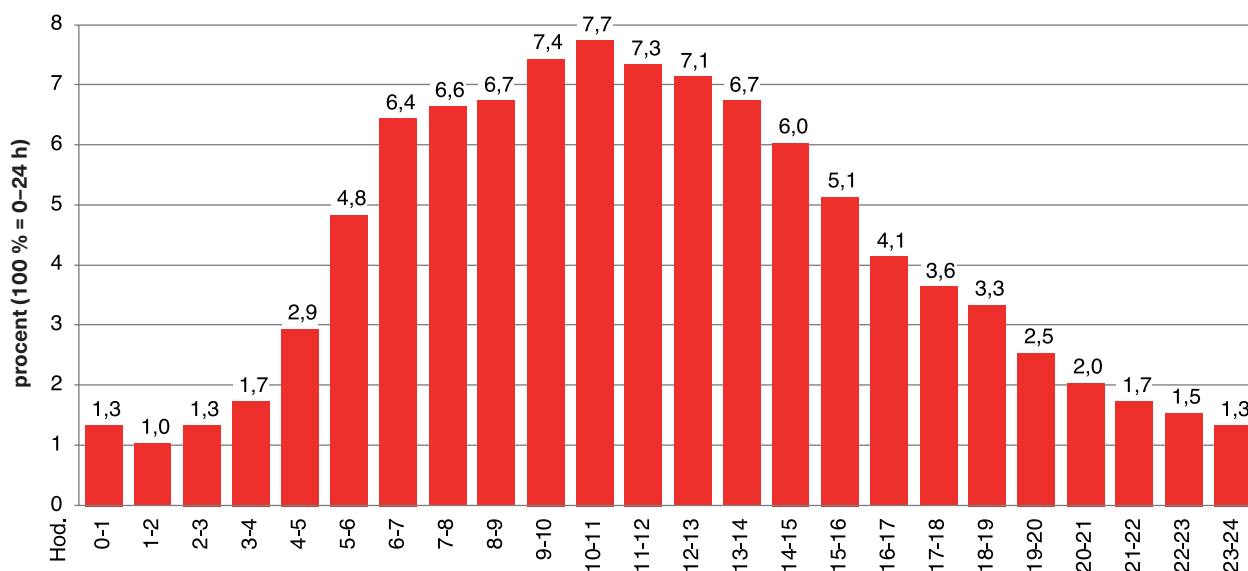
* Do roku 2022 jsou uváděny autobusy mimo městskou hromadnou dopravu. V roce 2023 došlo ke změně metodiky a nově jsou uváděny autobusy nepatřící do Pražské integrované dopravy.

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

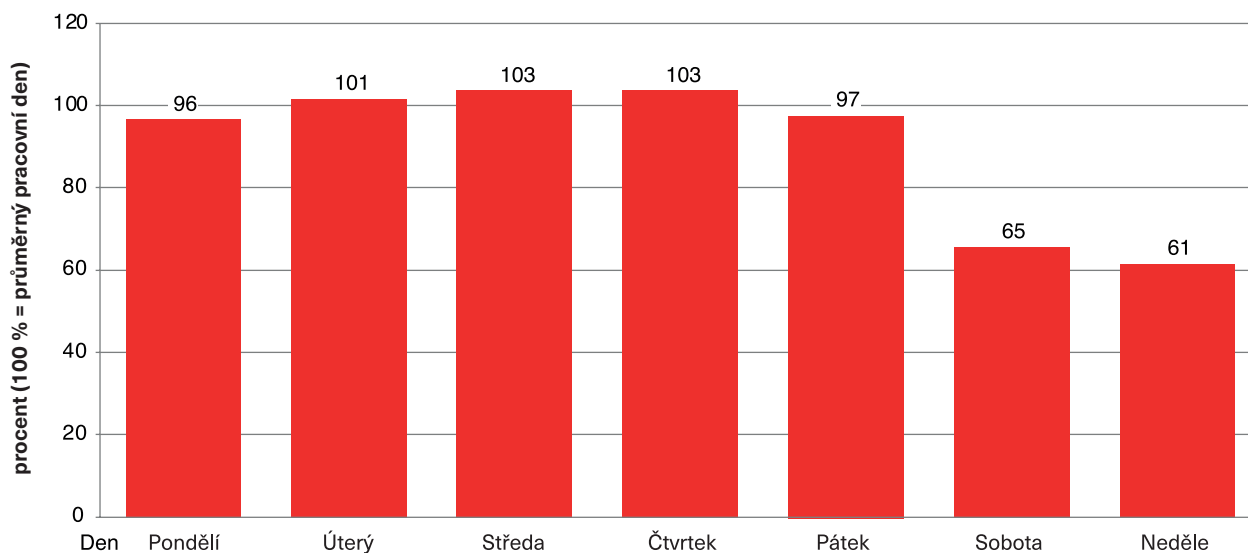
DENNÍ VARIACE AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY CELKEM (rok 2024, Praha, celá síť, pracovní den)



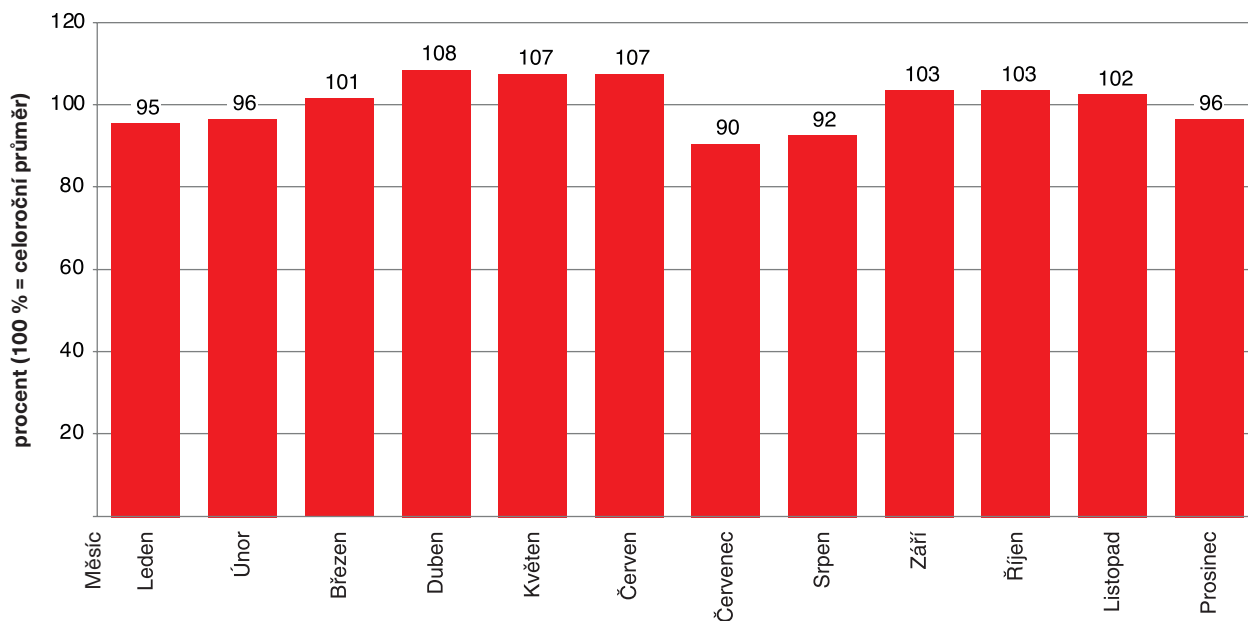
DENNÍ VARIACE POMALÝCH VOZIDEL (rok 2024, Praha, celá síť, pracovní den)



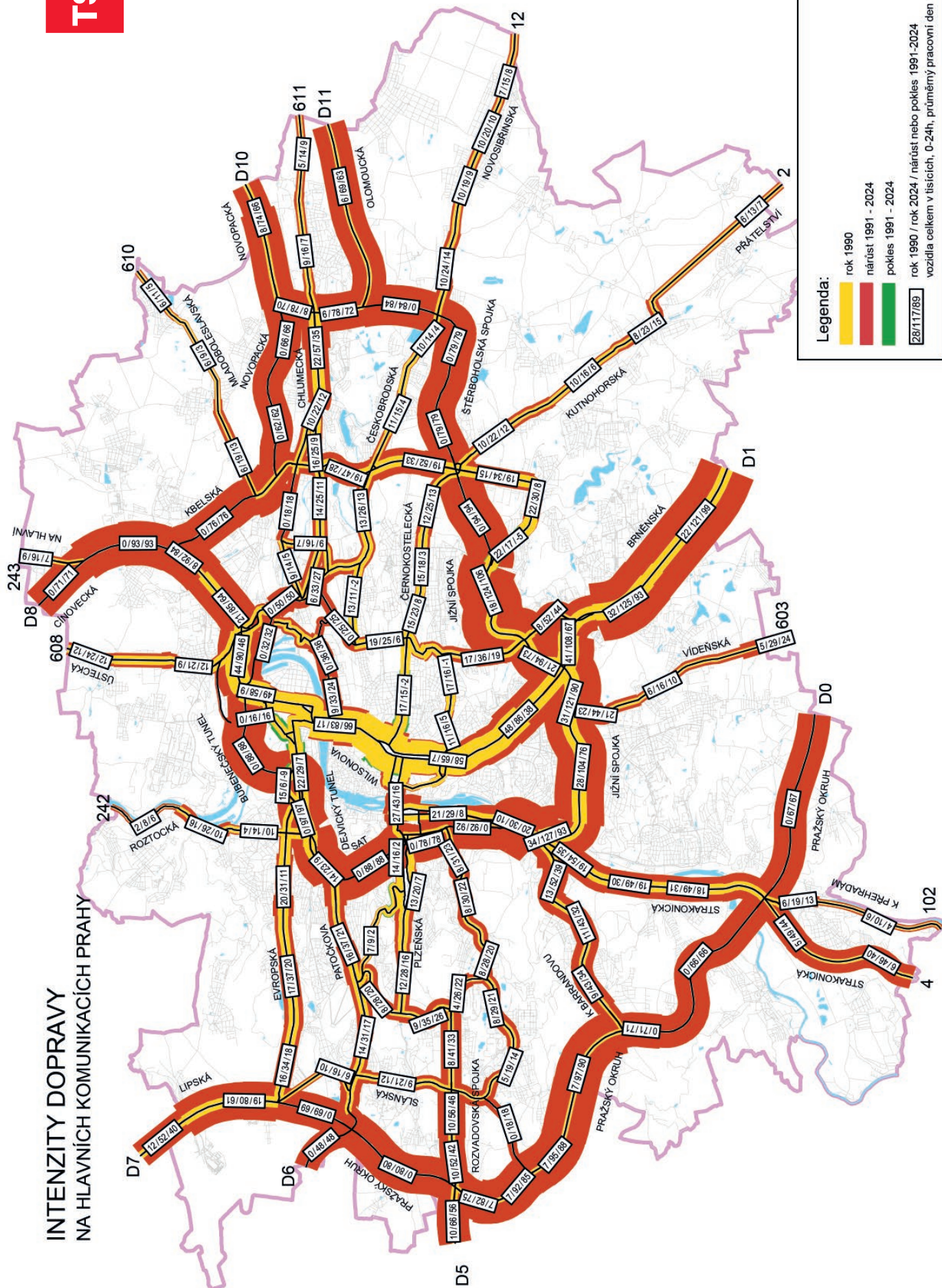
TÝDENNÍ VARIACE (rok 2024, Praha, celá síť, vozidla celkem)



ROČNÍ VARIACE (rok 2024, Praha, celá síť, vozidla celkem)

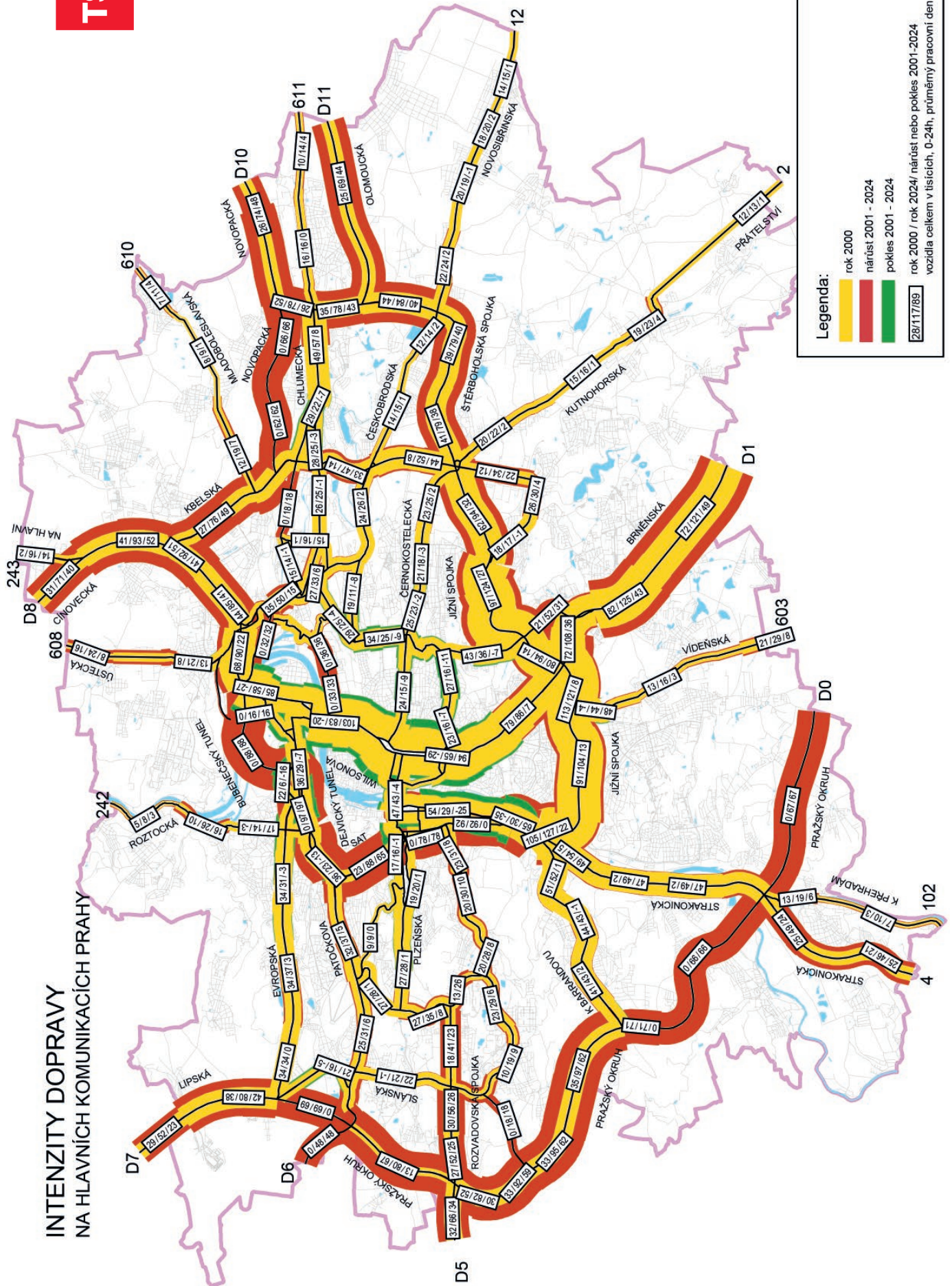


INTENZITY DOPRAVY NA HLAVNÍCH KOMUNIKAČNÍCH PRAHY

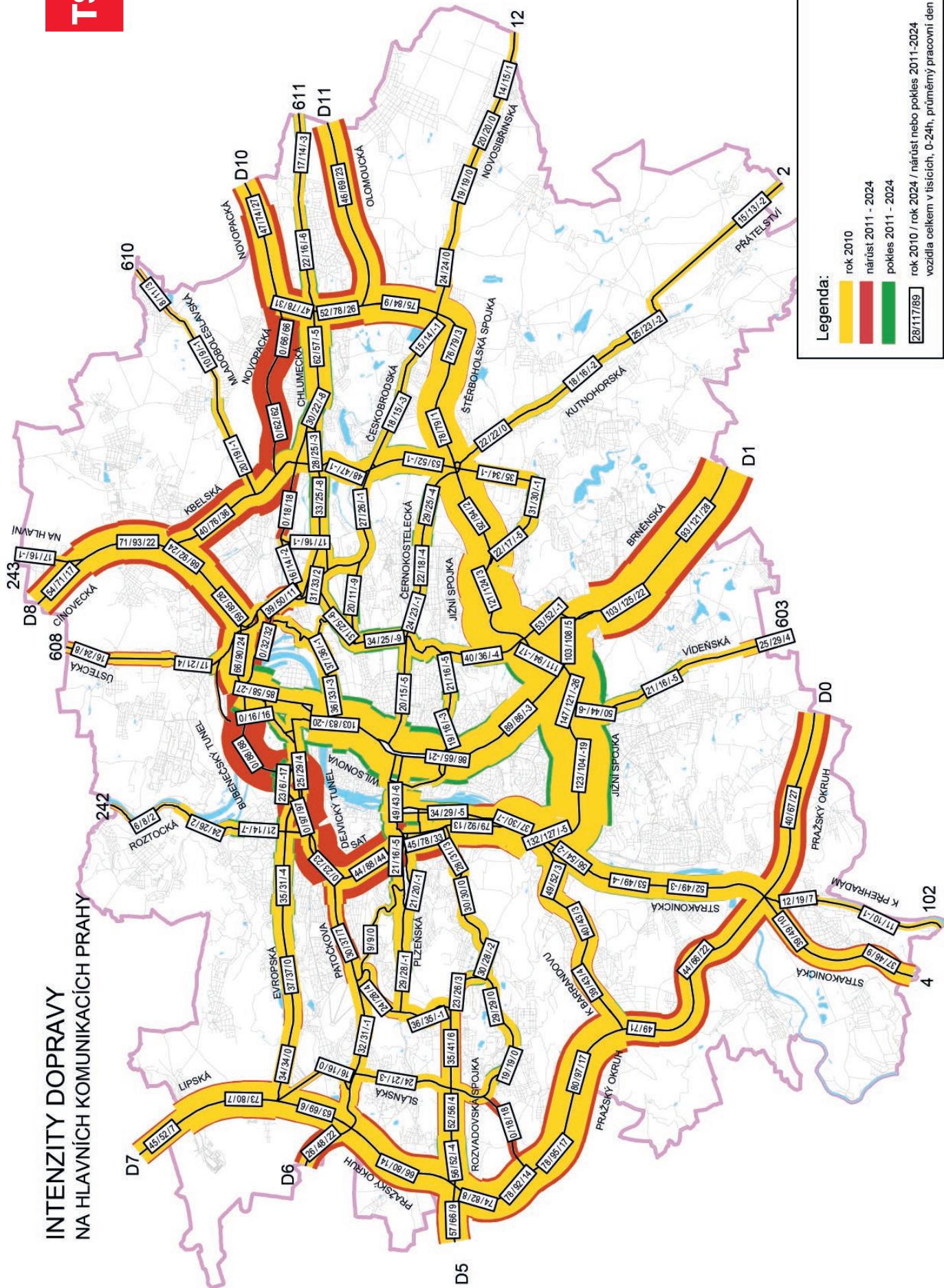


INTENZITY DOPRAVY

NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY



INTENZITY DOPRAVY NA HLAVNÍCH KOMUNIKAČÍCH PRAHY



2.4 VYBRANÉ ÚDAJE Z CENTRÁLNÍHO REGISTRU VOZIDEL

Byla provedena analýza dat z Centrálního registru vozidel (CRV) za rok 2024 a z jeho agregovaných derivátů. Informace uvedené v této kapitole vycházejí zejména z těchto datových zdrojů:

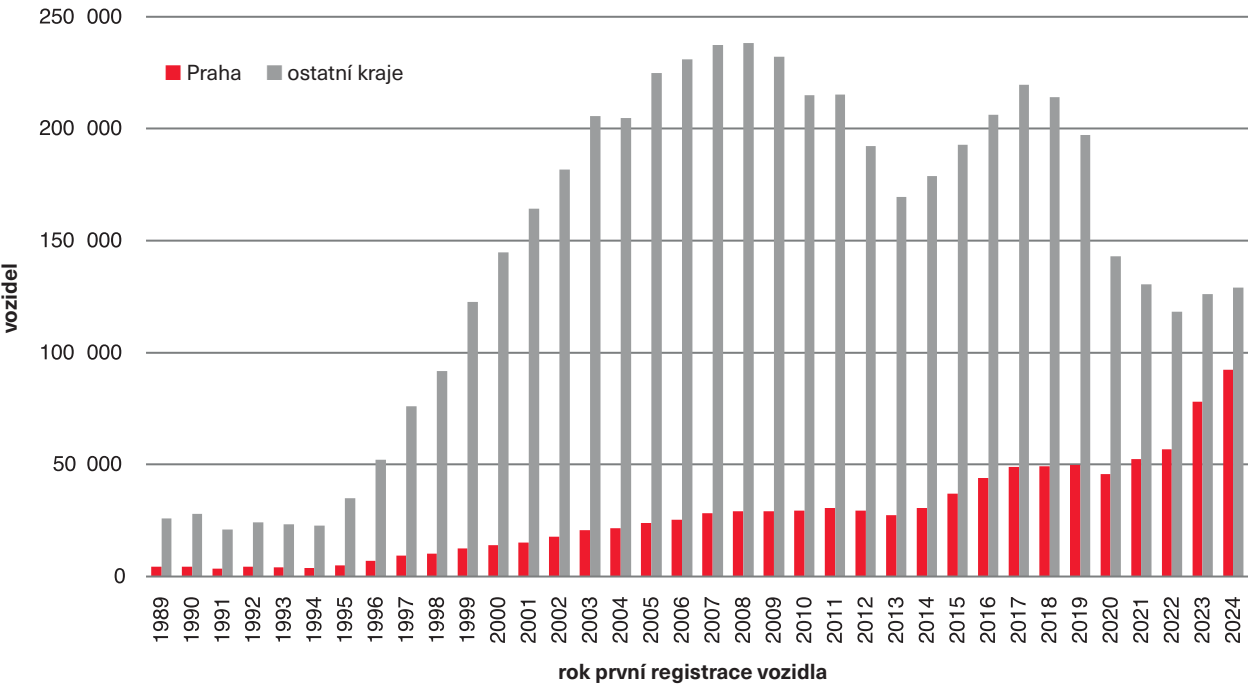
- (A) [md.gov.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Statistika-II-pol-2024-\(k-1-1-2025\)](https://md.gov.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Statistika-II-pol-2024-(k-1-1-2025))
- (B) md.gov.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Mesicni-statistiky-2022
- (C) www.dataovozidlech.cz (export byl proveden dne 1. 1. 2025)

Takto získané anonymizované databáze CRV obsahují několik datových sad, jež lze vzájemně kombinovat a filtrovat. Tímto způsobem byly vygenerovány údaje vztahované pro Hlavní město Prahu (kód okresu 3100).

Vyčíslení počtu registrovaných provozovaných vozidel k 1. 1. 2025, zdroj (A)		
Druh vozidla	ČR	Praha
1 Motocykly z toho malé motocykly a mopedy (L1, L2, LA, LB)	1 341 224 118 166	108 544 8 686
2 Osobní automobily	6 684 769	1 056 912
3 Nákladní automobily z toho vozidla do 3,5 t (N1)	830 683 639 858	143 803 113 054
4 Autobusy	21 445	4 171
5 Pracovní stroje	52 680	6 109
6 Traktory	133 759	5 444
7 Ostatní	30 847	1 272
1–7 Motorová vozidla celkem	9 095 407	1 326 255
8 Nezařazeno	132 358	7 956
9 Přípojná (nemotorová vozidla)	1 294 763	104 494
1–9 Vozidla celkem	10 522 528	1 438 278

Za rok 2024 v Praze znovu došlo k nárůstu počtu vozidel o 1,8 %, a to téměř ve všech kategoriích – nejvíce přibýlo osobních automobilů (+17 964 vozidel, tj. +1,7 %) a motocyklů (+3 496, tj. +3,3 %). Z přírůstkové databáze (B) ale vyplývá, že cca dvě pětiny nových osobních aut byly během roku 2024 zaregistrovány v Praze, a to převážně na leasingové firmy. Opět se tedy potvrzuje, že vlastnictví vozidel největších leasingových společností se sídlem v Praze významně zkresluje uvedené statistické ukazatele, což naznačuje i následující graf.

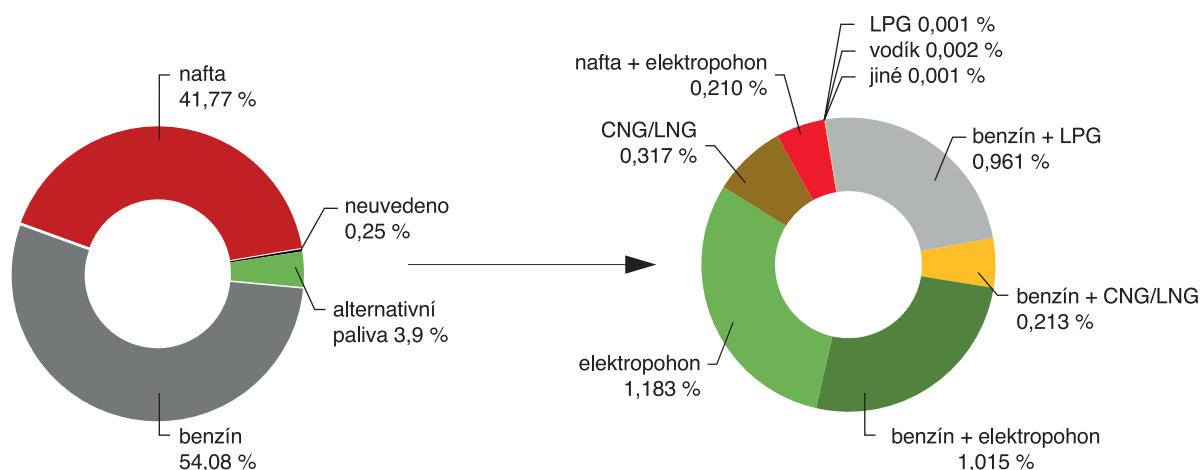
POROVNÁNÍ POČTU ZAREGISTROVANÝCH OS. AUTOMOBILŮ (DLE DATA 1. REGISTRACE)



Průměrné stáří všech provozovaných vozidel se dle CRV v Praze mírně zvýšilo na 14,5 roku, obdobný trend je zaznamenán i u osobních vozidel (12,8 roku). Uvedené hodnoty byly spočteny z data první registrace, která přibližně odpovídá datu výroby, byť mezi výrobou vozidla a jeho zanesením do CRV dochází k prodlevě i v řádu měsíců.

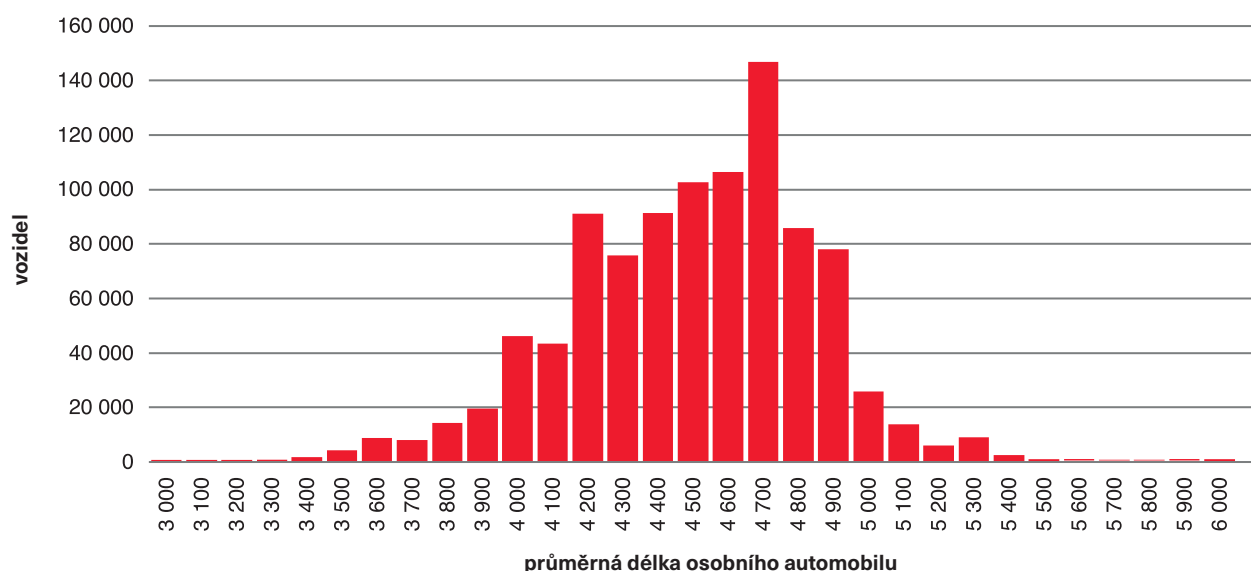
V pražském registru vozidel stále dominují osobní vozidla poháněná spalovacím motorem – zážehové motory mají i nadále nadpoloviční podíl (54,08 %), druhým nejčastějším palivem je nafta (41,77 %). Podíl alternativních paliv se loni přiblížil 4 % (3,90 %), z toho vozidel s elektrickým pohonem je více než polovina (čistě elektrická = 1,183 % a tzv. plug-in hybridy = 1,226 %). Ostatní druhy hybridních vozidel nejsou v registru vedeny v samostatné kategorii, zpravidla mají v těchto případech označení paliva „benzín“.

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



Z databáze se potvrzuje pozvolný nárůst rozměrů průměrného osobního automobilu, které aktuálně činí 4 526 × 1 805 × 1 493 mm (mediány; délka × šířka × výška), z toho vozidla s první registrací v roce 2024 mají hodnoty ještě vyšší – 4 626 × 1 829 × 1 506 mm. Histogram četností délek provozovaných osobních vozidel naznačuje následující graf. Obdobně narůstá i provozní a přípustná (celková) hmotnost osobních automobilů, medián provozní hmotnosti je 1 410 kg, medián přípustné hmotnosti činí 1 920 kg.

ČETNOSTI DÉLEK OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ V PRAZE



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

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

3

3.1 PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

pid

Integrovaný systém hromadné dopravy v Praze a okolí se rozvíjí již více než 30 let. V roce 1992 překročily první městské autobusové linky hranici Prahy a vzápětí započala také integrace železnice. Systém PID (Pražská integrovaná doprava) nabízí obyvatelům Prahy, Středočeského kraje a částí okolních krajů (přístup ke spojům PID má cca 3,3 mil. obyvatel) možnost cestovat na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek.

Základní údaje o PID v Praze

Dopravní systémy v PID	metro, tramvaje, městské a příměstské autobusy, trolejbus, železnice, lanovka, přívozy
Organizátor PID	příspěvková organizace ROPID zřízená Hl. m. Prahou (založena v roce 1993)
Rozloha/počet obyvatel hl. m. Prahy	496 km ² / 1 397 880
Počet linek PID na území hl. m. Prahy	404 (230 pouze na území Prahy, 174 mezi Prahou a regionem)
Počet dopravců PID v Praze*	31 (DP hl. m. Prahy, a. s., České dráhy, a. s., a 29 soukromých dopravců)
Přepravených osob v Praze za rok	1 104 935 520
Ceny základních jízdenek PID	území Prahy – 30 Kč (30 min), 40 Kč (90 min), 550 Kč (měsíc), 3 650 Kč (rok)
Roční náklady PID v Praze	26,8 mld. Kč (81,4 % dotovala Praha, 1,1 % stát a 17,5 % plynulo z tržeb)
Roční tržby PID v Praze	4,7 mld. Kč (17,5 % nákladů)

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

Vývoj ročních dopravních výkonů PID na území hlavního města Prahy

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Metro (mil. vozokm/rok)	55,7 ↑	57,5 ↑	58,1 ↑	59,2 ↑	60,9 ↑	56,7 ↓	56,8 ↑	58,9 ↑	58,8 ↓	60,2 ↑
Tramvaje (mil. vozokm/rok)	51,5 ↑	54,6 ↑	57,9 ↑	57,7 ↓	58,5 ↑	54,4 ↓	54,1 ↓	58,0 ↑	58,1 ↑	59,6 ↑
Autobusy (mil. vozokm/rok)	77,3 ↑	78,0 ↑	79,6 ↑	82,1 ↑	82,5 ↑	78,4 ↓	79,3 ↑	83,6 ↑	83,8 ↑	85,5 ↑
Vlaky* (mil. vlakokm/rok)	4,8 ↑	4,9 ↑	5,2 ↑	5,4 ↑	5,7 ↑	5,7 ↓	5,6 ↓	5,5 ↓	5,5 ↓	5,3 ↓
CELKEM	189,3 ↑	195,0 ↑	200,8 ↑	204,4 ↑	207,6 ↑	195,2 ↓	195,8 ↑	206,0 ↑	206,2 ↑	210,6 ↑

* pouze vlaky objednávané hl. m. Prahou (pokles výkonů na železniční způsoben vlivem rekonstrukcí řady tratí a nádraží)

404 linek PID provozovaných v Praze nebo zajiřďejících do Prahy

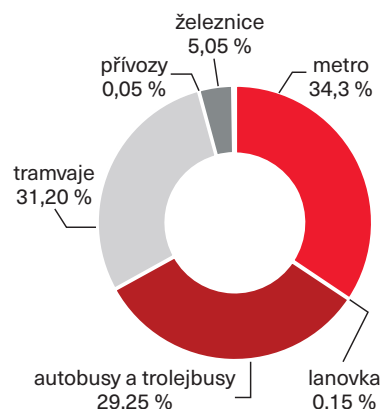
Dopravní prostředek	Linka	Označení a charakter linek
Metro	3	A, B, C (denní provoz)
Tramvaje	36	denních (1–26, 31) a 9 nočních (91–99)
Autobusy (trolejbusy) městské (s trasou pouze na území hl. m. Prahy)	183	denních (100–250), 17 nočních (901–917), 30 školních (251–280), trolejbusy (58, 59), expresní na letiště (AE – se zvláštním tarifem)
Autobusy příměstské (z Prahy do regionu)	136	126 denních (300–420, 425, 428, 429, 700, 720, 730), 10 nočních (951–961)
Železnice (z Prahy do regionu a pouze v Praze)	40	14 S (S1–S9, S22, S49, S54, S65, S88) 16 R (R9, R10, R16–R21, R24, R26, R41–R45, R49), 8 sezónních linek 1 městská linka (S34), Pražský motoráček
Přívozy	6	P1, P2 (oba celoroční provoz), P3, P4, P5 a P6 (všechny sezónní provoz)
Lanová dráha	0	Lanová dráha 13. 9. ukončila provoz, do podzimu 2026 je v rekonstrukci.

Vývoj rozsahu PID v okolí Prahy

Rok	1992	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2023	2024
Počet obcí obsluhovaných PID	3	23	221	345	347	359	908	1 363	1 383
Počet železničních stanic a zastávek v PID	23	59	190	212	222	235	536	590	591
Počet příměstských a regionálních autobusových linek PID	2	11	89	152	151	161	331	483	494

Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území Prahy v roce 2024

Druh dopravy a provozovatel	Cestujících/rok	
Metro (DP hl. m. Prahy, a. s.)	378 842 000	34,30 %
Tramvaje (DP hl. m. Prahy, a. s.)	344 883 000	31,20 %
Autobusy a trolejbusy městské (DPP a soukr. dopravci)	275 066 000	29,25 %
Autobusy příměstské (soukromí dopravci a DPP)	48 193 000	
Železnice (ČD, KŽC, Arriva, Leo Express)	55 872 000	5,05 %
Lanovka (DP hl. m. Prahy, a. s.)	1 500 000	0,15 %
Přívozy (soukromí dopravci)	579 520	0,05 %
CELKEM	1 104 935 520	100,00 %



Souhrnné údaje o prostředcích PID v roce 2024

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Železnice
Provozní délka sítě linek PID na území hl. m. Prahy (km)	65,4	148,8	897,6	159,8
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek v Praze (km)	1,122	0,522	0,569	3,47
Průměrná cestovní rychlost na území hl. m. Prahy (km/h)	35,65	19,34	23,90	49,7
Ujeté vozokilometry na území hl. m. Prahy za rok (tis.)*	60 189	59 601**	85 407	5 320
Přepravené osoby na území hl. m. Prahy za rok (tis.)	378 842	346 383**	323 259	55 872

* u železniční dopravy jde o vlakokilometry

** včetně lanové dráhy na Petřín

3.2 METRO

Pražské metro tvoří páteřní přepravní síť MHD. Během standardního pracovního dne bylo v roce 2024 vypraveno 1 787 vlakových spojů (520 na lince A, 598 na lince B a 669 na lince C), které přepravily cca 1 442 570 cestujících (pokud cestující přestupuje, je započtena každá jízda zvlášť). Při zahrnutí přestupu do jedné jízdy vykonali na podzim 2024 cestující metrem denně cca 1 184 080 cest.



Základní údaje o síti metra v Praze

Linka	Rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
3 (A, B, C)	denní cca 4:45–0:00 hodin	65,4 km	1 442 570
Stanic	Bezbariérových stanic	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
61	47 (77 %)	1,122 km	35,65 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy		Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce
378 842 000 (34,30% podíl v rámci PID)		60 189 000 (souprava = 5 vozů)	104 (A 26, B 39, C 39)

3.3 TRAMVAJE

Tramvajové tratě jsou součástí základní sítě kolejové dopravy. Linky tramvají zajišťují všechny druhy spojení, radiální i tangenciální a v síti PID mají nezastupitelnou úlohu. Během jednoho standardního pracovního dne bylo na síti pražských tramvají vypraveno 6 909 spojů (včetně 211 nočních), které přepravily cca 1 159 550 cestujících.

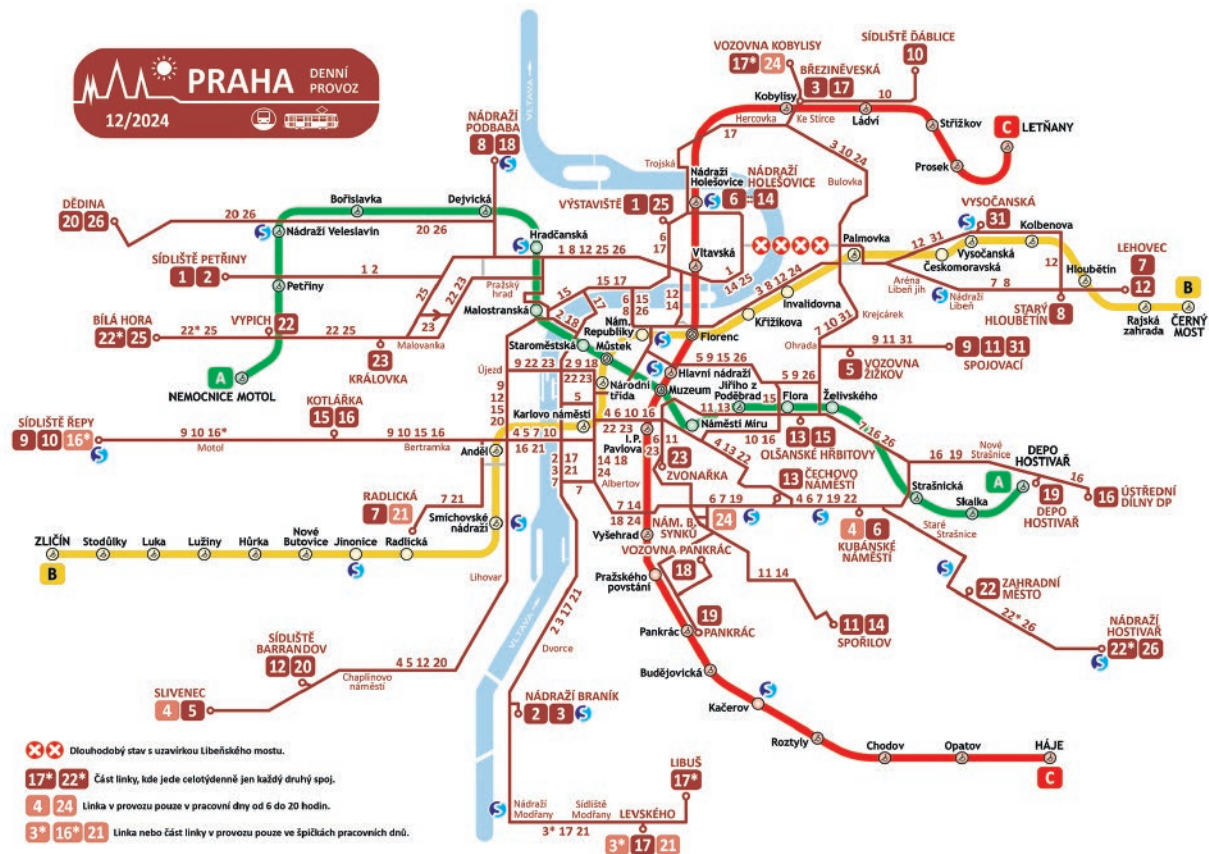
Základní údaje o síti tramvají v Praze

Link	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
36 (27 denních, 9 nočních)	cca 4:45–0:15 hodin	148,8 km	1 159 550*
Zastávek	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
284 názvů (626 sloupků)	cca 0:15–5:00 hodin	0,522 km	19,34 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy		Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce
344 883 000 (31,2% podíl v rámci PID)		59 601 000 (souprava = 2 vozy T)	429

* průměrná hodnota v pracovní dny mimo letní prázdniny



LINKY METRA A TRAMVAJÍ V PRAZE (denní provoz – stav s dlouhodobou uzavírkou Libeňského mostu)



3.4 AUTOBUSY A TROLEJBUSY

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

Během jednoho pracovního dne bylo v roce 2024 na území města vypraveno 27 076 autobusových a trolejbusových spojů PID, které přepravily cca 1 138 290 cestujících. Z tohoto počtu bylo 20 164 spojů městských (řady 100, 200 a 900), 751 spojů trolejbusových (linky 58 a 59) a 6 383 spojů příměstských (řady 300–420, 425, 428, 429, 700, 720, 730 a 951–961).

Základní údaje o síti autobusů a trolejbusů PID na území Prahy

Městských linek	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě v Praze	Přepravených osob za den
183 (166 denních, 17 nočních)	cca 4:45–0:15 hodin	897,6 km	1 138 290
Zastávek	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
1 273 názvů (3 434 sloupků)	cca 0:15–5:00 hodin	0,569 km	23,90 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy		Ujetých vozokilometrů za rok	Vozů v provozu ve špičce*
323 051 000 (29,25% podíl v rámci PID)		85 407 490	cca 1 027*

* autobusy pouze na linkách na území města, bez příměstských linek

Na příměstských autobusových linkách (řady 300–420, 425, 428, 429, 700, 720, 730 a 951–961) v průměrný pracovní den překračovalo hranici města celkem v obou směrech 6 383 spojů, ve kterých cestovalo celkem 133 700 cestujících (65 890 do Prahy a 67 810 z Prahy). Příměstské autobusy využívaly na území Prahy celkem 38 lokalit jako své výchozí/konečné zastávky. Nejvíce příměstských linek PID (18) využívalo terminál Smíchovské nádraží, nejvyšší denní obrát cestujících měly terminály Zličín, Smíchovské nádraží a Černý Most.

3.5 ŽELEZNICE V PID

Železniční doprava se v rámci PID rozvíjí od roku 1992. Na území Prahy v rámci PID na podzim v roce 2024 v pracovní den projelo celkem 1 360 vlakových spojů, které přepravily cca 174 580 cestujících. Nárůst počtu vlakových spojů je mimo jiné dán rozdělením některých linek (např. S7) vlivem rekonstrukčních prací. Kromě výstavby nového nádraží Praha-Bubny se v roce 2024 naplno rozběhly modernizace železničních stanic Praha Masarykovo nádraží a Praha-Smíchov.

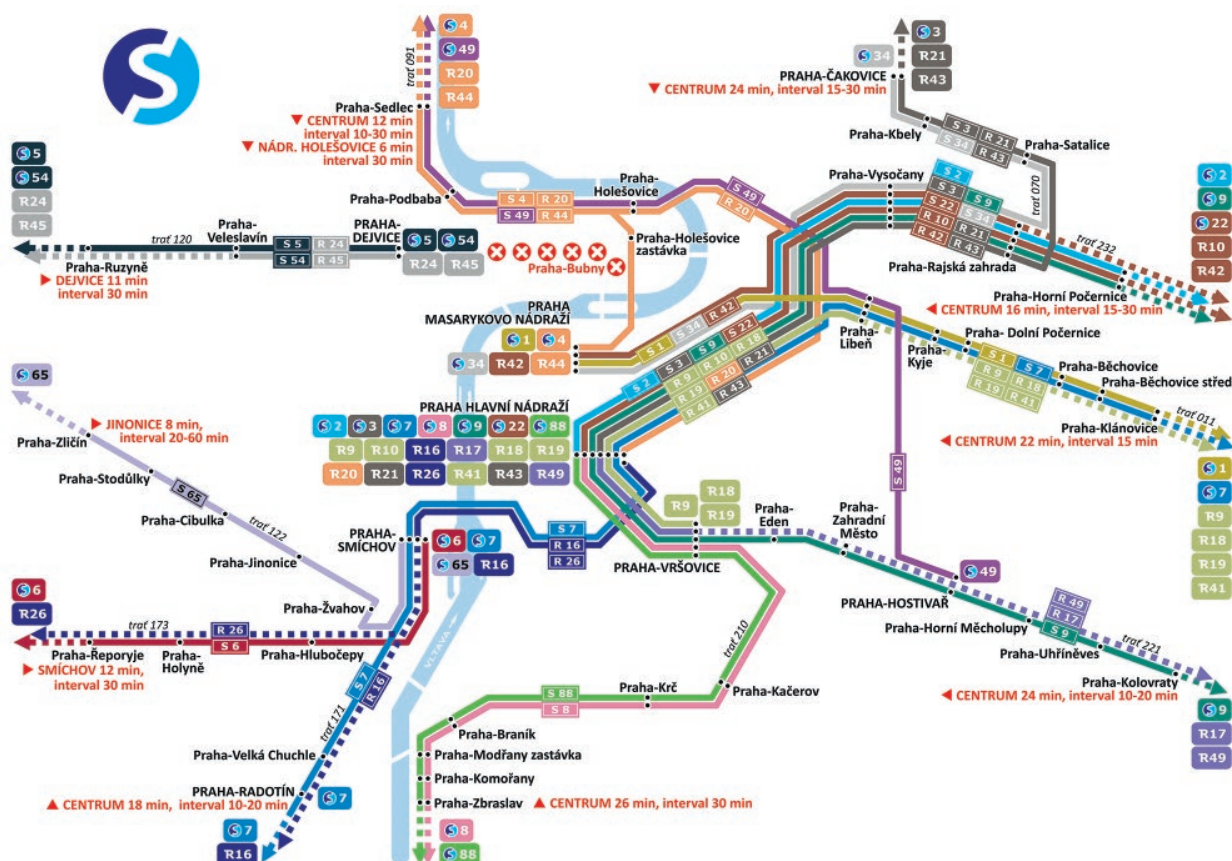


Základní údaje o železniční síti PID na území Prahy

Linka	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
40 (15 S, 16 R, PM, 8 sezón.)	cca 4:45–0:30 hodin	159,8 km	174 580
Stanic	Noční rozjezd o víkendu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
46 (Praha-Bubny uzavřena)	zrušen	3,47 km	49,7 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy		Ujetých vlakokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce
55 872 000 (5,05% podíl v rámci PID)		5 319 585	91*

* osobní a spěšné vlaky zajiřující v rámci PID na území Prahy na linkách S1–S9, S34, S49, S54, S65, S68 a R41–R45

ŽELEZNIČNÍ LINKY S A R NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY (DLOUHODOBÝ VÝLUKOVÝ STAV K 31. 12. 2024)



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

Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Osob	37 462 000	39 448 000	45 014 000	51 523 000	31 556 000	45 883 000	49 042 000	53 631 440	55 872 000

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

Rok	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2019*	2022	2023	2024
Jízdné PID** (%)	57,7	60,4	63,8	68,7	72,7	72,2	71,6	58,9	59,2	60,0	61,7	68,3
z toho jednotlivé jízdné PID (%)	10,6	7,5	5,6	8,5	5,3	5,3	5,4	4,7	5,3	5,5	6,4	8,4
Jízdné dopravce, OneTicket (%)	42,3	39,6	36,2	31,3	27,3	27,8	28,4	41,1	40,8	40,0	38,3	31,7

* s ohledem na koronavirovou situaci průzkum v roce 2020 neproběhl

** včetně jednotlivých jízdenek PID

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

Trať	Linka	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
011	S1, S7, R9, R18, R19, R41	22 720	24 660	37 320	37 900	24 650	37 020	36 790	32 350	40 710
071	S3, S34, R21, R43	4 340	5 030	4 830	4 190	2 580	4 800	3 320	5 170	5 760
090	S4, R20, R44	16 370	14 410	15 180	14 870	10 310	14 840	15 500	17 490	17 630
120	S5, S54, R24, R45	7 500	6 500	5 050	6 560	3 880	5 560	6 190	4 310	5 160
122	S65	510	600	600	680	390	870	970	840	840
171	S7, R16, R26	20 630	22 420	27 420	27 420	14 480	19 600	24 100	35 060	26 090
173	S6	1 790	2 440	2 680	2 880	1 830	2 560	2 700	3 380	3 650
210	S8, S88	2 580	3 570	4 180	3 070	2 350	3 210	3 770	3 150	4 030
221	S9, R17, R49	25 830	30 890	34 350	34 890	21 830	29 670	32 380	40 460	40 350
232	S2, S9, S22, R10	16 210	24 370	22 550	26 680	14 150	23 410	25 070	22 660	26 760
091	S49	2 450	3 000	3 480	2 360	2 280	2 090	2 730	3 450	3 600
CELKEM		120 930	137 890	157 640	161 500	98 730	143 630	153 520	168 320	174 580

* Hranice Prahy ve vlacích PID v pracovní den překročilo v roce 2024 cca 127 830 cestujících (63 160 jelo do Prahy, 64 670 z Prahy). V sobotu využívá vlakové spoje cca 61 % cestujících oproti pracovnímu dnu, v neděli jde o cca 54 %.

3.6 LANOVÁ DRÁHA A PŘÍVOZY

Lanová dráha třetí generace zajišťovala od roku 1985 spojení mezi Újezdem, Nebozízkem a Petřínem. V roce 2024 přepravila celkem 1 500 000 cestujících (denně v průměru cca 5 000–6 000 cestujících) a na celkovém počtu přepravených osob PID na území města se podílela 0,15 %. Provoz lanovky zajišťovaly dva vozy pro 100 lidí, které se rychlostí 4 m/s pohybovaly po kolejové dráze dlouhé 510 m a překonávaly výšku 130,45 m. 13. září 2024 byl provoz lanovky před očekávanými velkými dešti z bezpečnostních důvodů přerušen a po výrazných srážkách, které měly negativní dopad na stav trati, již nebyl obnoven. V letech 2025 a 2026 projde lanová dráha zásadní rekonstrukcí, na novou trať poté vyjedou rovněž zcela nová vozidla.

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

V roce 2024 bylo v provozu 6 přívozů, které přepravily v průměru 2 280 cestujících denně a celkem 579 520 ročně (0,05 % počtu přepravených osob PID na území Prahy). V roce 2024 byl poprvé po celou letní sezónu v provozu přívoz P4 mezi Dostihovou a Beláří, který denně v průměru využilo cca 120 lidí. Provozovatelem přívozů P1, P2, P5 a P6 je společnost Pražské Benátky, s. r. o., přívoz P3 provozuje Vittus group, s. r. o., a přívoz P4 Pražská paroplavební společnost, a. s. Celkový počet přepravených osob přívozy byl oproti roku 2023 nižší o cca 3 %, na což mělo vliv cca dvoutýdenní zářijové přerušení provozu přívozů z důvodu vyšších stupňů povodňové aktivity.



Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2024 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	125	42 490
P2	V Podbabě – Podhoří	1. 7. 2006	celoroční	727	246 510
P3	Lihovar – Dvorce	17. 7. 2007	sezónní	309	63 390
P4	Dostihová – Belárie	16. 5. 2022	sezónní	119	21 310
P5	Císařská louka – Kotevní – Výtoň	26. 3. 2022	sezónní	788	162 320
P6	Lahovičky – Nádraží Modřany	19. 9. 2009	sezónní	211	43 500
CELKEM				2 280	579 520

Podíl bezbariérových (nízkopodlažních) výkonů garantovaných na linkách PID

Metro	Tramvaje	Autobusy městské	Autobusy příměstské	Železnice
100 %	v JŘ garantováno 67 % (reálně v provozu 74 %)	100 %	v JŘ garantováno 52 % (reálně v provozu 86 %)	90 %*

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

3.7 PŘEHLED UDÁLOSTÍ V MHD V PRAZE V ROCE 2024

Popis události	
METRO	7. března mohli Pražané začít využívat dvojici nových zakrytých vstupů do stanice metra B Náměstí Republiky u Masarykova nádraží. Budoucí typový vstup do metra zainvestoval soukromý investor v rámci výstavby nových budov v okolí Masarykova nádraží. - Během celého roku pokračovaly práce na opravě stropní desky stanice Florenc na lince C. Celkem bylo v rámci tohoto projektu vyměněno již 94 ze 131 stropních nosníků, z nichž každý váží 30 tun a je dlouhý přes 25 metrů. Během roku 2024 byla postupně vybourána a následně obnovena cca polovina původní monolitické stropní desky pod jižní polovinou křižovatky Křižíkova – Ke Štvanici. Z důvodu oprav tramvajové trati na Hlávkově mostě byla náhradní doprava při první výluce tohoto typu v úseku Nádraží Holešovice – I. P. Pavlova 9. a 10. 3. zajištěna autobusy XC. - V úseku Nádraží Holešovice – I. P. Pavlova byl provoz metra C přerušen o Velikonocích od 29. 3. do 1. 4. Mezi stanicemi Muzeum a Hlavní nádraží došlo k výměně dalších 1 059 dřevěných pražců za betonové. - Krátké večerní přerušení provozu na lince C mezi stanicemi Kačerov a Háje odstartovalo 31. 3. práce na modernizaci původních reléových zabezpečovacích zařízení na červené lince. Ta jsou nahrazována moderními elektronickými stavědly, která jsou nezbytnou podmínkou pro budoucí automatizaci provozu na lince C. - Od 8. do 12. května nejezdilo metro na lince A mezi Skalkou a Depem Hostivař. Proběhla zde výměna pražců, kolejnic a výhybek. Náhradní dopravu zajistily autobusy XA. 9. května oslavilo pražské metro 50 let své existence. Při této příležitosti uspořádal Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., řadu akcí. 13. dubna se na zhlaví Depa Kačerov potkaly všechny soupravy podzemní dráhy, které v Praze jezdily, aby společně zapózovaly fotografům. 4. května se konal v Depu Kačerov Den otevřených dveří a 8. května se na lince C na chvíli do provozu vrátily historické soupravy EČS a 81–71. - Na začátku prázdnin od 29. 6. do 3. 7. byl provoz metra C přerušen v úseku Pražského povstání – Háje. Bylo vyměněno 271 dřevěných pražců mezi stanicemi Budějovická a Kačerov a do 2. traťové koleje u stanice Pankrác byla vložena výhybka, která umožní vlakům metra v budoucnu přejíždět z linky C na novou linku D. - Od 2. července je stanice Jiřího z Poděbrad na lince A 47. plně bezbariérovou stanicí. Z nástupiště vede do přestupní chodby dvojice výtahů, další dvojice pak pokračuje na povrch do blízkosti tramvajové zastávky ve směru Muzeum. Rekonstrukce celé stanice, vestibulu, výměna eskalátorů a výstavba bezbariérového přístupu stály celkem 1,3 miliardy Kč. - O víkend 3. a 4. srpna probíhala modernizace vlakového zabezpečovače LZA na lince A ve stanicích Muzeum, Můstek a Staroměstská. V přerušeném úseku Dejvická – Náměstí Míru zajišťovaly náhradní dopravu tramvaje na lince XA. - V souvislosti s modernizací železničních stanic na Smíchově a na Masarykově nádraží, které mají dopad na vyšší využití spojů linky metra B, byl od 2. září zkrácen její interval v sedle pracovních dnů z 5 na 4 minuty. 21. září byla v stanici Radlická na lince B zahájena výstavba plnohodnotného výtahu. Stavební zábor po dobu cca 9 měsíců uzavřel možnost nástupu do vlaků metra ve směru do centra. 4. října došlo v rámci stavby nové linky metra D k probourání tunelové propojky mezi novým úsekem metra a stávající linkou C. - Ve dnech 26.–28. října nejezdilo metro C v úseku Muzeum – Kačerov. Výměna 406 dřevěných pražců za betonové si v úseku Hlavní nádraží – Kačerov vyžádala nasazení náhradní autobusové dopravy XC. - Ve dnech 9.–10. 11. a 23.–24. 11. proběhly další dvě samostatné etapy rekonstrukce stropní desky stanice Florenc. Provoz metra C byl přerušen v úseku Vltavská – Hlavní nádraží, přičemž náhradní dopravu zajišťovala tramvajová linka XC.
	10. ledna byla veřejnosti přestavena vizualizace nové tramvaje pro Prahu, Škoda ForCity Plus 52T. Jde o pětičlankové, plně nízkopodlažní, 32 m dlouhé vozidlo, v němž najde místo k sezení 70 cestujících. Výroba prototypu začala v polovině roku 2024. Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., zatím objednal 40 vozidel, prvních 20 se na pražských kolejích objeví do konce roku 2025, dalších 20 o rok později. V rámci kontraktu se předpokládá využití opce na celkovou dodávku 200 kusů tramvají nového typu. 11. ledna po období silnějších mrazů uzavřela TSK, a. s., část soumostí Libeňského mostu, tzv. inundační most X656 v blízkosti Voctářovy ulice. Na počátku dubna začala demolice inundačního mostu, v létě pak byla odstraněna i rámová konstrukce přemostění Voctářovy ulice. Od 11. ledna do 17. února zajišťoval náhradní dopravu mezi Palmovkou, Dělnickou a zastávkou Tusarova náhradní autobus X25. V polovině února se tramvajové spoje vrátily na hlavní Libeňský most a linky 1 a 6 byly ukončeny ve směru od Manin na provizorním kolejovém přejezdu v zastávce Libeňský most. V souvislosti s rekonstrukční činností v síti tramvají pak během roku zajišťovaly obsluhu Libeňského mostu i další tramvajové linky (např. 27 a 34). - Od poloviny února do konce března probíhala rozsáhlá oprava tramvajové trati na Hlávkově mostě, aby delší dobu zvládala očekávaný větší provoz tramvají při dlouhodobé uzavírci Libeňského mostu. Proběhlo položení nových či repasovaných panelů BKV, výměna kolejnic a opravy částí kolejových konstrukcí na křižovatkách Vltavská a Těšnov (včetně výjezdu z přilehlého obratiště). - Na přelomu března a dubna došlo v několika etapách k opravám vjezdu a výjezdu z obratiště Březiněveská. - Ve druhé půlce dubna prošel opravou také úsek tramvajové trati na Letenském náměstí. - Velký dopad na tramvajový provoz měla rekonstrukce trati a přilehlých křižovatkových konstrukcí v ulicích Havlíčkova a Dláždenná. V květnu a v červnu (do 19. 6.) tak tramvaje neprojeły okolo Masarykova nádraží. Původní zastaralou konstrukci trati z roku 1983 nahradila nová, s koleji upevněnými na betonové desce systémem w-tram. Zastávky Masarykovo nádraží byly posunuty do vzájemně vstřícné polohy, byly umístěny nové přístřešky, odjezdové panely a na jižní straně zastávek vzniklo nové místo pro přecházení. 26. června byla u sochy sv. Václava slavnostně zahájena stavba nové tramvajové trati na Václavském náměstí. Součástí projektu je zásadní modernizace celého náměstí, inženýrských sítí, osvětlení, odvodnění, výstavba retenční nádrže, vysazení nových alejí stromů a položení nových povrchů vozovek i chodníků. Po více než 50 letech zatížení provozem magistrály začala již v roce 2024 v rámci tohoto projektu rekonstrukce stropní desky vestibulu stanice Muzeum, rovněž začal vznikat rozšířený severní výstup z metra Muzeum, kde bude nově umístěn eskalátor. - V červenci, v srpnu a v září proběhla rekonstrukce tramvajové trati ve Vodičkově ulici v 300 m dlouhém úseku od Palackého ulice po začátek ulice Jindřišské. V rámci rekonstrukce byla do trati na Václavském náměstí vložena kolejová konstrukce umožňující budoucí odbočení tramvají směrem k Muzeu.

TRAMVAJE	■ Na začátku letních prázdnin byly zahájeny práce na komplexní rekonstrukci ulice Dukelských hrdinů mezi Strossmayerovým náměstím a Výstavištěm. Dožitou konstrukcí z BKV panelů nahradil systém w-tram a nové bezbariérové přístupné podoby se dočkaly zastávky Veletržní palác v obou směrech a Strossmayerovo náměstí ve směru od Výstaviště. 2. září na tuto stavbu navázala rekonstrukce vjezdové kolejové konstrukce a nástupních a výstupních zastávek v obratišti Výstaviště, které jsou nyní rovněž bezbariérové. Do ulice Dukelských hrdinů, která finální podobu chodníků a vozovek získá až v roce 2025, se tramvaje vrátily 26. října. Tramvajové obratiště Výstaviště, kde přibyla jedna kolejová spojka usnadňující provoz historických tramvají směrem do zastávky Stromovka, přivítalo cestující opět v sobotu 23. listopadu. ■ Oprava kolejových oblouků ve Francouzské a Moskevské ulici přerušila provoz mezi náměstím Míru a Čechovým náměstím od 11. do 23. listopadu. ■ Aby se předešlo riziku možného mimořádného zimního přerušení provozu, byl provoz tramvají na hlavním Libeňském mostě v úseku Dělnická – Maniny – Libeňský most ukončen 25. listopadu. Do doby zahájení demolice hlavní části mostu bude náhradní dopravu v úseku Tusarova – Dělnická – Maniny – Palmovka zajišťovat náhradní autobusová linka X25. Ta od 30. prosince zkrátí svou trasu v okolí Palmovky, kde projíždí stavebním areálem budoucího centra Evropské kosmické agentury. Výlukové trasy linek 1, 6, 12, 14, 25, 31 a 94 v okolí uzavřeného mostu přešly do trvalého stavu (viz obrázky). ■ 13. prosince bylo slavnostně otevřeno 260 metrů dlouhé prodloužení tramvajové trati v ulici Na Pankráci. Posun úvratové konečné linky 19 jižně od křižovatky s Hvězdovou ulicí až ke vstupu do stanice metra si vyžádal řadu přeložek inženýrských sítí a výstavbu nového podchodu pod ulicí Na Pankráci. Tramvajové spoje na nové trati budou hned v roce 2025 plnit roli náhradní dopravy při dlouhodobé uzavírci stanice metra Pankrác na lince C, kde budou probíhat práce na propojení s novou linkou D.
AUTOBUSY A TROLEJBUSY	■ S cílem zlepšit pravidelnost spojů na lince 164 došlo 3. ledna k jejímu zkrácení do trasy Sídliště Řepy – Malovanka. Původní spojení ze Sobína směrem do Řep a na Bílou Horu zajistila nová linka 214, která byla doplněna školním spojením linky 279. ■ Na začátku ledna byla po dohodě s MČ Praha 4 a MČ Praha-Kunratice upravena trasa linky 193 v oblasti Budějovické. Kvůli posílení přetížených spojů linky 138 z Kačerova ve směru IKEM je nově z Budějovické k Nemocnici Krč vedena přes Brumlovku a Kačerov. ■ Také v lednu 2024 byly spoje na lince 224 prodlouženy ze zastávky Bryksova do obratiště Sídliště Černý Most. ■ 1. února skončil mnohaletý zkušební provoz trolejbusů v oblasti Proseka převedením všech spojů autobusové linky 140 pod nové číslo trolejbusové linky 58. Trasa linky (Palmovka – Čakovice – Miškovice) se změnila pouze v oblasti Palmovky, kde trolejbusy využívají pro nabíjení nových odstávů vedle tramvajové trati v ulici Na Žertvách a směrem na Prosek pak nově odjíždějí Zenklovou ulicí. Pro linku 58 je k dispozici 15 kloubových trolejbusů SOR NB18. ■ V únoru 2024 začala stavba nové výstavní haly v zadním traktu Vozovny Střešovice, která bude primárně určena pro umístění historických autobusů a trolejbusů. ■ 6. března odpoledne postupně za provozu nahradily nové dvoukloubové parciální trolejbusy na lince 59 původní kloubové autobusy na lince 119 spojující Letiště s metrem A u Nádraží Veveřslavín. 20 nových vozidel Škoda-Solaris 24m nabízí při stejných intervalech o 30 % vyšší kapacitu spojů na Letiště a z Letiště při snížení spotřeby nafty o 690 000 litrů ročně a snížení emisí o 1 300 tun ročně. 11,5 km trasy mezi Nádražím Veveřslavín a Terminálem 3 je vybaveno trolejemi, zbytek linky jedou trolejbusy na baterii. Tu mohou nabít na 21 stanicích v Garážích Řepy, na třech v obratišti Nádraží Veveřslavín nebo na devíti přímo na Letišti. ■ 18. června zasáhl do provozu první z 20 objednaných hybridních autobusů Iweco Urbanway Hybrid 18 m. Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., může na základě rámcové smlouvy odebrat až 140 těchto autobusů, které jsou vybaveny automatickou převodovkou s elektromotorem, který funguje zároveň jako generátor energie. Pomáhá například při rozjíždění vozidla nebo slouží pro rekuperaci energie při brzdění. Autobusy mají také baterii, kterou je možné dobíjet i externě. ■ Od 29. 6. začal po rozsáhlé informační kampani platit jednotný režim odbavování na autobusových i trolejbusových zastávkách v Praze i ve Středočeském kraji. Pokud cestující nastupuje, pro zastavení autobusu stačí viditelně stát na zastávce (autobus musí zastavit i v případě, že v zastávce už jiný stojí). V případě výstupu v jakékoli zastávce je nutné dát znamení řidiči a stisknout tlačítko STOP či tlačítko dveří. ■ Z důvodu téměř nulového využití ukončila 26. července svůj provoz speciální autobusová linka H1 (Náměstí Republiky – Chodov). Linka byla např. ještě v roce 1995 jedinou možností, jak po Praze např. na vozíku cestovat. V celé Praze tehdy jezdily jen tři nízkopodlažní autobusy, žádná nízkopodlažní tramvaj a přístup do metra měli vozíčkáři jen na Hlavním nádraží a na novém úseku metra B mezi Novými Butovicemi a Zličínem. Naproti tomu v roce 2024 během dne projelo Prahou přes 28 000 spojů zajišťovaných nízkopodlažními vozidly PID, stovky z nich i v zastávkách sedmi zrušených spojů linky H1. Od srpna 2024 vzrostl navíc počet dodávek Bezba dopravy na zavolání, a to na 43. ■ V polovině letních prázdnin začaly linky 108 a 131 zastavovat v nové zastávce Ronalda Reagana. ■ 1. září došlo ke zkrácení ranního souhrnného intervalu linek 146 a 155 z oblasti Habrové směrem na Želivského z 10 na 7-8 minut. Linka 146 začala jezdit do Hrdlořez i o víkend, naopak spoje linky 155 v úseku Želivského – Nemocnice Vinohrady z důvodu nevyužití o víkend jezdit přestaly. V příměstské dopravě byla linka 319 z Nádraží Veveřslavín do Hostouně a Unhoště přečíslována z čísla 319 na 429. ■ Od začátku listopadu byla zkrácena trasa linky 158 do úseku Letňany – Sídliště Letňany. Její spoje do Třeboradic nahradila linka 185 prodloužená od Kbelského hřbitova přes Čakovice. Celodenně byla posílena linka 159 mezi Letňany, Kbely a Vínouří a pouze ráno linka 123 ze Šmukýřky k Andělu a Na Knížecí. Linky 130 a 246 začaly na Jihozápadním Městě zajišťovat do nové zástavby a obsluhovat zastávku Toufarova a na lince 216 byl obnoven víkendový provoz. Na začátku prosince pak vyjela do Nových Vokovic linka 218. ■ Na základě výsledků výběrových řízení realizovaných společně Středočeským krajem a hl. m. Prahou vyjely 1. prosince podle nových jízdních řádů autobusové dopravci ve 35 provozních oblastech v okolí metropole. Šlo o dosud největší soutěž tohoto druhu v České republice. Zadávací řízení na nové smlouvy o veřejných službách bylo rozděleno do čtyř vln, přičemž v každé z nich bylo vysoutěženo 8 až 10 oblastí. Nové smlouvy, které zahrnují i všechny spoje příměstských linek zajišťujících do Prahy, byly uzavřeny na 10 let. Příměstské a regionální spoje v Praze a Středočeském kraji nově zajišťuje 31 dopravců a také několik jejich subdodavatelů. Celkem je na příměstských a regionálních linkách PID v běžný pracovní den provozováno cca 1 200 autobusů délky od 7 do 18 metrů. ■ 15. prosince vstoupily do systému PID další dvě nové dálkové linky 425 z Černého Mostu do Trutnova a Pece pod Sněžkou a 428 ze Smíchovského nádraží do Strakonice (o víkendu až do Volyně a Vimperka).

ŽELEZNICE	■ Od 10. ledna do 1. července (obnovení provozu na první koleji) byl přerušen provoz na Branickém železničním mostě. Cena všech prací, které začaly již v roce 2023 a netýkaly se jen samotného 950 m dlouhého mostu, se vyšplhala na 2,6 mld. Kč (spolufinancování z Nástroje pro propojení Evropy CEF nárokováno ve výši 1,5 mld. Kč). Druhá kolej přibyla nejen na samotném mostě, ale i na 8 km dlouhé navazující trati v Krčském údolí, až po rozdělení trati směr Vršovice a Záběhlce. Stavbaři dále vyměnili most přes Údolní ulici a zcela novou podobu získala železniční zastávka na Kačerově. ■ 11. ledna byla slavnostně zahájena rekonstrukce Masarykova nádraží v Praze. Do roku 2027 za 3,4 mld. Kč vznikne platforma nad kolejíštěm a namísto dosavadních sedmi kolejí budou vlaky přijíždět na kolejí devět. V roce 2024 začala stavba archeologickým průzkumem, demolicí nástupišť v severní části nádraží (koleje 6. a 7.) a výstavbou opěrných sloupů budoucí platformy. Práce se rovněž rozběhly na východ od nádraží v lokalitě Sluncová (Pod Krejčárkem) a stavební činnost probíhala již i na východním zhlaví stanice. ■ 13. února začala oficiálně stavba modernizace Smíchovského nádraží, která si vyžádá náklady ve výši 5,1 mld. Kč. Po přípravných pracích z předchozích let, které zahrnovaly demolice řady objektů okolo nádraží, pěší lávky a odstavných kolejí, začaly práce na nové podobě stanice. V roce 2024 došlo k odstranění staničních kolejí západně od třetího nástupiště, kde začaly vznikat zárodky nových podchodů. ■ 2. dubna byla otevřena lávka pro pěší přes Chlumeckou ulici. Nová železniční stanice Praha – Rajska zahrada získala přímé propojení do blízkého sídliště i ke stanici metra B Rajska zahrada. Přístupové trasy k železniční stanici byly osazeny novými informačními prvky projektu Čitelná Praha. ■ 20. dubna byla v rámci Regionálního dne PID v Benešově u Prahy představena první z dvaadvaceti Českými drahami, a. s., objednaných třívozových jednotek RegioPanter určených pro provoz v Praze a ve Středočeském kraji. ■ 24. října začaly zastavovat osobní vlaky v modernizované železniční zastávce Praha-Kačerov a v celém úseku z Kačerova až na Branický most byla zprovozněna i druhá kolej. Na Kačerově je k dispozici nové ostrovní nástupiště dlouhé 230 metrů, se zastřešením a přístupem po nové lávce, po schodišti či výtahem. Traťová rychlost se v Krčském údolí zvýšila až na 100 km/h. ■ K datu celostátní změny JŘ 15. prosince došlo ke změně konceptu obsluhy na tratích Praha – Kolín – Kutná Hora a Praha – Milovice/Nymburk – Kolín ve špičkách pracovních dnů. Cílem bylo pro část cestujících ze vzdálenějších měst a obcí zrychlit dojezdové časy do Prahy. Linka S1 jede ve špičkách pouze v úseku Praha hl. n. – Poříčany, v úseku Poříčany – Kolín se ze spěšných spojů linky R41 stávají zastávkové vlaky. Do Milovic jsou v intervalu 30 minut ve špičkách prodlouženy spoje linky S9 začínající ve Strančicích. V ostatních obdobích jede do Milovic nadále linka S22, která je shodně s linkou S2 kvůli rekonstrukci Masarykova nádraží výchozí ze stanice Praha hl. n. Na trase Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín je zavedena nová spěšná linka R42, která je v posledním úseku zastávková (náhradou za polovinu spojů linky S2). Linka S7 je zkrácena do trasy Beroun – Praha hl. n., její vložené spoje z Řevnic končí na Smíchovském nádraží a dříve pokračující spoje na Kolín jsou vloženy do linky S1 z Masarykova nádraží. Kvůli rekonstrukci Smíchovského nádraží jsou expresní vlaky ve směru Plzeň odkloněny přes Vršovice, Krč a Branický most. ■ Od poloviny prosince bylo do provozu nasazeno všech 22 nových jednotek RegioPanter, které navýšily kapacitu příměstských vlaků v okolí Prahy o 4 950 míst. Jsou nasazovány primárně na linku S4 mezi Prahou, Kralupy nad Vltavou a Ústím nad Labem. Nově se také objevují na spěšných vlacích v okolí Prahy. ■ Po celý rok 2024 probíhala výstavba nového nádraží Praha-Bubny a návazných úseků. Byla dokončena hrubá stavba skeletu nové stanice i celé estakády směrem k Výstavišti, včetně mostu přes ulici Dukelských hrdinů a objektu nové zastávky Praha-Výstaviště. ■ Od 15. prosince převzal na základě výsledků soutěže z roku 2021 provozování linky S49 v úseku Roztoky u Prahy – Praha-Hostivař nový dopravce REGIOJET, a. s. Jelikož nebyly výrobcem jeho vozidel ke stejnému datu dodány a plně zprovozněny nové třívozové nízkopodlažní elektrické jednotky PESA Elf.eu, na lince S49 budou cca do dubna 2025 nasazovány původní vozidla společnosti Arriva, která budou jezdit pod licencí RegioJetu. Ze stejného důvodu bylo v prosinci 2024 na duben dalšího roku odloženo zprovoznění nové linky S61 Praha-Vršovice/Praha hl. n. – Úvaly.
OSTATNÍ	■ V průběhu ledna byla spuštěna možnost si ve žlutých předprodejních automatech v metru pořídit i předplatní jízdenku pro cestování po Praze (měsíční, čtvrtletní, roční), a to včetně zlevněné studentské. Automaty rovněž nabízejí možnost ověřit si aktuální platnost kupónu na kartě Lítačka. ■ Na konci ledna byl spuštěn zkušební provoz nového komplexního vyhledávače v aplikaci PID Lítačka. Kromě spojení PID aplikace nově nabízí i možnost vyhledávat multimodální spojení s využitím sdílených kol i aut, zahrnuje možnost pěší části trasy či využití taxislužby. ■ V dubnu 2024 se ve dvoraně Masarykova nádraží objevily dvě velkoplošné LCD obrazovky s informacemi o odjezdech tramvají a metra. ■ V rámci projektu Čitelná Praha bylo v roce 2024 na autobusové a tramvajové zastávky instalováno 30 samostatných odjezdových panelů. Objevily se mimo jiné i na velmi vytížených zastávkách Anděl, I. P. Pavlova či Náměstí Míru. 45 odjezdových panelů bylo pak v tomto roce osazeno do zastávkových přístřešků. ■ Od konce června je i v aplikaci PID Lítačka k dispozici aktuální mapa poloh jednotlivých spojů PID. Doplňuje tak oblíbenou webovou aplikaci mapa.pid.cz, která je v provozu již několik let. ■ 1. července byla zkrácena tzv. aktivacíní doba od zakoupení jízdenky v aplikaci PID Lítačka do zahájení její platnosti ze dvou na jednu minutu. Tato doba má sloužit k tomu, aby zabránila okamžitému nákupu platné jízdenky cestujícím v okamžiku, kdy je kontrolován pracovníky přepravní kontroly. ■ 13. září 2024 byl před očekávanými velkými dešti z bezpečnostních důvodů přerušen provoz Lanové dráhy na Petřín a po výrazných srážkách, které měly negativní dopad na stav trati, již nebyl obnoven. V letech 2025 a 2026 projde lanová dráha zásadní rekonstrukcí, na novou trať poté vyjedou zcela nová vozidla. ■ 16. prosince schválilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy uzavření nové smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s. (DPP). Touto smlouvou je zajištěn provoz městské hromadné dopravy v Praze na období od 1. 1. 2025 do 30. 6. 2047. Délka trvání 22,5 roku byla zvolena s ohledem na mimořádně velké investice DPP do nových infrastrukturálních projektů, jako je nová linka metra D, nové tramvajové a trolejbusové tratě či nákup nových, zejména bezemisních, vozidel. Předpokládaná hodnota smlouvy v nákladech v cenách roku 2025 za 22,5 roku činí 664 mld. Kč. Při započítání všech předpokládaných opcí a přiměřeného zisku (ten je určen především na obnovovací investice DPP) je hodnota smlouvy 984 mld. Kč. Hl. m. Praha (HMP) však zaplatí jen část těchto nákladů snížených o tržby a ostatní výnosy. Celkem HMP na dalších 22,5 roku objedná cca 4 590 000 000 vozových km. ■ Na konci prosince 2024 začala ve všech vozech metra postupná výměna vizuální podoby informací o linkách metra do inverzní podoby bílé na černém pozadí. Úpravou do stejného vizuálního stylu prošly i orientační plány sítě PID ve vozech metra.

4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Systém celoměstských cyklotras hlavního města Prahy je rozdělen do třech základních kategorií:

- **Nadřazené cyklotrasy** (A1 až A9 a okružní A50), jedná se o nejvýznamnější trasy celoměstského významu či průběh významných tras národního významu územím Prahy.
- **Páteřní cyklotrasy** (A + dvojmístné číslo), jedná se o významné trasy celoměstského významu.
- **Hlavní cyklotrasy** (A + trojmístné číslo), jedná se o ostatní trasy celoměstského významu.

Základní údaje o cyklistické infrastruktuře v Praze

Celková délka značených cyklotras	Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras	Cykloobousměrky
549 km	256 km	63 km
Cyklopiktokoridory	Cyklopruhy vyhrazené / ochranné	Cyklopruhy společné (+ bus + taxi)
38,2 km	74,2 km / 80,1 km	40,5 km
Stojany na kola (dvoumístné)	Předsazené stopčáry pro cyklisty	Přejezdy pro cyklisty
4 390	2 053	232 (z toho 115 řízených SSZ)



■ Podchod v Praze-Zbraslavi



■ Cyklochodník Kačerov – Kamýk

Nové prvky cyklistické infrastruktury realizované v roce 2024

Realizace	Délka / počet	Realizace	Délka / počet
Cyklopruhy (V14 / V14–ochranný)	0 km / 6,6 km	Cyklopruhy společné (+ bus + taxi)	0,75 km
Cyklopiktokoridory (V20)	0,5 km	Cyklopřejezdy (V8)	13 ks
Cykloobousměrky	16,4 km	Stojany na kola (dvoumístné)	23 ks



■ Cyklopruh, ulice V Olšinách



■ Cyklostezka A1 v parku U Vody

Koncem roku 2024 Praha otevřela nový podchod v Praze-Zbraslavi, který spojuje ulice Lesáků a Za Dálnicí a slouží jako stezka pro pěší a cyklisty. Povrch stezky je asfaltový, šířka je 3 metry, délka 50 metrů. Podchod nahradil nebezpečný přechod přes Strakonickou.

Dokončené investiční akce v cyklodopravě v roce 2024		
Lokalita	Trasa	Popis stavby
Kačerov – Kamýk	A42	Rekonstrukce chodníku legalizovaného pro jízdu na kole mezi zastávkou U Labutě a stanicí metra Kačerov v Praze 4. Komunikace o délce 900 metrů a šířce 3–3,75 metrů byla částečně doplněna o osvětlení, doplněny byly bezbariérové úpravy a úpravy zeleně.
Stromovka – Varhulíkové	A1	Stezka pro pěší a cyklisty v nově vybudovaném parku U Vody v Praze 7 má asfaltový povrch, délku 250 metrů a je 4 metry široká.
Koloděje – Stupice	8100	Stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů o celkové délce 78,05 metru a šířce 1,5 až 3 metry. Povrch stezky je navržen z minerálního betonu (tzv. mlatový povrch). Účelem stavby je nemotorové propojení Středočeského kraje a hlavního města Prahy.

Na Praze 9 byla vyznačena nová cyklostezka o délce 35 metrů, která spojuje obě části Ocelářské ulice. Cyklostezka se nachází v pěší zóně mezi O2 arénou a OC Galerie Harfa a zjednodušuje pohyb napříč čtvrtí.

Nová stezka pro pěší a cyklisty o délce 1 300 metrů byla otevřena koncem roku 2024 i mezi Dolními Měcholupy a Uhříněvsí. Trasa je alternativou pro rušnou Kutnohorskou ulici a navazuje na původní historickou cestu.



■ Cyklostezka, ulice Ocelářská

Neinvestiční akce v cyklodopravě v roce 2024 (dopravní opatření – zvyšování bezpečnosti)		
Lokalita	Trasa	Popis stavby
V Olšinách	A230	Nový cyklopruh směrem do centra o délce 200 metrů a šířce 1,5 metru.
Na Pankráci	A41	Cyklopruh v obou směrech na celkem 390 metrech ulice Na Pankráci.
Dukelských hrdinů	A310	Cyklopruh za zastávkou o šířce 1,5 metru a délce 115 metrů. Jedná se o nestavebně vytvořený cyklistický objezd zastávkového mysu.
Podbělohorská	A32	Nevyhrazený cyklopruh dlouhý 400 metrů překonávající výšku 22 metrů.
Hartigova	A240	Ochranný cyklopruh ve stoupání o šířce 1,5 až 1,75 metru v celkové délce 1,5 kilometru. V klesání byly před ostrůvky vyznačeny cyklopiktokoridory.
Komořanská	A402	Cyklopruh v obou směrech o šířce 1,5 metru v 400 metrů dlouhém úseku mezi ulicemi U Spořitelny a Zlochova.
Granitova	A43+A7	Nová stezka pro chodce a cyklisty s asfaltovým povrchem o délce 320 metrů.

Na podzim 2024 byl opraven cca 150 metrů dlouhý úsek cyklotrasy A2 u Galerie Mánes. Hladká dlažba byla poškozena provozem automobilů a ztěžovala průjezd cyklistům na cyklotrase A2.

V pražské Troji byla vyznačena druhá nejdelší pražská cykloobousměrka (hned po ulici K Radonicům v Satalicích) v ulici Nad Kazankou s délkou přibližně 900 metrů.

Nové cykloobousměrky byly vyznačeny i na Praze 3 (ulice Jeseniova, Ambrožova, Habrová, Bořivojova, Orlická), na Praze 4 (Podolská ulice), na Praze 6 (Goetheho a Mickiewiczova ulice, ulice Myslivečkova, Diskařská, U Vojenské nemocnice, Lotyšská), na Praze 8 (20 nových cykloobousměrných úseků v okolí Zenklovy ulice), na Praze 9 (Granitova ulice), na Praze 10 (Pod Kapličkou) a na Praze 12 (Mezihorská ulice). Svou první cykloobousměrku vyznačila i Praha 2 (ulice U Vodárny). Více než 2 kilometry nových cykloobousměrek vyznačila Praha 7, Holešovice se tak po Karlíně a Petrovicích staly třetí městskou částí s plošnými cykloobousměrkami.



■ Cykloobousměrka, ulice Goetheho



■ Cyklostezka podél Granitovy ulice

Parkovací místa pro kola a koloběžky jsou využívána především pro sdílená kola a koloběžky a v roce 2024 přibyla hlavně na Praze 1, 6, 7 a 10. V Praze je jich vyznačeno již více než 130. Jediná veřejná kolárna vznikla při základní škole v Kunraticích.

4.1 CYKLISTÉ V PROSTŘEDCÍCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY (PID)

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

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

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



■ Tímto symbolem jsou označeny zastávky, kde je povolen nástup s jízdním kolem do tramvaje

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

Pro cestující s platným jízdním dokladem PID (nebo dokladem na bezplatnou přepravu dle Tarifu PID) je na území Prahy (pásma P, O, B) přeprava jízdních kol ve vlaku bezplatná (stejně jako v metru, na vybraných úsecích tramvajových linek a přívozech), mimo území metropole je přeprava kol zpoplatněna. Speciální vlak „Cyklohráček“ je v provozu od konce března do konce října v nepracovní dny v trase Praha hl. n. – Praha-Smíchov severní nástupiště – Hostivice – Středokluky – Podlešín – Slaný – Zlonice. Tento vlak nabízí rozšířenou přepravu jízdních kol, hrací koutek pro děti a herní stoly. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen speciální cyklovůz vlaku.

Benefitní program je projekt propojení sdílených kol s Pražskou integrovanou dopravou. Každý majitel elektronické předplatní jízdenky pro Prahu může využít zdarma až dvakrát denně prvních 15 minut jízdy na sdíleném kole provozovatelů Rekola a Nextbike. Další velká část jízd pak proběhne skrz další podpory jako karta Multisport, která uživatelům proplácí 2x denně 60 minut zdarma.

4.2 POČET CYKLISTŮ

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

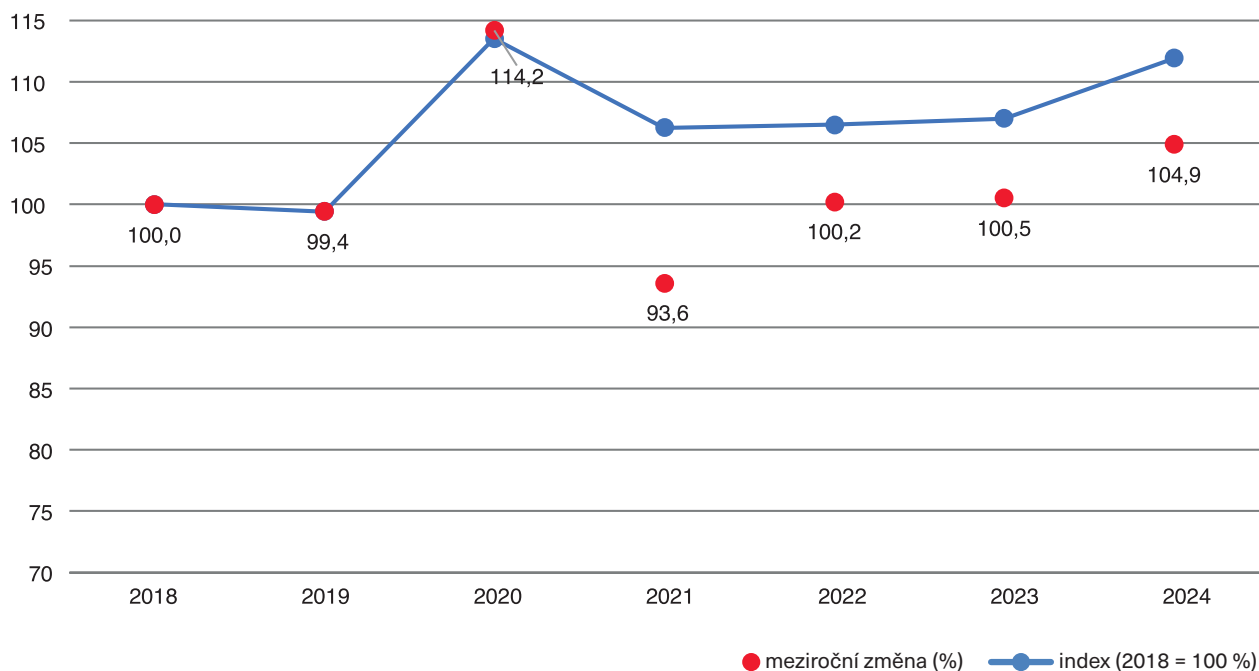
V letech 2023 a 2024 byla na síti sčítači osazených komunikací či v jejich bezprostředním okolí provedena významná řada oprav a uzavírek. Stavební činnost a další změny výrazně ovlivnily data na řadě lokalit, kdy došlo v roce 2024 buď k poklesu proti předchozím rokům z důvodu uzavírky (například lokalita Barrandovský most), či naopak k výraznému nárůstu, kdy ovšem fakticky došlo k návratu k běžnému stavu (například lokalita Modřany).

Celoroční intenzity cyklistů zjišťované automatickými sčítači

Název stanoviště	Umístění stanoviště (cyklotrasa, lokalita)	Cyklistů za rok		Změna	Cyklistů za den
		2023	2024	24/23 (%)	max. roku 2024
Anděl (Plzeňská)	A14, Plzeňská	161 563	210 979	30 %	1224 (út)
Atletická	A140, mezi ulicemi Běžecká a Skokanská	48 178	52 451	8 %	493 (čt)
Barrandovský most	A12, stezka na levém předmostí	61 931	19 803	–68 %	505 (st)
Chodov	A22, mezi ulicemi Brněnská a Roztylská	98 429	65 500	–33 %	776 (st)
U Českých loděnic	A2, u křížení s A27	372 729	405 900	8 %	3647 (ne)
Dukelských hrdinů	A310, mezi ulicemi Skalecká a Kostelní	72 398	60 290	–16 %	710 (út)
Elsnicovo náměstí x U Českých loděnic	A26, podél Rokytky	89 929	155 629	73 %	1036 (st)
Hybernská	A25, mezi ulicemi Opletalova a Dlážďená	104 853	102 076	–2 %	880 (po)
Hlubočepská	A12, Zbraslavská – Na Srpečku	177 263	167 965	–5 %	1625 (ne)
Jeremenkova	A221, bývalé Podolí	108 238	98 750	–8 %	645 (út)
Kampa	A1, vstup do parku Kampa	162 987	172 873	6 %	1099 (út)
nábřeží Kapitána Jaroše	A1, 200 m od Hlávkova mostu	108 739	145 362	33 %	4718 (ne)
Letňany	A27, stezka přes komunikaci Kbelská	76 247	86 461	13 %	741 (so)
Radotín	A11, ulice K Radotínu	31 922	36 146	13 %	545 (st)
Mladoboleslavská	A265, mezi ulicemi Hůlkova a Polaneckého	92 378	99 292	7 %	924 (ne)
Pelléova	A160, přejmenovaný Špejchar	69 163	67 755	–2 %	1107 (út)
Podolské nábřeží – stezka	A2, 150 m jižně od Vyšehrad. tunelu	216 243	300 299	38 %	2291 (út)
Podolské nábřeží – vozovka	A2, ve vozovce, u TS 224/23	190 732	131 115	–31 %	978 (st)
Podbabská	A1, mezi ulicemi V Podbabě a Pod Paťankou	86 582	52 782	–39 %	416 (st)
Povltavská	A2, 180 m jižně od Trojského zámku	458 542	502 031	9 %	6421 (ne)
Rohanské nábřeží	A2, mezi Hlávkovým mostem a ul. Ke Štvanici	156 430	322 794	106 %	2525 (út)
Smetanovo nábřeží	A2, mezi ulicemi Betlémská a Na Zábřadlí	387 307	396 613	2 %	2003 (st)
Lahovičky (Strakonická)	A1, u Lahovického mostu	134 001	79 929	–40 %	1475 (ne)
Krč (Sulická)	A22, pod Jižní spojkou	154 947	101 338	–34 %	1167 (út)
Císařský ostrov	A160, u mostu přes Plavební kanál	391 338	318 083	–18 %	3656 (st)
Stezka okolo Rokytky	A26, bývalý název Vysočany	226 570	189 741	–16 %	2087 (st)
Drážní stezka – Vítkov	A25, paralelně s ulicí Koněvova	80 655	106 307	31 %	640 (út)
Modřany	A2, křížení ulic Vltavanů a U kina	59 201	591 578	899 %	6357 (ne)
Vršovická	A23, v cyklopruzích u Vršovického nádraží	42 341	75 062	77 %	490 (út)
V Zámčích	A2, u mostku přes Čimický potok	273 588	252 107	–7 %	3455 (st)
Celkem		4 695 424	5 367 011	14 %	

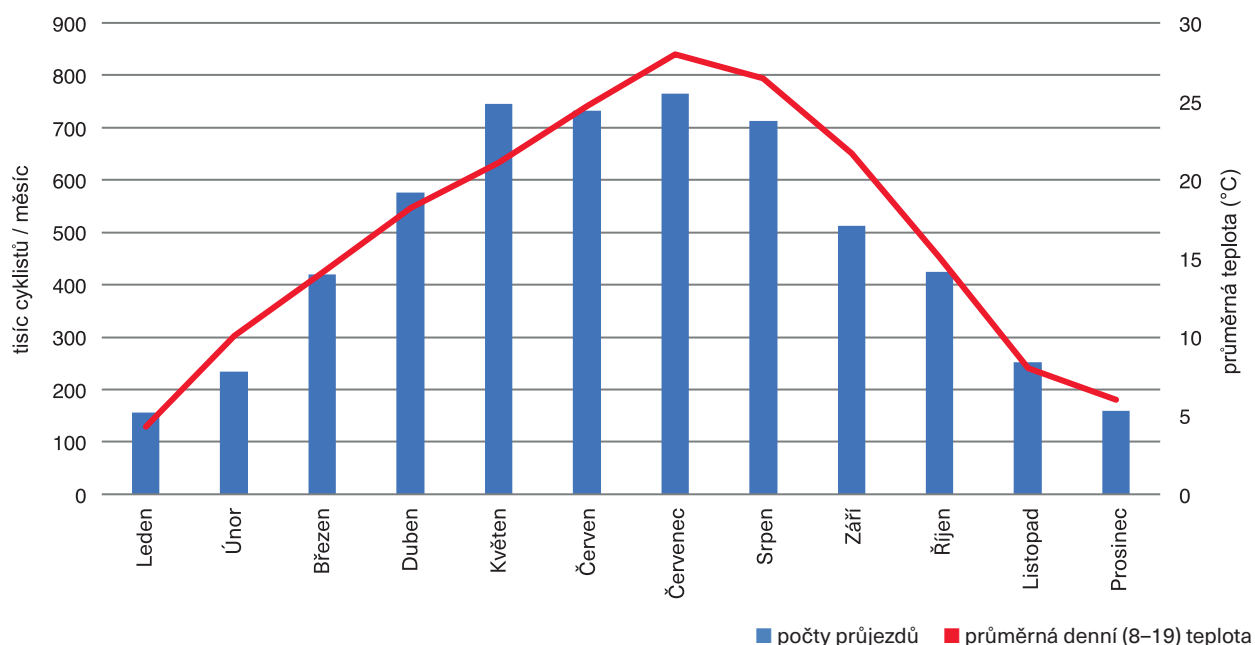
Uvedené výpadky, způsobené vnějšími vlivy a nedostatky technologie, jsou dlouhodobě výraznější než vlastní změna intenzity cyklistické dopravy v hl. m. Praze. Výpadky jsou proto ošetřeny indexem, který porovnává data, pouze pokud jsou v dostatečné kvalitě dostupná na měřené lokalitě v obou následujících letech. Výsledný index udává meziroční pohyb v zatížení měřicích profilů v Praze pro roky 2018 až 2024 (rok 2018 = 100 %). Index byl verifikován prostřednictvím dat z mobilních aplikací Na kole Prahou (plánovač cest pro cyklisty, zaznamenávající projeté trasy, provozovaný Prahou), daty dostupnými z aplikace Strava a daty od provozovatelů služeb sdílení kol. Zatímco sčítače zaznamenaly meziročně nárůst všech průjezdů o 14 %, po očištění dat o výpadky sčítačů a uzavírky index vykazuje skutečný meziroční nárůst intenzity cyklistické dopravy o 4,9 %.

VÝVOJ INTENZIT CYKLISTICKÉ DOPRAVY V LETECH 2018–2024

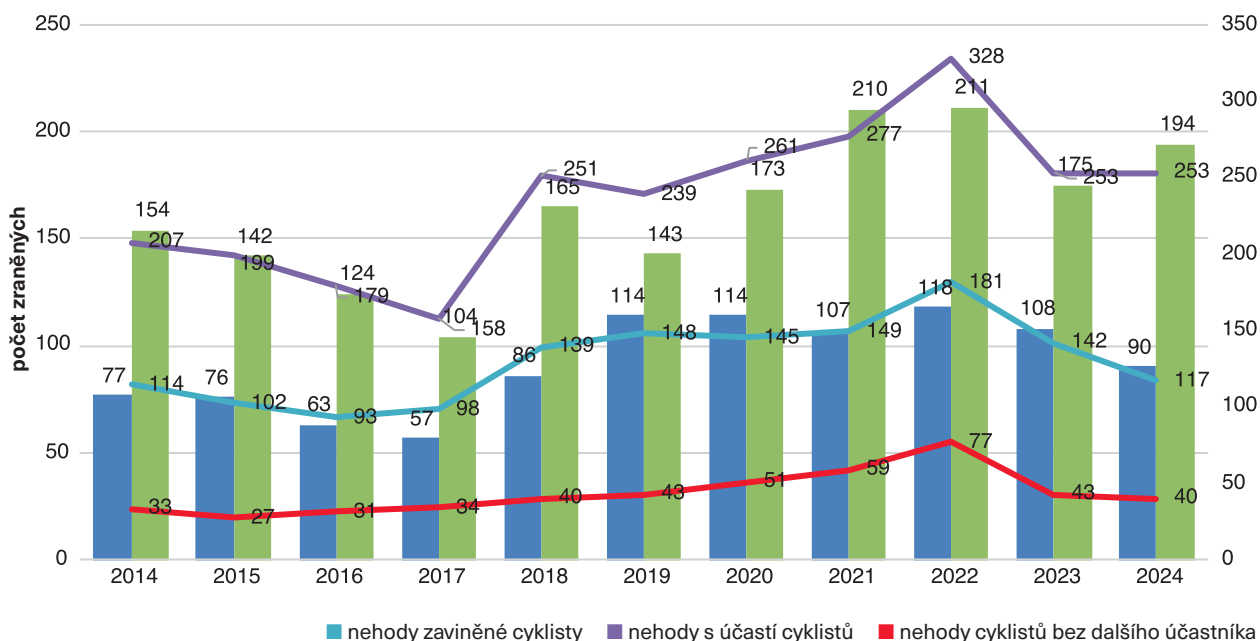


Největší meziroční nárůst průjezdů cyklistů na jednotlivých sčítačích byl v roce 2024 zaznamenán právě na profilech ovlivněných předchozími uzavírkami (Modřany, Rohanské nábřeží). V těchto případech se však jedná o návrat k jejich běžnému provozu. Lokalitou s největším počtem detekcí cyklistů v obou směrech byl cyklistický profil Modřany. Měsícem s nejvyšším počtem detekovaných cyklistů byl červenec.

ROČNÍ VARIACE CYKLODOPRAVY 2024 PODLE AUTOMATICKÝCH CYKLOSČÍTAČŮ

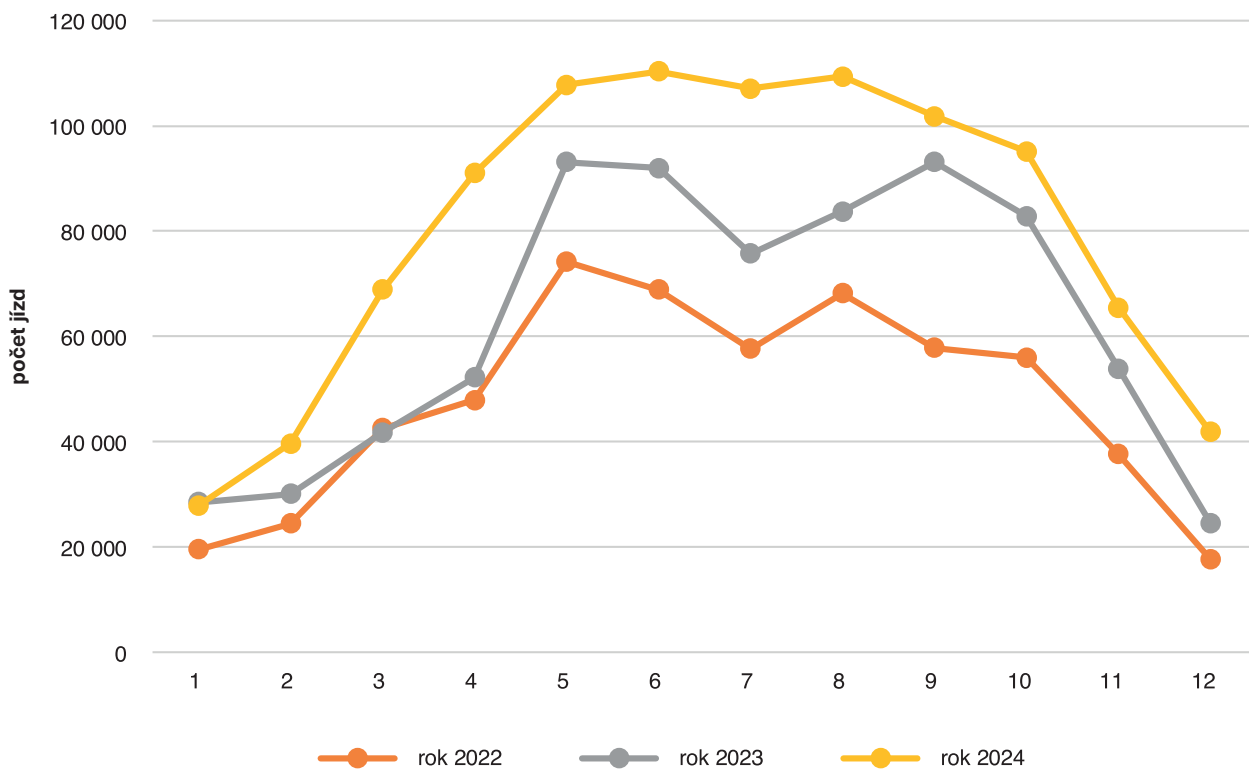


NEHODY ZAVINĚNÉ CYKLISTY / NEHODY S ÚČASTÍ CYKLISTŮ V PRAZE V LETECH 2014–2024 (ZDROJ OSDP KŘP HL. M. PRAHY)



Významnou změnu přináší dlouhodobá podpora bikesharingu, kdy jen jízdy sdílených kol v rámci PID Lítačka zaznamenaly meziroční nárůst o 215 tis. výpůjček, tj. 28,6 %. Zjevný je i rozvoj využití jízdních kol v rámci doručovacích služeb soukromých přepravců, pro který však zatím nemáme k dispozici odpovídající data.

JÍZDY NA SDÍLENÝCH KOLECH V APLIKACI PID LÍTAČKA 2022–2024



5 PĚŠÍ DOPRAVA

Bezpečnost na pozemních komunikacích je klíčovým prvkem v širokém segmentu osobní i veřejné dopravy. Základní požadavky jsou kladeny na ochranu života, zdraví a majetku všech účastníků silničního provozu, a především je důraz kladen na bezpečnost té nejvíce ohrožené skupiny účastníků, tedy chodců, neboť nejsou, oproti ostatním účastníkům silničního provozu, ničím chráněni a případné dopravní nehody a mnohdy i drobné kolize s účastí chodců mívají fatální charakter. Pěší doprava je počáteční a koncovou fází všech vykonaných cest. Právě z tohoto prostého faktu plyne potřeba zvýšené ochrany a vylepšování možností pěší chůze ve městech. Na území měst se chodec vždy dostává do kontaktu s ostatními dopravními systémy. Způsob a kvalita řešení těchto kontaktů při územním plánování i při plánování konkrétních dopravních uzlů přímo ovlivňuje kvalitu chůze a zvláště bezpečnost chodce. Pohyb chodců v intravilánu má svá výrazná specifika a velmi úzce s ním souvisí atraktivita veřejných prostor.



■ Podchod Strakonická



■ Podchod Türkova

Hlavním přínosem v oblasti zlepšení bezpečnosti pro chodce je realizace zcela nového podchodu pod ulicí Strakonická. Tento podchod nahradil nebezpečný přechod pro chodce, kdy chodci byli nuceni přecházet přes pět jízdních pruhů v úseku, kde dochází k postupnému napojení ulice Strakonická na dálnici D4. Zároveň i v ulici Strakonická došlo ke zrušení snížení rychlosti na 50 km/h, tudíž vybudovaný podchod zlepšil podmínky pro všechny účastníky provozu.

Dalším příkladem toho, že je nutné nejen budovat, ale i udržovat podchody v Praze, je rekonstrukce podchodu v ulici Türkova. V roce 2024 byla zahájena první etapa rekonstrukce tohoto podchodu, která by měla trvat do roku 2025.



■ Věšínova



■ Kralická

V rámci chodníkového programu Staré Strašnice došlo k opravám chodníků na Praze 10. Konkrétně se jednalo o výměnu chodníkových vrstev v ulici Kralická, Věšínova, Nad Primaskou, Za Poštou, Saratovská a Mrštíkova.



■ Budějovická



■ Elišky Přemyslovny – Lomařská

V ulici Budějovická došlo k rozsáhlé rekonstrukci v celém uličním prostoru. Hlavním přínosem pro pěší jsou především nově upravené chodníky a realizace bezpečnějších přechodů pro chodce v ulici, kde hlavní riziko spočívá v příčném sklonu ulice. Právě sklon ulice navádí řidiče ze směru od stanice metra Budějovická k nedodržování nejvyšší povolené rychlosti, a tím mohou být chodci ohroženi.

Na křižovatce ulic Elišky Přemyslovny – Lomařská bylo realizováno přisvětlení přechodu pro chodce, který se nachází v blízkosti dětských hřišť, parků a obchodů. Toto zlepšení má především zvýšit bezpečnost na daném přechodě v brzkých ranních a večerních hodinách.



■ U Chodovského hřbitova



■ U Českých loděnic

V říjnu 2024 došlo k počátku realizace bezbariérových přechodů pro chodce v ulici U Chodovského hřbitova v prostoru křižovatky s ulicí Nad Opatovem. Přechod pro chodce navazuje na chodník v Centrálním parku Opatov.

Na závěr je potřeba zmínit dokončenou rekonstrukci povrchu stezky pro chodce a cyklisty na Praze 8 v ulici U Českých loděnic.

Systémy v jednotlivých oblastech řízení dopravy a dopravní telematiky byly v roce 2024 rozšiřovány a inovovány s důrazem na jejich vzájemné propojení. Hlavním cílem je pomocí těchto systémů zvyšovat propustnost komunikační sítě, a tím optimalizovat přepravní výkony a zvýšit plynulost a bezpečnost provozu. Dopravní telematika má stále rozsáhlejší uplatnění v procesech řízení silničního provozu pomocí světelných signalizací a nadřazených ústředí a dále v poskytování dopravních a cestovních informací, v parkovacích, dohledových a varovných systémech a v neposlední řadě ve vytváření podmínek pro zkvalitnění veřejné dopravy.

6.1 VÝSTAVBA A OBNOVA SVĚTELNÝCH SIGNALIZAČNÍCH ZAŘÍZENÍ (SSZ)

V roce 2024 byla na území hlavního města postavena čtyři nová SSZ. V rámci napojení nové rezidenční čtvrti v Modřanech bylo SSZ osazeno na křižovatce Komořanská – K Vysrkovu. Pro zvýšení bezpečnosti při přecházení chodců a přejíždění cyklistů na Ostrčilově náměstí bylo zřízeno provizorní SSZ Na Slupi – přechod Sekaninova. Soukromí investoři pak postavili nové řízené křižovatky na Poděbradské ulici v lokalitě Nová Elektra a u nové tramvajové trati do Slivence na křižovatce Gollové – U Náhonu.

Rok 2024 se nesl ve znamení rušení většího počtu dožívajících a zastaralých SSZ. Při rekonstrukci Hartigovy ulice bylo demontováno SSZ na přechodu u Černínovy ulice. Přechod pro chodce zde byl stavebně rozdělen dělicím ostrůvkem, a řízení tak pozbylo účelu. Při pokračující rekonstrukci Barrandovského mostu bylo demontováno zbytné SSZ na rampě z Modřanské ulice. Na Bělohorské ulici byla demontována dvě dlouhodobě vypnutá SSZ původně sloužící při objízdě trase při stavbě mimoúrovňové křižovatky Malovanka. Při rekonstrukci ulice Dukelských hrdinů a ulice U Výstaviště bylo zrušeno SSZ na Strossmayerově náměstí a na řízených přechodech před areálem Výstaviště. Tyto přechody byly posledními samostatnými přechody v Praze, které neměly tlačítko pro chodce, a zastavovaly tak tramvaje a vozidla mnohdy zcela zbytečně. Po dokončení rekonstrukce zde vzniknou neřízené dělené přechody. Počet řadičů se tak po dlouhé době každoročního růstu meziročně snížil o dva na 682, počet signalizovaných míst na komunikační síti klesl na celkových 717.

Již několik let je v rámci obnov a dodávek zaváděno použití speciálního režimu řízení „fáze blikající žlutá“. Tento způsob řízení se používá tam, kde vzhledem k místním dopravním poměrům není při slabém provozu světelné řízení z hlediska bezpečnosti provozu nutné, ale chodci a nevidomí mají možnost blikající signalizaci spustit do provozu na časově omezenou dobu. V uvedeném režimu ovšem při spouštění do provozu standardně nefunguje preference vozidel MHD a jsou preferováni chodci. V roce 2024 je pomocí tohoto režimu již řízeno 132 signalizovaných míst. Podíl nepřetržitě řízených signalizací v Praze se snížil na 68 %. Počet SSZ na tramvajové síti se vlivem výše uvedených změn zvýšil o jedno. Počet SSZ s preferencí tramvaj se zvýšil o dvě. Počet SSZ s aktivní detekcí pro preferenci autobusů se zvýšil o 11, z toho jedno SSZ mělo původně jen pasivní detekci. Podrobné údaje o preferenci hromadné dopravy jsou uvedeny v kapitole 7.

Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních v Praze

SSZ v Praze celkem	Samostatných řízených přechodů	SSZ centrálně řízených
682 (dle počtu řadičů)	149	542
SSZ na tramvajové síti	SSZ s preferencí tramvaj	SSZ s detekcí pro preferenci autobusů
258	242	310
Počty nových, zrušených a obnovených SSZ v roce 2024		
4 nová SSZ, 6 SSZ bylo zrušeno		8 obnovených SSZ



■ Nové provizorní SSZ 2.987 Na Slupi – přechod Sekaninova



■ Obnovené SSZ 4.430 Na Pankráci – Hvězdova

V roce 2024 bylo zrekonstruováno 8 SSZ. Významnou investiční akcí byla celková obnova křižovatky Sokolovská – Českomoravská na Balabence a v souvislosti s výstavbou v oblasti Smíchovského nádraží byla upravena a obnovena křižovatka Křížová – větev MO. V rámci prodloužení tramvajové tratě v ulici Na Pankráci byla obnovena křižovatka Na Pankráci – Hvězdova, kde byly významně zlepšeny možnosti preference MHD. V rámci pokračující výstavby v oblasti bývalé továrny Elektra byla soukromým investorem obnovena a rozšířena křižovatka Poděbradská – U Elektry. Při výstavbě nákupního objektu obnovil soukromý investor křižovatku K Barrandovu – K Holyni. Ostatní křižovatky byly rekonstruovány bez větších úprav pouze s ohledem na dožívající technologii SSZ.

Nově postavená SSZ na území hl. m. Prahy

2.987	Na Slupi – přechod Sekaninova (provizorní SSZ)	5.698	Gollové – U Náhonu
4.465	Komořanská – K Výstrkovu	9.909	Poděbradská – OP Hloubětín

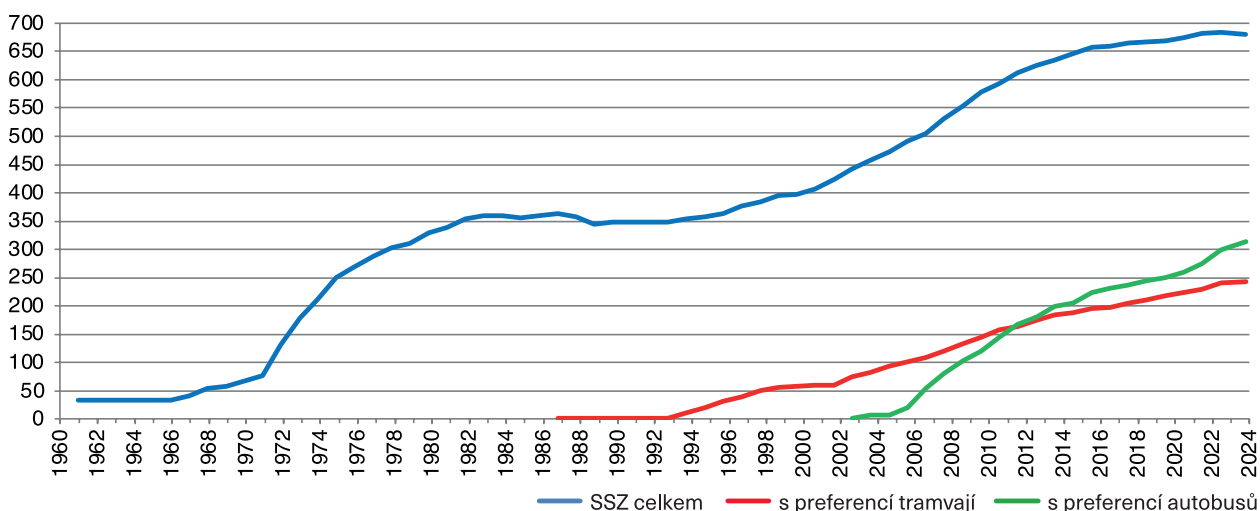
Zrušená SSZ na území hl. m. Prahy

3.614	Hartigova – přechod Černínova	7.129	Strossmayerovo náměstí
4.421	Barrandovský most – rampa od Braníka	7.133a	U Výstaviště – přechod u zast. Výstaviště
6.831	Bělohorská – Myslbekova (provizorní)	7.133b	Dukelských hrdinů – přechod Strojnická
6.832	Bělohorská – Vaničkova (provizorní)		

Obnovená SSZ na území hl. m. Prahy

4.430	Na Pankráci – Hvězdova	5.559	Křížová – větev MO
4.480	Opatovská – Bajkonurská	5.667	Radlická – RP
4.657	U Kunratického lesa – přechod u zast. Petýrkova	9.209	Sokolovská – Českomoravská
5.499	K Barrandovu – K Holyni	9.217	Poděbradská – U Elektry

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



Vývoj základních údajů o světelných signalizačních zařízeních v Praze

	1961	1971	1981	1990	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Celkem SSZ	33	76	339	348	398	578	646	658	660	665	667	668	675	682	684	682
Samostatných přechodů	–	9	37	45	57	108	146	152	154	153	154	156	155	155	151	149
Centrálně řízených SSZ	–	–	–	20	116	270	440	456	466	478	484	503	528	539	546	542
SSZ s preferencí tramvají	–	–	–	1	59	145	189	195	197	206	211	219	223	229	240	242
SSZ s preferencí autobusů	–	–	–	–	–	121	206	223	231	238	245	251	260	274	300	310

6.2 ŘÍDICÍ ÚSTŘEDNY

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

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

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

Ke konci roku 2024 bylo v Praze instalováno 10 oblastních dopravních řídicích ústředí a na centrální úroveň řízení připojeno 542 SSZ.

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

Oblast řízení	Název ODŘÚ	Vymezení oblasti	Počet připojených SSZ	Řídicí systém
C1a	Na Bojišti	centrum 1, pravý břeh	88	SCALA
C1b	Těšnov	centrum 1, pravý břeh	36	VRS 5000
C2	Smíchov	centrum 2, levý břeh	99	SCALA
C3	Vltavská	centrum 3, Holešovice	28	VRS 5000
V	Českomoravská	východ	69	VRS 5000
S	Ládví	sever	45	SCALA
J	Pankrác	jih	66	SCALA
JZ	Nové Butovice	jihozápad	34	SCALA
JV	Skalka	jihovýchod	48	SCALA
SZ	Dejvická	severozápad	29	SCALA

6.3 DOPRAVNÍ INFORMAČNÍ CENTRUM PRAHA

Dopravní informační centrum (DIC) je v provozu od 1. 7. 2005 a je nejdéle provozovaným centrem tohoto typu v České republice. Od roku 2016 zajišťuje nepřetržitý provoz 24/7/365 v rámci Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a. s. V roce 2017 bylo DIC doplněno o Městský kamerový systém (MKS). V roce 2023 proběhla rekonstrukce pracoviště vč. rozšíření monitorů pro lepší operátorský dohled. Rovněž v daném roce probíhaly práce na konverzi řídicího systému HDŘÚ a DIC, jejíž součástí je i nová klientská aplikace DIC.

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

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

V rámci Jednotného systému dopravních informací předává informace na Waze, Mapy.cz atd. Dále poskytuje výstupy na webové stránky Národního dopravního informačního centra (www.dopravniinfo.cz/).

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

6.4 DALŠÍ DOPRAVNĚTELEMATICKÉ SYSTÉMY

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

KAMEROVÉ DOHLEDOVÉ SYSTÉMY

Centrem kamerového dohledového systému TVD – TSK, a. s., je Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDŘÚ) a hlavními uživateli jsou dispečeré HDŘÚ a DIC Praha. Celkem je v ústředně dostupných 864 kamer TSK, jak z TVD, KTDS, tak z tunelových staveb ATM, ZAT, SAT, TAT, LAT a Blanka.

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

Systém	Kamer	Popis systému
TVD-TSK	151	monitoring dopravní situace
KTDS-TSK	160	monitoring a detekce dopravního proudu
Tunely-TSK	553	monitoring a detekce událostí v tunelech

Rozlišujeme pevné a otočné typy kamer. Pevné kamery s bezpečnostní videodetekční funkcí jsou instalovány hlavně v tunelech, hlídají události, které mohou v tunelu nastat (zastavené vozidlo, pomalu jedoucí vozidlo, vznikající kolona vozidel, předmět na vozovce, překážka v silničním provozu, výskyt chodce, protijedoucí vozidlo, prach, mlha, kouř). Kamery poskytují obraz a vzniklé události pro on-line dohled dispečerů HDŘÚ a DIC. Druhým typem jsou otočné kamery, které umožňují operátorům manuálně kamerou otáčet či přibližovat (ZOOM), a tím získat přehled o dopravní situaci i ze vzdálenějších částí dohlížené komunikace. Novější typy otočných kamer instalovaných v posledních projektech v rámci operačního programu doprava (OPD) dokážou detekovat základní charakteristiky dopravního proudu. Takové kamery jsou umístěny zejména na městském okruhu a radiálách a jsou souhrnně označovány jako kamery komplexního telematického dohledového systému (KTDS). Statické obrázky z dopravních kamer jsou také dostupné na webových stránkách TSK <http://unicam.tsk-praha.cz/discoverer/ktds> nebo na <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/aktualni-doprava/dopravni-kamery>. V roce 2023 proběhl proces přepojování a integrování kamer TSK na nové servery ve správě TSK a majetku města, kdy došlo k osamostatnění se a k odtržení závislosti na MKS.

SYSTÉM SBĚRU DOPRAVNÍCH INFORMACÍ

Dalším typem dopravnětelematických zařízení jsou strategické dopravní detektory, které rozlišujeme na strategické smyčkové detektory (indukční smyčky), jež jsou součástí příslušné SSZ, dále strategické detektory řezové (SDDR) a úsekové (SDDÚ), které jsou podstatným zdrojem dopravních dat v hlavním městě Praze.

Strategické dopravní detektory úsekové (SDDÚ) a řezové (SDDR)

Detektory	Počet	Popis
SDDÚ	22	Dva portály s kamerami určené pro sběr úsekových dopravních dat
SDDR	96	Videodetektory určené pro sběr profilových dopravních dat

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

Zařízení pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel (WIM)

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

DOJEZDOVÉ DOBY

Za účelem informování o aktuálních dojezdových časech mezi vybranými lokalitami je v hlavním městě Praze vybudována síť tras se senzoricky sledovaným časem jízdy. Systém sbírá a šíří MAC adresy projíždějících bezdrátových zařízení. Z průjezdů více řezů na trase pak získává skutečnou dobu průjezdu. Statisticky vyhodnocené údaje se dále poskytují veřejnosti prostřednictvím vybraných ZPI (28 lokalit ZPI) a webových stránek <http://unicam.tsk-praha.cz/discoverer/traveltime3>.

Komunikace s vyhodnocováním dojezdových dob (DD)

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

PŘESTUPKOVÉ TELEMATICKÉ SYSTÉMY

Základem všech sankčních přestupkových systémů je detailová kamera s pokročilou technologií čtení registračních značek, která identifikuje konkrétní vozidlo dle registrační značky. Získaná data jsou následně předávána chráněnou cestou ke zpracování příslušnému útvaru Městské policie hl. m. Prahy nebo Policie České republiky. Všechna tato zařízení rovněž přispívají ke sběru dopravních dat a informací.

MĚŘENÍ ÚSEKOVÉ RYCHLOSTI VOZIDEL (MÚR)

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

V souhrnu je tímto způsobem zjišťována rychlost na 60 úsecích v hl. m. Praze. Z tohoto počtu je 10 lokalit umístěno v pražských tunelech na městském okruhu, kde pozitivně přispívají k bezpečnost silničního provozu.

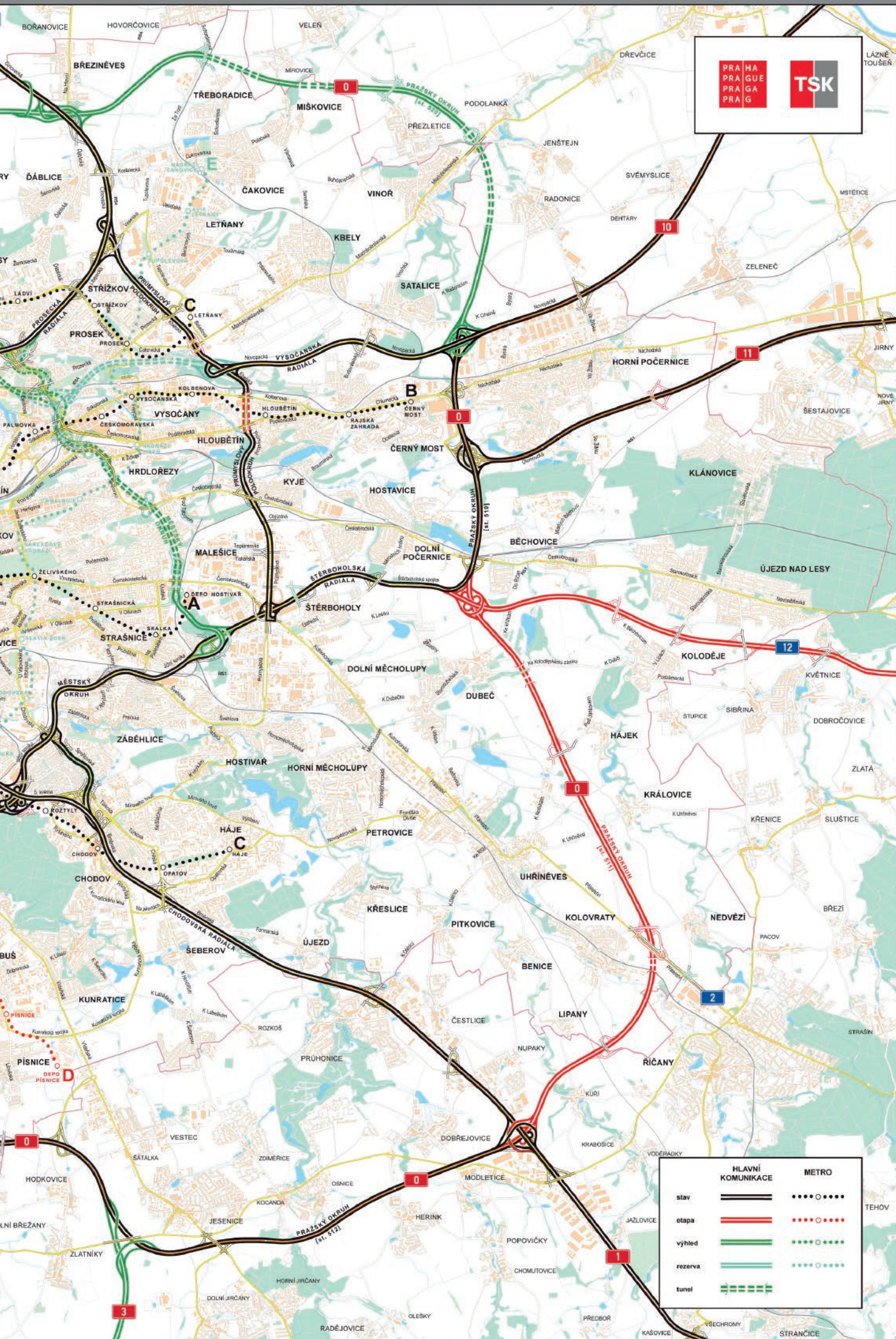
V roce 2024 byla provedena úprava výstroje u měřičů rychlosti u přechodu pro chodce v lokalitě Na Padesátníku v Lipské ulici v Praze 6 a probíhaly dílčí obnovy technologií v několika dalších lokalitách.

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

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH
KOMUNIKACÍ
A METRA





MĚŘENÍ OKAMŽITÉ RYCHLOSTI VOZIDEL (MOR)

Okamžitá rychlost vozidla je měřena vyhodnocením signálů z dvojice indukčních smyček umístěných ve vozovce. Detailová kamera zaznamená snímek projíždějícího vozidla a identifikuje jeho registrační značku. V Praze byl systém MOR instalován a odzkoušen poprvé v roce 2010 v Praze 6 v blízkosti tramvajové zastávky Ořechovka ve směru do centra města. Zařízení s touto technologií jsou instalována na 38 lokalitách. V roce 2024 probíhaly dílčí obnovy technologií v několika lokalitách.

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

V některých lokalitách je technologie měření úsekové rychlosti a měření okamžité rychlosti integrována do jednoho zařízení. Měření okamžité rychlosti může být spojeno rovněž s technologií dokumentace jízdy na červený signál.

DOKUMENTACE JÍZDY NA ČERVENOU

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků je v hlavním městě Praze na některých světelně řízených křižovatkách instalována technologie pro zjišťování a dokumentaci jízdy vozidel na červený signál. 19 takových zařízení je instalováno na 18 křižovatkách. Celkem je takto detekováno 44 jízdních směrů. Systém je složen z dvojice kamer. Přehledová kamera zaznamenává aktuální stav na světelné signalizaci, monitoruje pohyb vozidel a okamžik průjezdu vozidla stop čarou v době, kdy je na signalizaci červený signál. Detailová kamera pak provede dokumentaci a identifikaci příslušného vozidla.

V roce 2024 proběhla v rámci rekonstrukcí světelných signalizačních zařízení i úprava a obnova telematického zařízení detekce jízdy na červenou na křižovatkách K Barrandovu x K Holyni, Poděbradská x Kbelská a Kolbenova x Kbelská.

Křižovatky se systémem dokumentace jízd na červenou (DJČ)			
Číslo SSZ	Lokalita	Číslo SSZ	Lokalita
0.612	Černokostelecká x Průmyslová	5.529	Plzeňská x Jeremiášova
2.029	Sokolská x Ječná	5.569	K Barrandovu x Lamačova
2.069	Legerova x Rumunská	5.587	K Barrandovu x Ke Smíchovu
3.321	Hartigova x Jana Želivského	6.122	Bělohorská x Kukulova
4.449	Chilská x Opatovská	6.159	Evropská x Alžírská

Křižovatky se systémem dokumentace jízdy na červenou (DJČ)

Číslo SSZ	Lokalita	Číslo SSZ	Lokalita
4.450	Generála Šišky x Československého exilu	8.278	Střelnická x Dáblická
5.018	Jiráskův most x Janáčkovo nábřeží	9.223	Poděbradská x Kbelská
5.498	Bucharova x Pekařská	9.297	Kolbenova x Kbelská
5.499	K Barrandovu x K Holyni	9.611	Českobrodská x Mladých Běchovic

V ulici Čs. armády u ulice Národní obrany je od roku 2012 instalováno telematické zařízení s možností zaznamenávat přestupky řidičů nedání přednosti chodcům na přechodu pro chodce, který není řízen světelnou signalizací.

VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH MHD EVROPSKÁ

Základním principem je detekce neoprávněných vozidel alespoň ve dvou sledovaných detekčních místech vyhrazeného jízdního pruhu.

Instalovaný systém obsahuje rozpoznávání vozidel BUS a SW umožňuje filtrovat vozidla podle registrační značky z aktualizované databáze TAXI vozů z MD. V rámci pilotu se ověří možnost využití automatické denní detekce nápisů „TAXI“.

Systém byl rozšířen o detekci výstražných světel včetně barevné kamery a SW, který umožní detekci majáků.

POSKYTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH INFORMACÍ

K přímému i nepřímému řízení a ovlivňování dopravy slouží v hlavním městě Praze zařízení pro provozní informace (ZPI) etapa projektu výstavby a modernizace ZPI v Praze byla dokončena v roce 2013. V současnosti je k dispozici operátorům DIC a také řidičům celkem 54 ZPI. V roce 2015 byla do systému začleněna i ZPI, která byla realizována v rámci výstavby tunelového komplexu Blanka, a celý systém tak dnes čítá celkem 72 informačních tabulí určených pro dopravní informace celoměstského významu (v tunelovém komplexu Blanka je instalováno 16 dvouřádkových ZPI informujících o aktuální situaci v tunelu).

Zařízení pro provozní informace (ZPI)

No.	Číslo ZPI	Lokalita	No.	Pořadí	Lokalita
01	ZPI-001	Městský okruh 2,5 km směr západ	23	ZPI-502	Městský okruh 11,5 km směr jih
02	ZPI-002	Městský okruh 2,5 km směr východ	24	ZPI-503	Městský okruh 12,0 km směr sever
03	ZPI-011	Štěrboholská radiála 1	25	ZPI-511	Strakonická 1
04	ZPI-012	Štěrboholská radiála 2	26	ZPI-513	Rozvadovská spojka 1
05	ZPI-021	Černokostelecká	27	ZPI-514	Rozvadovská spojka 2
06	ZPI-022	Vinohradská	28	ZPI-521	K Barrandovu
07	ZPI-121	Hlávkův most	29	ZPI-523	Vrchlického
08	ZPI-122	Wilsonova 1	30	ZPI-531	Strakonická 3
09	ZPI-123	Wilsonova 2	31	ZPI-532	Hořejší nábřeží
10	ZPI-131	Na Františku	32	ZPI-533	Dienzenhoferovy sady
11	ZPI-321	Jana Želivského	33	ZPI-601	MÚK Malovanka
12	ZPI-401	Městský okruh 8,0 km směr západ	34	ZPI-612	Patočkova 1
13	ZPI-402	Městský okruh 8,5 km směr východ	35	ZPI-621	Evropská 1
14	ZPI-411	5. května 1	36	ZPI-622	Evropská 2
15	ZPI-412	Spořilovská	37	ZPI-624	Svatovítská (při TKB)
16	ZPI-421	Vídeňská	38	ZPI-631	Patočkova 2
17	ZPI-423	Modřanská 1	39	ZPI-632	Milady Horákové 1 (při TKB)
18	ZPI-431	5. května 2	40	ZPI-701	Městský okruh 22,5 km směr východ
19	ZPI-432	5. května 3	41	ZPI-702	Městský okruh 22,5 km směr západ
20	ZPI-433	Modřanská 3	42	ZPI-721	Partyzánská (při TKB)
21	ZPI-434	Modřanská 2	43	ZPI-731	Korunovační
22	ZPI-501	Městský okruh 11,0 km směr sever	44	ZPI-732	Milady Horákové 3 (při TKB)

Zařízení pro provozní informace (ZPI)

No.	Číslo ZPI	Lokalita	No.	Pořadí	Lokalita
45	ZPI-733	Milady Horákové 2 (při TKB)	57	ZPI-925	Českobrodská 2
46	ZPI-734	Pod Lisem (při TKB)	58	ZPI-926	Českobrodská 1
47	ZPI-811	Cínovecká (zobrazována schémata)	59	ZPI-931	Kbelská
48	ZPI-812	Liberecká	60	ZPI-932	Průmyslová 1
49	ZPI-813	V Holešovičkách (zobrazována schémata)	61	ZPI-933	Průmyslová 2
50	ZPI-821	Rohanské nábreží	62	ZPI-BR1	MO 16,9 V – Brusnický tunel směr východ
51	ZPI-831	Nad Šutkou	63	ZPI-BR6	MO 17,5 Z – Brusnický tunel směr západ
52	ZPI-911	Vysočanská radiála	64	ZPI-BU2	MO 21,9 Z – Bubenečský tunel směr západ
53	ZPI-921	Mladoboleslavská	65	ZPI-BU3	MO 19,5 V – Bubenečský tunel směr východ
54	ZPI-922	Chlumecká 1	66	ZPI-DE2	MO 18,9 Z – Dejvický tunel směr západ
55	ZPI-923	Chlumecká 2	67	ZPI-DE7	MO 18,5 V – Dejvický tunel směr východ
56	ZPI-924	Poděbradská	68	Tun ZPI 1	Strahovský tunel

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

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

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

Kooperativní systémy – lokality RSU

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

TELEMATICKÉ SYSTÉMY PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU

V tomto odstavci uvádíme telematické systémy, jejichž účelem je řešit problematiku zvýšení bezpečnosti provozu v konkrétních lokalitách konkrétními opatřeními. Tyto systémy často mají pouze lokální působnost. Nejpočetnějším takovým systémem je informativní měření rychlosti. Radarem změřená rychlost je účastníkům silničního provozu ihned zobrazena na LED panelu, což vede ke zvýšení dodržování maximální povolené rychlosti. Telematické systémy neslouží jen vozidlům a jejich řidičům, ale také chodcům. Na deseti lokalitách v Praze je instalováno zvýraznění přechodů pro chodce. V ose přechodu jsou ve vozovce instalována zemní LED návěstidla, která se rozbíkájí v okamžiku, kdy do vyčkávacího prostoru před přechodem vejde chodec. Tím je příjezdícím vozidlům signalizována přítomnost chodce.

Telematické systémy pro zvýšení bezpečnosti provozu

Systém	Počet lokalit	Popis
IMR	136	Informativní měření rychlosti
DAVID	11	Sympatické měření rychlosti
LED	10	Lokalita přechodů zvýrazněných aktivními zemními LED návěstidly
KVV	5	Kontrola výšky vozidel

PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

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

7.1 PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA SSZ

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

Preference tramvají na SSZ – základní údaje

Na tramvajové síti celkem	S preferencí tramvají	S absolutní* preferencí tramvají	S podmíněnou* preferencí tramvají
258 SSZ (100 %)	242 SSZ (94 %)	64 SSZ (25 %)	178 SSZ (69 %)
rok 2024: +1 SSZ	rok 2024: +2 SSZ	rok 2024: +1 SSZ	rok 2024: +1 SSZ

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

V roce 2024 byl zprovozněn nový krátký úsek tramvajové tratě v ulici Na Pankráci, což vyvolalo přestavbu křižovatky Na Pankráci – Hvězdova a řízeného přechodu před obchodním centrem. Na obou SSZ byla zavedena preference tramvají, na samostatném přechodu jde dokonce o preferenci absolutní. Dále přibýlo nové provizorní SSZ u Ostrčilova náměstí a v rámci zástavby bývalé továrny Elektra byla postavena nová řízená křižovatka Poděbradská – OP Hloubětín. Z hlediska plynulosti tramvajové dopravy patří mezi významné počiny demontáž SSZ na Strossmayerově náměstí a v rámci rekonstrukce ulic Dukelských hrdinů a U Výstaviště byly zrušeny dva samostatné řízené přechody. Nové SSZ na trati do Slivence na křižovatce Gollové – U Náhonu bylo sice zprovozněno, ale zůstává do doby dostavby ulice Gollové v blikající žluté. Díky demontáži zbytných SSZ tak na tramvajové síti přibýlo celkově pouze jedno SSZ.

K zavedení preference došlo na již dříve obnovené křižovatce Radlická – Za Ženskými domovy. Díky úpravě softwaru řízení na křižovatce Bělohorská – Pod Královkou došlo ke zlepšení podmíněné preference na vjezdu do smyčky Královka. Celkový počet SSZ s preferencí tak vzrostl na 242 a podíl signalizovaných míst s preferencí tramvají v Praze povyroستl na 94 %.



■ SSZ 5.548 Radlická – Za Ženskými domovy

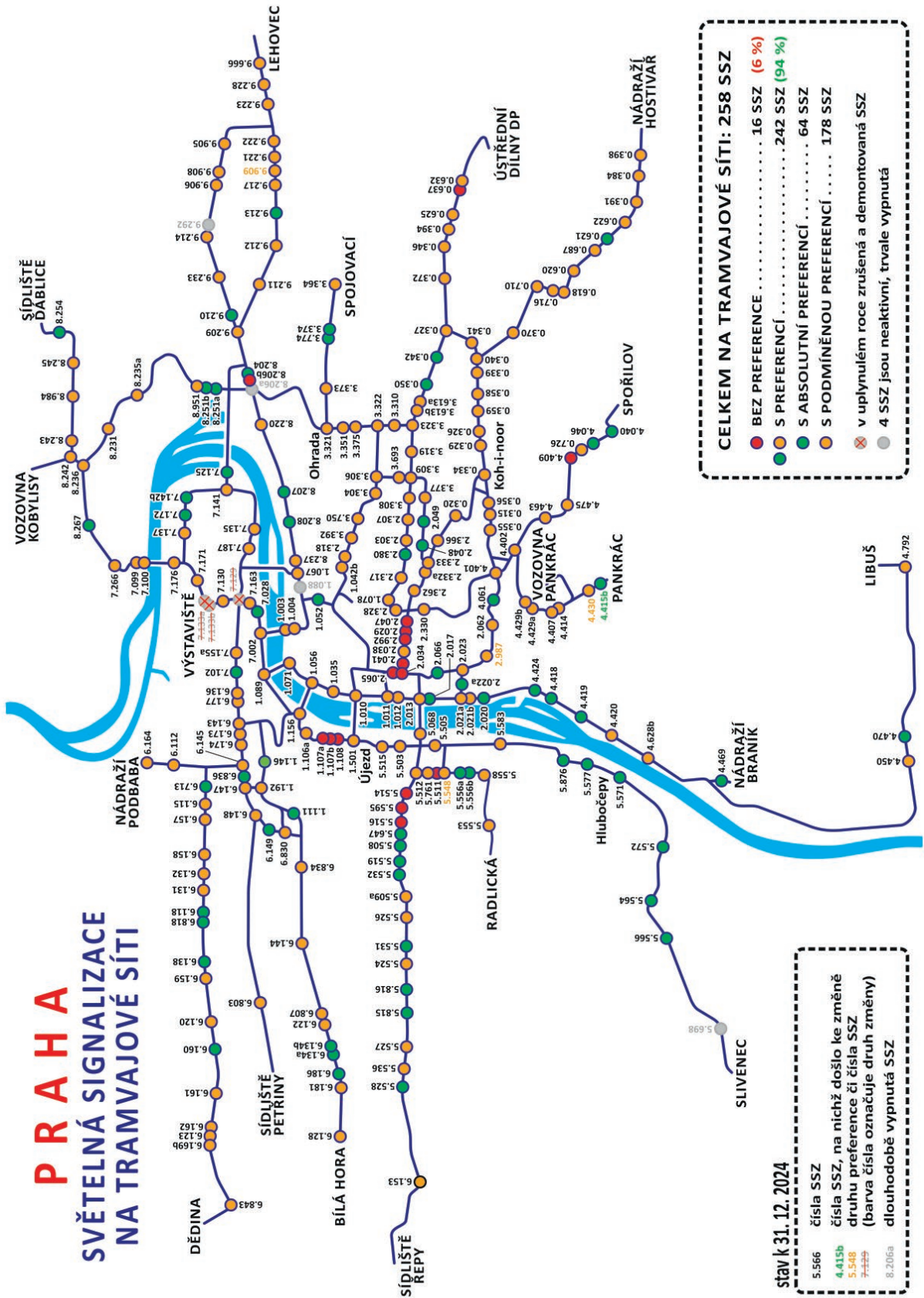


■ Neřízený provoz tramvají na Strossmayerově náměstí

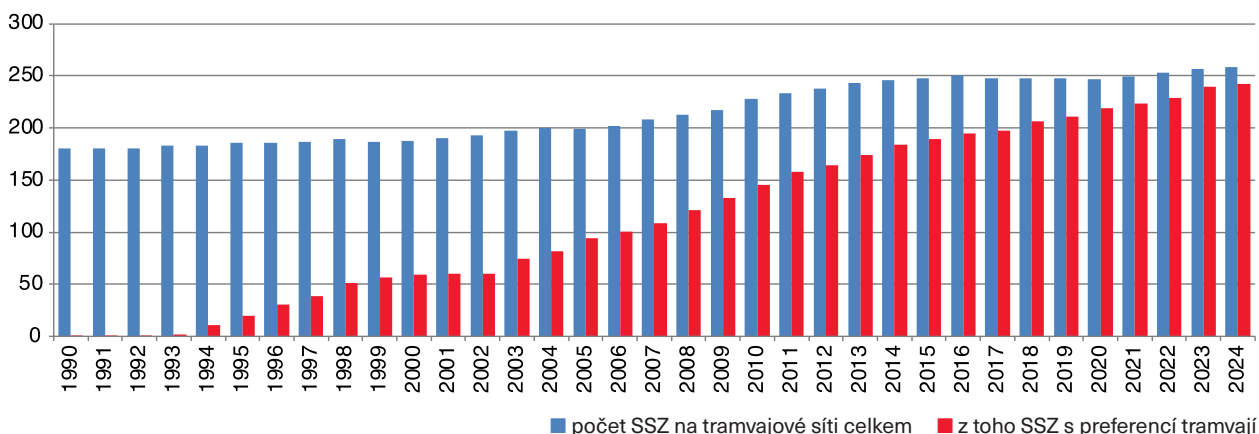
SSZ, na nichž byla v roce 2024 zavedena preference tramvaji

2.987*	Na Slupi – přechod Sekaninova (P)	5.548	Radlická – Za Ženskými domovy (P)
4.415b	Na Pankráci – přechod u zast. Pankrác (A)	9.909*	Poděbradská – OP Hloubětín (P)
4.430	Na Pankráci – Hvězdova (P)		

(P) ... podmíněná preference (A) ... absolutní preference * nové SSZ v roce 2024



SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI



Preference autobusů na SSZ – základní údaje

S detekcí pro preferenci autobusů

310 SSZ (100 %)

rok 2024: +10 SSZ

S aktivní* detekcí autobusů

301 SSZ (97 %)

rok 2024: +11 SSZ

S pasivní* detekcí autobusů

9 SSZ (3 %)

rok 2024: -1 SSZ

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

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

V roce 2024 přibýlo 11 SSZ, na nichž mohou být autobusy preferovány s využitím aktivní detekce, z toho je jedna křižovatka nově vybavená světelnou signalizací. Řízený přechod u zastávky Navigátorů, který měl jen detekci pasivní, byl upraven na řízení s pomocí preference aktivní. Největší rozvoj preference byl zaznamenán na Praze 6 v souvislosti se zavedením trolejbusové linky k Letišti Václava Havla. Celkový počet SSZ s preferencí autobusů tak dosáhl čísla 310.



■ Preference autobusů na SSZ 6.182 K Letišti – rampa PO

Křižovatky, na nichž byla v roce 2024 zřízena detekce pro preferenci autobusů

0.604 Archimédova – přechod Bellova

6.120 Evropská – Veleslavínská

1.003 Revoluční – Řásoňka

6.180 Evropská – Drnovská

4.446 Komořanská – Generála Šišky

6.182 K Letišti – rampa PO

4.465* Komořanská – K Výstrkovu

6.190 Evropská – přechod u zast. Nová Šárka

4.480 Opatovská – Bajkonurská

6.592 Evropská – přechod u zast. Navigátorů

5.653 Smíchovská – Jáchymovská

* Nové SSZ v roce 2024

Světelná signalizace vybavená detekcí pro preferenci autobusů

	2004	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
SSZ s preferencí BUS	7	8	121	144	167	180	200	206	223	231	238	245	251	260	274	300	310

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. Zlepšení preference tramvají se dosahuje výstavbou tratí na samostatných tělesech, případně jejich oddělením od ostatního provozu podélnými betonovými tvarovkami (v Praze je na samostatném tělese cca 53 % z celkové délky 150,5 km tramvajových tratí). V autobusové dopravě je vyšší plynulosti provozu dosahováno samostatnými vyhrazenými pruhy či jízdou autobusů po tramvajovém pásu.

PREFERENCE TRAMVAJÍ – ZVÝŠENÉ TVAROVKY PODÉL TRAMVAJOVÝCH TRATÍ

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

Rok 2024 nepřinesl v oblasti zvýšených dělicích tvarovek podél tramvajových kolejí žádné větší změny. Úpravy v řádu jednotek metrů se odehrály v Havlíčkově ulici v rámci rekonstrukce tramvajové tratě a 13 metrů tvarovek bylo vybouráno v ulici 17. listopadu. Celková délka se tak téměř nezměnila a dosahuje 13 700 metrů.



■ Zvýšené tvarovky v Havlíčkově ulici



■ Vyhrazený jízdní pruh pro autobusy na Novopetrovické ulici

PREFERENCE AUTOBUSŮ – VYHRAZENÉ JÍZDNÍ PRUHY

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

Na konci roku 2024 dosáhly vyhrazené autobusové pruhy délky 73 600 metrů (cca +1 900 m), z toho na komunikacích délky 54 150 metrů (cca +1 450 m) a na tramvajových tělesech 19 500 metrů (cca +500 m).

V uplynulém roce byly nejrozsáhlejší realizace v Novopetrovické ulici ve směru do centra (v souhrnné délce cca 650 m), dále pak v Evropské ulici (cca 250 m) a na radiálním tahu od severu k Vítěznému náměstí na ulicích Roztocká (cca 200 m), Podbabská (cca 100 m) a Jugoslávských partyzánů (60 m). Méně významné úseky byly realizovány v ulicích Zálesí a Tupolevova, na tramvajovém tělese pak na Radlické ulici u Bieblovy ulice a v ulici Na Poříčí u Těšnova.

8.1 DOPRAVNÍ NEHODOVOST

V roce 2024 bylo v Praze evidováno 11 524 nehod (–19 % oproti roku 2023), při nichž bylo stejně jako v roce 2023 21 osob usmrceno (0 %) a 2 189 osob zraněno (+1 %). Došlo k 445 nehodám s účastí chodců (–13 %), při kterých bylo 8 osob usmrceno (o 1 osobu méně než v předchozím roce) a 416 osob zraněno (–11 %). Chodci sami zavinili 197 nehod (–8 %), přičemž byly usmrceny 3 osoby (–50 %) a 190 osob bylo zraněno (–10 %). V roce 2024 klesl i počet nehod zaviněných dětmi, a to o 18 % (z 49 nehod v roce 2023 na 40 v roce 2024).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (10 829 z 11 524 nehod, tj. 94 % od 2 % méně než v roce 2023). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči jsou nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, které je dáno zejména charakterem městského provozu, nevěnování se řízení a nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, činil 179 (16 % nárůst oproti roku 2023).

Počty dopravních nehod, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod v Praze					
Rok	2021	2022	2023	2024	Rozdíl 24/23
Počet nehod	17 510	15 475	14 273	11 524	–19 %
Počet smrtelných zranění	22	17	21	21	0 %
Počet těžkých zranění	126	196	158	183	16 %
Počet lehkých zranění	1 609	1 829	2 019	2 006	–1 %
Počet nehod se zraněním	1 529	1 739	1 883	1 916	2 %
Počet nehod bez zranění	15 981	13 736	12 369	9 587	–22 %
Zaviněno řidičem	16 958	14 876	13 686	10 829	–21 %
z toho nedodržení bezpečné vzdálenosti	2 683	1 986	1 614	1 414	–12 %
nevěnování se řízení	1 213	1 276	3 875	3 191	–18 %
jízda na červenou	221	212	190	160	–16 %
nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	842	657	563	568	1 %
nedání přednosti při odbočování vlevo	596	498	390	387	–1 %
nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 255	1 041	895	813	–9 %
nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	90	128	113	73	–35 %
nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	123	127	145	160	10 %
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokro, bláto apod.)	465	420	359	257	–28 %
nepřízpůsobení rychlosti komunikaci (zatáčka, šířka, klesání, stoupání apod.)	145	123	160	155	–3 %
Zaviněno závadou komunikace	9	3	23	17	–26 %
Zaviněno chodcem	184	228	215	197	–8 %
Zaviněno cyklistou	149	181	142	117	–18 %

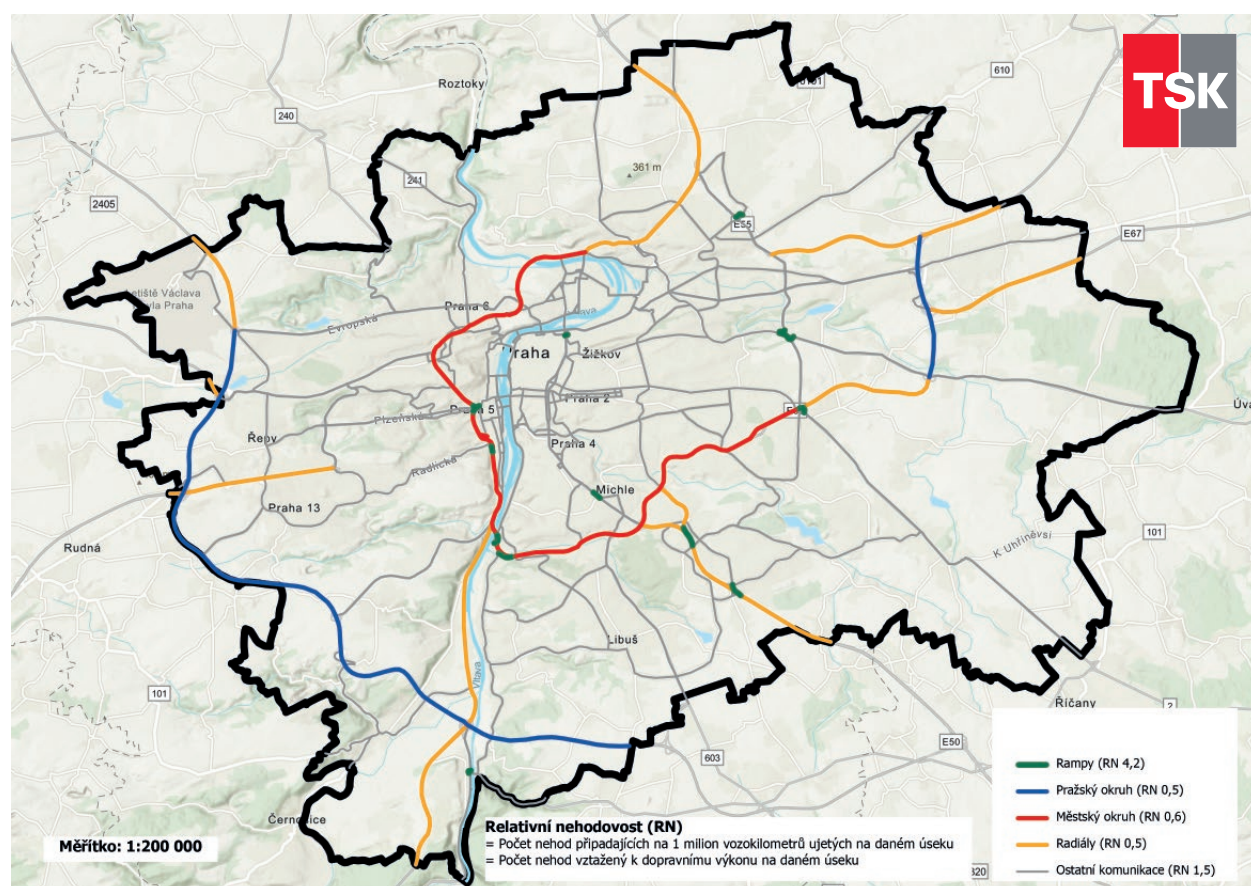
Základní trendy nehodovosti v roce 2024 lze charakterizovat poklesem počtu evidovaných nehod, bohužel se stejným počtem usmrcených osob ve srovnání s předcházejícím rokem. Nárůst evidujeme u těžce zraněných osob, a naopak mírný pokles u lehce zraněných osob. U počtu nehod se zraněním evidujeme mírný nárůst oproti předchozímu roku. Obecně lze říci, že rok 2024 byl v porovnání s rokem 2023 příznivější co do celkového počtu nehod, méně již co do počtu nehod se smrtelným zraněním a těžkým zraněním. Příznivější statistiku můžeme uvést i u lehce zraněných osob, kdy sledujeme v roce 2024 mírný pokles nehod s tímto typem zranění než v roce předchozím.

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 78 % v roce 2024 ve srovnání s rokem 2000. V roce 2024 připadalo v celopražském průměru 1,6 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

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

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



Na výrazný pokles počtu evidovaných dopravních nehod od roku 2001 mělo vliv i ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a jeho následných novelizací, podle nichž se několikrát změnila povinnost 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

Pozitivní trend vývoje dopravní nehodovosti a zejména následků při dopravních nehodách, který byl nastaven poklesem všech druhů zranění v roce 2019, vystřídal ne příliš lichotivý vývoj smrtelných a těžkých zranění v roce 2020, kdy i přes čtvrtinový meziroční pokles celkového počtu nehod došlo v těchto statistikách k nárůstu. Rok 2024 zaznamenal při 46% poklesu počtu dopravních nehod oproti roku 2019 mírný nárůst v počtu smrtelných

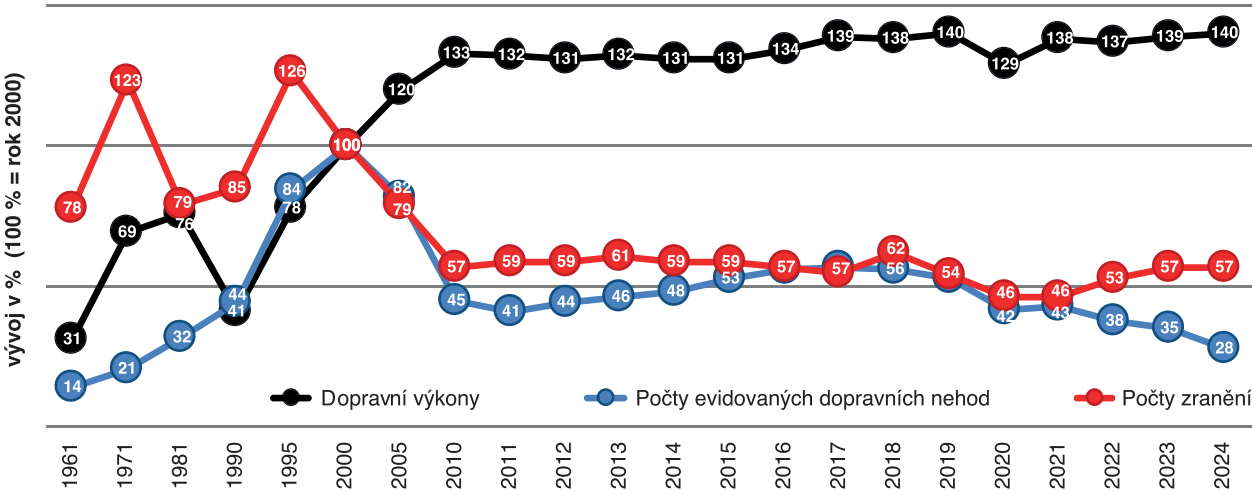
zranění, výrazný nárůst v počtu těžce zraněných a mírný nárůst i u lehce zraněných osob. Na tuto skutečnost vývoje počtu zranění při dopravních nehodách je možné nahlížet i z dlouhodobého hlediska. Příznivým trendem v bezpečnosti dopravy stále zůstává významné snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách v posledních 24 letech, a to navzdory pokračujícímu nárůstu automobilového provozu ve městě. Celkový počet zranění při dopravních nehodách se z původních 3 861 zranění v roce 2000 snížil na 2 210 zranění v roce 2024, tj. o 43 %.

Ještě příznivější je porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 2000 se za posledních 24 let automobilový provoz ve městě zvýšil bezmála o polovinu (o 40 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 43 % (ze 3 861 zranění v roce 2000 na 2 210 zranění v roce 2024), a to u všech druhů zranění: smrtelných, těžkých i lehkých.

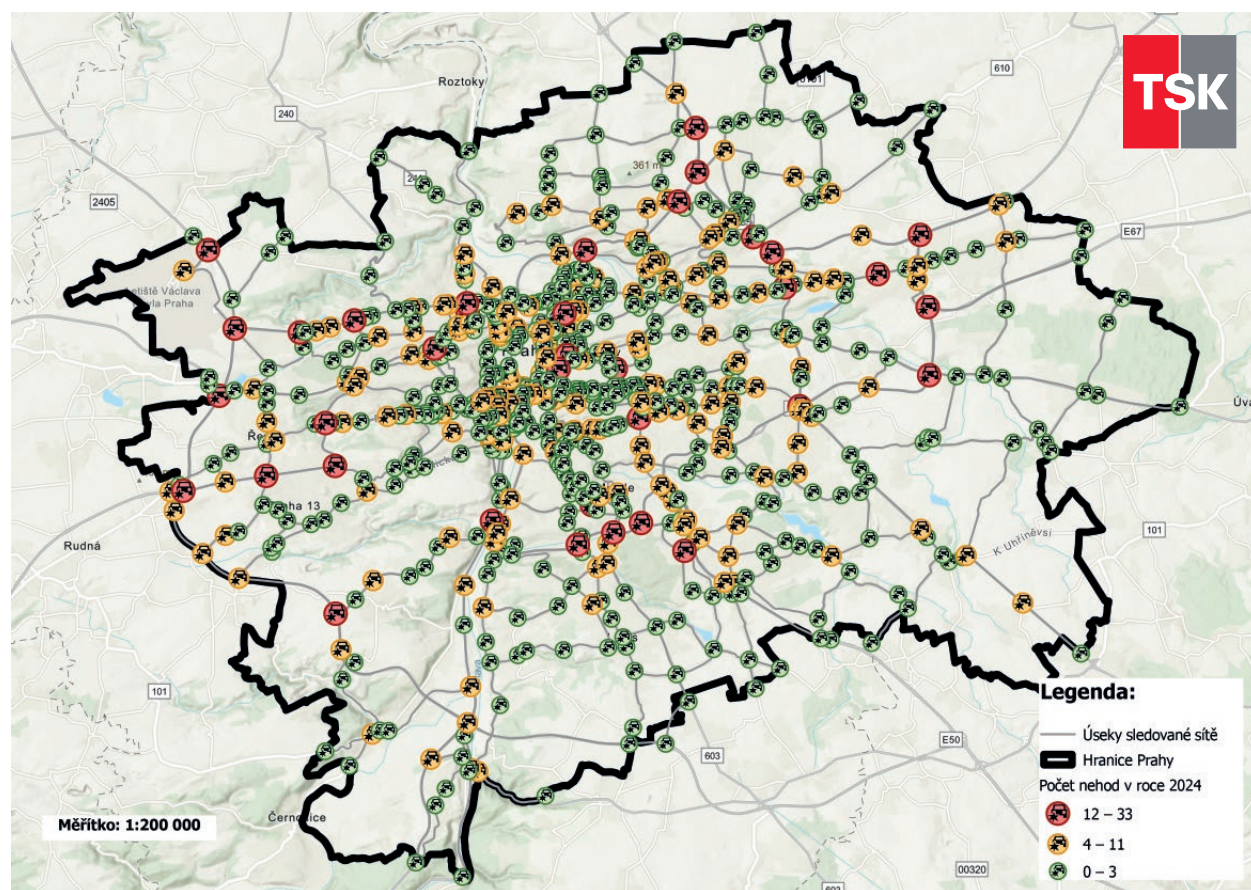
Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v hl. m. Praze										
Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony (%)
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	14 %	63	79 %	580	111 %	2 361	72 %	7,3	31 %
1971	8 496	21 %	123	154 %	567	109 %	4 046	124 %	5,1	69 %
1981	13 064	32 %	81	101 %	401	77 %	2 572	79 %	7,1	76 %
1990	18 024	44 %	94	118 %	369	71 %	2 806	86 %	7,5	41 %
2000	40 560	100 %	80	100 %	521	100 %	3 260	100 %	7,4	100 %
2010	18 190	45 %	29	36 %	279	54 %	1 893	58 %	2,5	133 %
2011	16 572	41 %	39	49 %	279	54 %	1 955	60 %	2,3	132 %
2012	17 795	44 %	26	33 %	236	45 %	2 009	62 %	2,5	131 %
2013	18 593	46 %	29	36 %	228	44 %	2 116	65 %	2,6	132 %
2014	19 306	48 %	20	25 %	206	40 %	2 070	63 %	2,7	131 %
2015	21 462	53 %	25	31 %	179	34 %	2 078	64 %	3,1	131 %
2016	22 876	56 %	21	26 %	194	37 %	1 983	61 %	3,3	134 %
2017	23 032	57 %	17	21 %	156	30 %	1 951	60 %	3,2	139 %
2018	22 767	56 %	31	39 %	182	35 %	2 165	66 %	3,1	138 %
2019	21 458	53 %	20	25 %	114	22 %	1 958	60 %	3,0	140 %
2020	16 925	42 %	22	28 %	131	25 %	1 604	49 %	2,5	129 %
2021	17 510	43 %	22	28 %	126	24 %	1 609	49 %	2,4	138 %
2022	15 475	38 %	17	21 %	196	38 %	1 829	56 %	2,2	137 %
2023	14 273	35 %	21	26 %	158	30 %	2 019	62 %	2,0	139 %
2024	11 524	28 %	21	26 %	183	35 %	2 006	62 %	1,6	140 %

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.

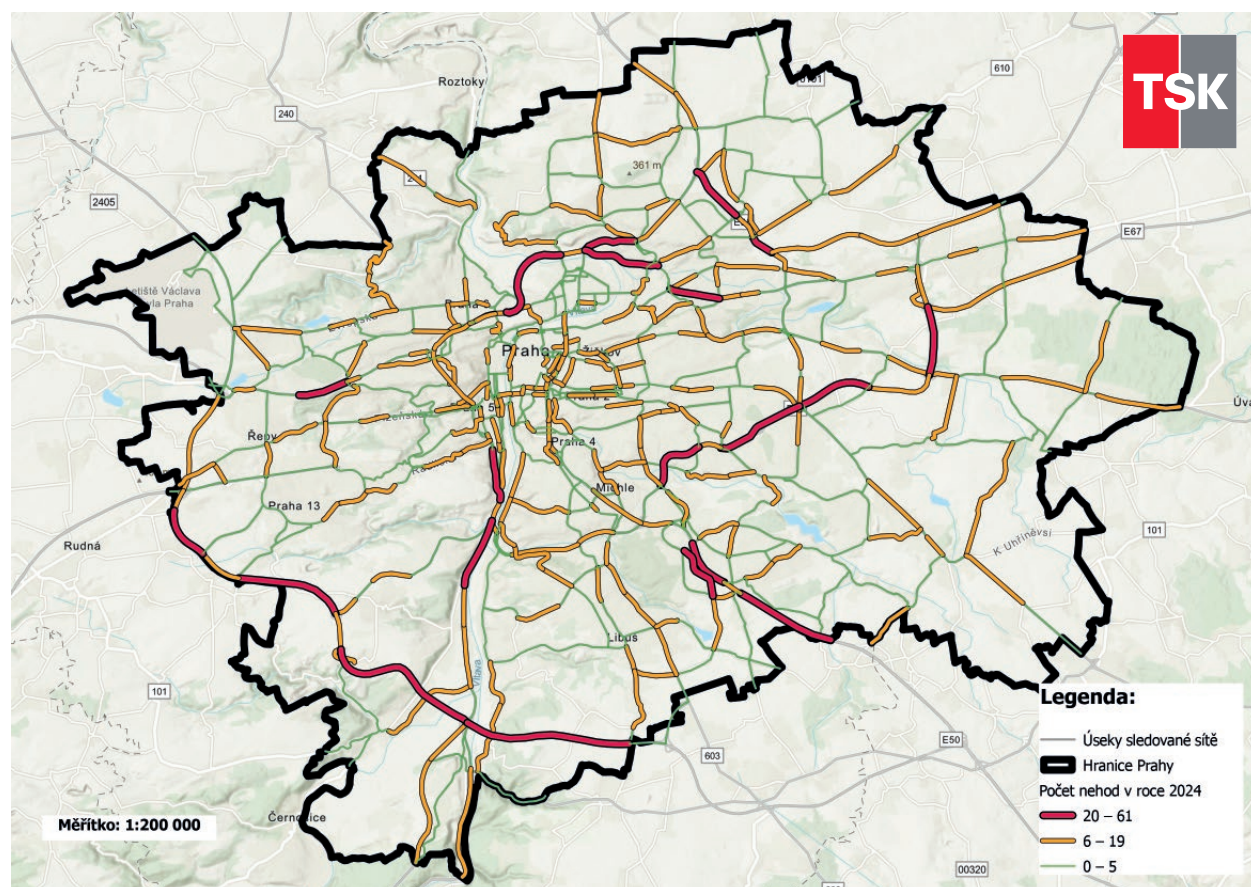
VÝVOJ NEHOD, ZRANĚNÍ A DOPRAVNÍCH VÝKONŮ V PRAZE (celá komunikační síť, rok celkem)



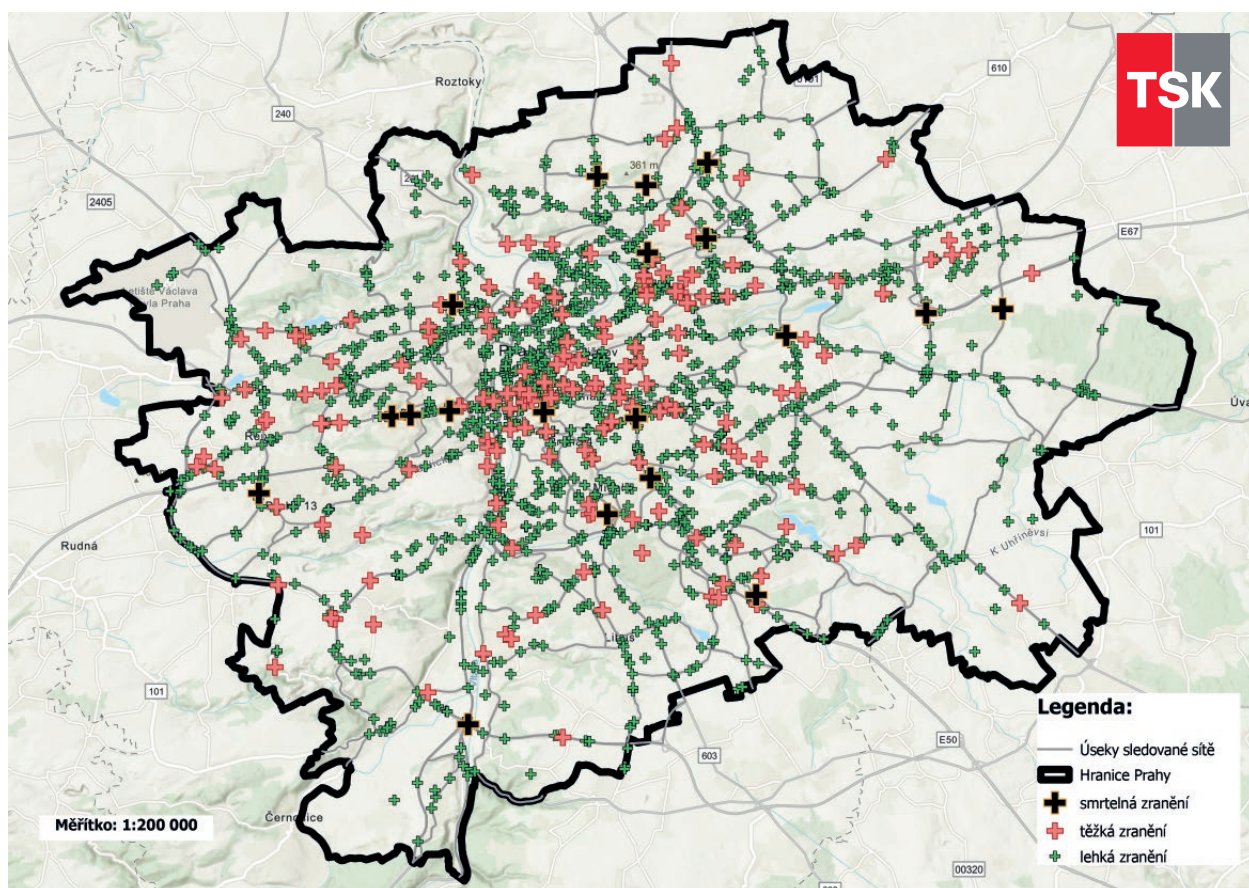
CELKOVÁ NEHODOVOST V ROCE 2024 – MÍSTA SLEDOVANÉ SÍTĚ



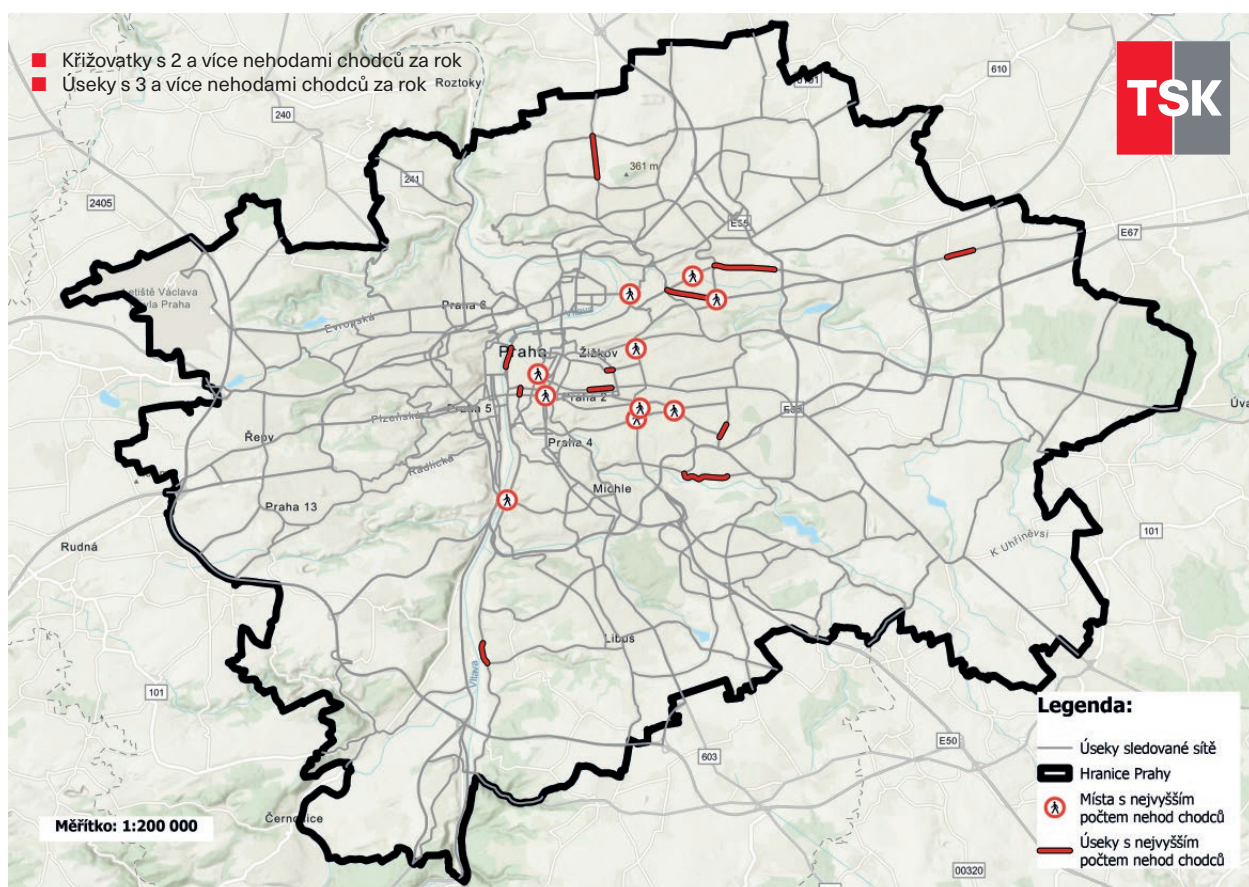
CELKOVÁ NEHODOVOST V ROCE 2024 – ÚSEKY SLEDOVANÉ SÍTĚ

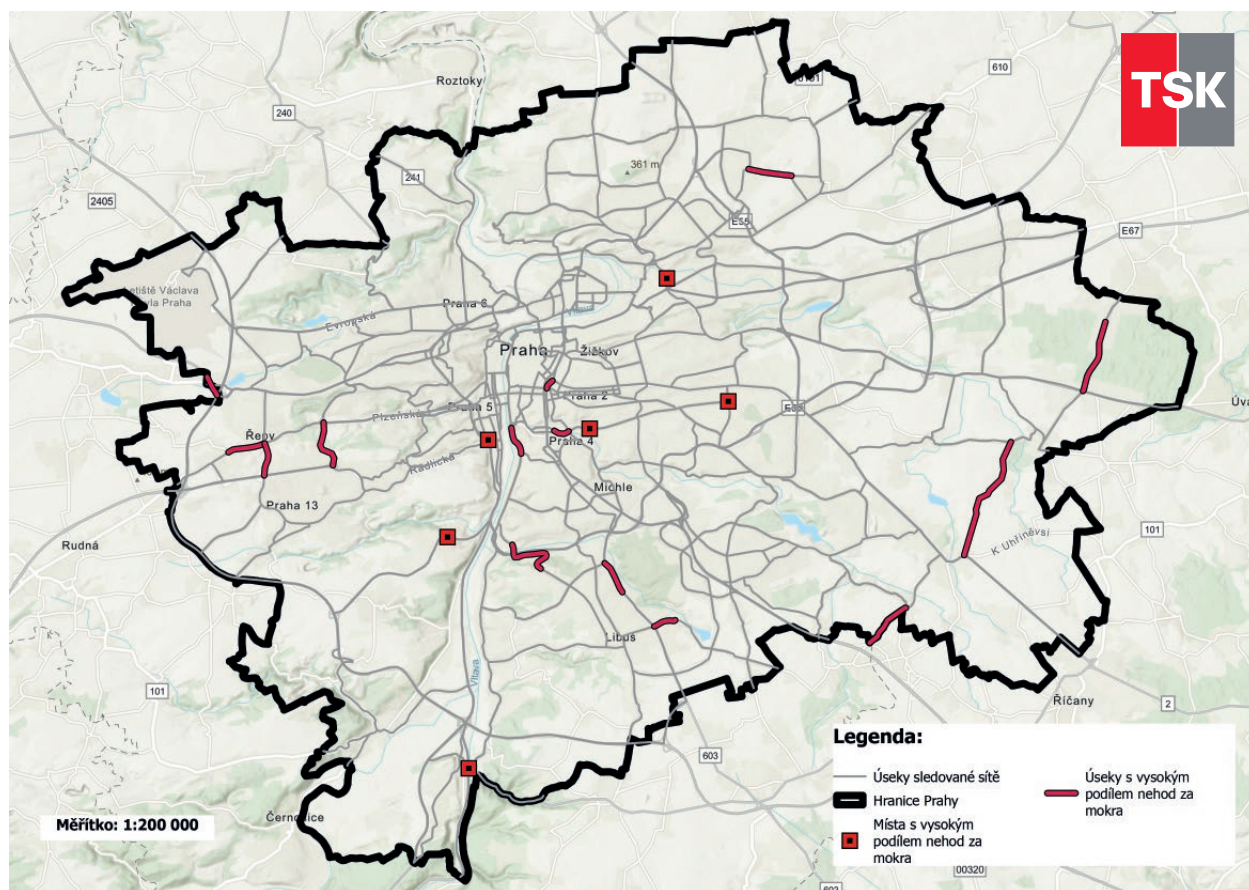


MÍSTA SLEDOVANÉ SÍTĚ DLE NÁSLEDKŮ NEHOD V ROCE 2024



MÍSTA A ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ V ROCE 2024





8.2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Dopravní výchova je od roku 2005 nedílnou součástí Rámcové vzdělávacího programu pro základní vzdělávání, jenž stanovuje zařadit výuku dopravní výchovy do jednotlivých předmětů v různých ročnících základní školy tak, aby žáci zvládli elementární pravidla pro chodce nejpozději do třetího ročníku školy a následně od čtvrtého ročníku si osvojovali a prohlubovali základní pravidla pro cyklisty.

Ministerstvo dopravy České republiky vydalo Tematický plán dopravní výchovy, což je souhrn nutných znalostí, které mají přímý význam pro bezpečný pohyb začínajících cyklistů (příp. chodců) na pozemních komunikacích. Z tohoto tematického plánu vychází výuka dětí navštěvujících dětské dopravní hřiště.

V Praze je v provozu devět dětských dopravních hřišť (DDH), na kterých probíhala celoroční výuka dopravní výchovy. V uplynulém roce prošlo na pražských dopravních hřištích organizovanou dopravní výchovou cca 47 tisíc žáků základních škol.

Společnost TSK, z pověření magistrátu hlavního města Prahy, tuto výuku zajišťuje a dohlíží na ni. Zároveň vydává a připravuje materiály pro vzdělávání na základních školách.

Na dopravní výchovu dětí a mládeže bylo ze strany TSK v roce 2024 vynaloženo cca 1,4 mil. Kč.

U dopravní výchovy dětí a mládeže je podpora DDH stěžejní. Probíhá zde nejen výuka, ale i celá řada dopravněvýchovných programů, jejichž cílem je přispívat ke zvýšení efektivity dopravněvýchovného působení ve školách. Dále je potřeba zmínit program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž mladých cyklistů) a dopravněvýchovné pořady pro děti a mládež.

Dopravní soutěž mladých cyklistů vyhlašuje Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. Soutěž je rozdělena do čtyřech částí ve dvou kategoriích (dle věku). Testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích, praktickou jízdu na dopravním hřišti podle pravidel, jízdu zručnosti (praktická jízda mezi různými překážkami) a zásady poskytování první pomoci. Vítězná družstva postoupila přes oblastní kola do kola krajského (celopražského). Krajské kolo se konalo na DDH Prahy 6, Na Vypichu 1a, Praha 6, vítězem v první kategorii se stalo družstvo ze Základní školy, Praha 10, Veronské náměstí 391 a v druhé kategorii se stalo družstvo ze ZŠ Dubeč, Starodubečská 413, Praha-Dubeč. Obě družstva postoupila do celostátního finále, které se konalo v Hradci Králové.

V rámci dopravněvýchovných pořadů bylo v areálu Muzea Policie České republiky odehráno 24 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“, určených pro nejmladší věkovou kategorii. Celkem tato představení zhlédlo cca 2,5 tisíce dětí.

V měsíci září proběhla akce s názvem „Den dopravní výchovy pro chodce a cyklisty“, která se koná každoročně v rámci projektu Evropský týden mobility v prostorách Muzea Policie České republiky. Děti ze základních škol měly prostor ukázat své vědomosti a znalosti v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Akce se setkala s velkým zájmem škol z různých částí hlavního města. Tato akce je každý rok navštěvována i Základní školou pro žáky s poruchami zraku a Základní školou pro sluhově postižené z Prahy 2. Celkem akci navštívilo cca 800 dětí.



■ Dopravní soutěž mladých cyklistů



■ Den dopravní výchovy v Muzeu Policie ČR

8.3 OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI

Z finančních prostředků kapitoly BESIP bylo v roce 2024 vynaloženo 119,24 mil. Kč na realizaci opatření, která zvyšují bezpečnost provozu na komunikacích hlavního města Prahy. Většina prostředků byla čerpána na zajištění stavebních prací a projektovou přípravu.

Na stavební úpravy ve formě zpomalovacích prahů, úpravy nároží a chodníkových ploch, realizace a úpravy přechodů pro chodce, přisvětlování přechodů pro chodce a na projektovou přípravu bylo čerpáno 112,44 mil. Kč.

Na nestavební úpravy zvyšující bezpečnost zejména v blízkosti škol a přechodů pro chodce (např. zdrsňování vozovky ze žulové dlažby, úprava dopravního značení) byly vynaloženy finanční náklady 6,80 mil. Kč.

Část finančních prostředků byla použita na úhradu nákladů spojených s vypracováním a projednáním projektové dokumentace. Mezi připravovanými akcemi lze zmínit např. úpravy křižovatek Trabantská – Budovatelská (Praha-Satalice), Pernerova – Březinova – Hybešova (Praha 8), dále dělicí ostrůvky v ulicích Hornoměřcholupská – MHD Boloňská (Praha 15), V Olšinách – Starostrašnická (Praha 10) a Prokopova – Cimburkova (Praha 3), úpravu uličního prostoru v rámci akcí Květnového vítězství – Valentova (Praha 11) a Libocká (Praha 6) a návrh nových přechodů pro chodce v rámci akcí Hloubětínská – Kyjská (Praha 14), Za Žižkovskou vozovnou – Na Balkáně (Praha 3) a Pod Hranicí – Běhounkova (Praha 13).



■ Úprava křižovatky Solidarity – Dvoulletky



■ Zpomalovací práh Koldínova – Žerotínova

Mezi významné stavební akce roku 2024 lze uvést realizaci okružní křižovatky K Běchovicům – V Lipách (Praha-Koloděje) a úpravu křižovatek před základními školami Cimburkova – Dalimilova (Praha 3) a Koldínova – Žerotínova (Praha 3).

Dále se zrealizovaly stavební zpomalovací prahy v lokalitách Křižíkova – Urxova (Praha 8) a u ZŠ v ulici Pertoldova (Praha 12).

Dělicí ostrůvky byly realizovány v lokalitách Podleská – Na Vrchách (Praha 22) a Korunovační – Jana Zajíce – Nad Královskou oborou – Sládkova (Praha 7).

Nový přechod pro chodce vznikl v ulici Formanská (Praha 11). Další opatření ke zvýšení bezpečnosti v podobě přisvětlení přechodu pro chodce bylo realizováno na přechodech v ulici Čs. exilu (Praha 12) a Elišky Přemyslovny (Praha-Zbraslav).

ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY



V průběhu roku 2024 pokračovaly dlouhodobé i krátkodobé změny v organizaci dopravy na dopravně významných komunikacích v souvislosti s akcemi, jejichž investory byli převážně TSK hl. m. Prahy, a. s., DP hl. m. Prahy, a. s., a provozovatelé inženýrských sítí (PVS, PVK, PP, PT). Mezi nejvýznamnější trvalé změny patřila rekonstrukce Strossmayerova náměstí a výstavba nové okružní křižovatky v MČ Praha-Koloděje.

Během rekonstrukce ulice Dukelských hrdinů došlo k úpravě dopravního režimu na Strossmayerově náměstí, zejména v křižovatce s ulicí Milady Horákové. Tento důležitý dopravní uzel, kde se kříží vytížené tramvajové linky, byl v minulých letech častým místem zpoždění spojů kvůli světelné signalizaci. S cílem upřednostnit městskou hromadnou dopravu a zvýšit bezpečnost chodců byl zaveden nový dopravní režim. Vjezd pro motorová vozidla do ulice Dukelských hrdinů v úseku mezi ulicemi Kostelní a Pplk. Sochora byl zakázán, s výjimkou zásobování. Přístup do ulic Kostelní a Pplk. Sochora však zůstává zachován. Díky této úpravě mohla být odstraněna světelná signalizace na křižovatce, což přispívá k plynulejšímu průjezdu tramvajových linek a zlepšuje pohyb chodců po celém náměstí. V rámci rekonstrukce byl přestavěn tramvajový nástupní ostrůvek na severní straně ulice Dukelských hrdinů, který byl dlouhodobě nevyhovující z hlediska bezpečnosti i komfortu cestujících. Nahradila ho moderní a bezpečná mysová zastávka. V nejbližší době je plánována i úprava zastávky Strossmayerovo náměstí v jižní části ulice, která je nejen nejužší, ale zároveň jednou z nejvytíženějších v celé oblasti. Nově je zásobování Strossmayerova náměstí umožněno ze severní části ulice Dukelských hrdinů. V rámci dopravních změn byla také otočena jednosměrka v západní části ulice Pplk. Sochora, která nyní vede směrem k ulici Veverkova. Cyklisté mohou nově ulicí Dukelských hrdinů projíždět ve všech směrech. Příjezd pro automobilovou dopravu na Letnou od jihu nadále zajišťují hlavní komunikace: Hlávkův most – Bubenská – Veletržní nebo Letenský tunel.



■ Změna organizace dopravy v oblasti Strossmayerova náměstí



■ Nová okružní křižovatka v MČ Praha-Koloděje

Koncem října byla v MČ Praha-Koloděje dokončena nová okružní křižovatka K Běchovicům × V Lipách, která výrazně přispěla ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Stavební úpravy se týkaly celé křižovatky, přilehlých chodníků a odvodnění. Součástí projektu bylo také přisvětlení nových bezbariérových přechodů pro chodce, které vznikly na každém rameni křižovatky. Přechod v ulici V Lipách navíc doplnil středový dělicí ostrůvek, což zvýšilo bezpečnost chodců. Souběžně byla provedena rekonstrukce tří autobusových zastávek v blízkosti křižovatky. Povrch vozovky a její krajnice jsou vyrobeny z drátkobetonu, zatímco chodníky a chodníkové přejezdy byly položeny z betonové dlažby. Zbývající úseky vozovky mají nový asfaltobetonový povrch.

10.1 PARKOVÁNÍ V ZPS

V roce 2024 proběhlo několik menších rozšíření zón placeného stání (ZPS). Na základě žádosti městské části Prahy 8 byly zóny vyznačeny v ulicích Nad Rokoskou, Na Úbočí, Kubišova, Gabčíkova, Rozšířená a dalších (oblast 8.3). Na základě žádosti městské části Prahy 6 byla rozšířena oblast 6 o ulice nebo části ulic Ankarská, Parlérova, Nad Lávkou, Diskařská, Maratonská a další. Na žádost městské části Praha 9 byla rozšířena oblast 9.1 o ulici Modrého a Ivana Hlinky.

V rámci podpory digitalizace parkování jsme i v roce 2024 mohli veřejnosti nabídnout více typů úhrad za krátkodobé parkování online. Parkovné lze uhradit například prostřednictvím garantovaných kanálů hlavního města Prahy, kterými jsou PID Lítačka a Online parkovací automat (mpla.cz). Další možností je využití jedné z mobilních aplikací, které poskytují smluvní partneři v rámci projektu OpenHouse, nebo prostřednictvím aplikací odkazujících na Online parkovací automat. Ten nabízí nejen platby krátkodobých parkovacích relací v zónách placeného stání, ale i možnost placení na veřejných parkovištích a parkovištích P+R.

K 31. 12. 2024 byla na základě usnesení Rady hlavního města Prahy ukončena přenosná parkovací oprávnění. Bezplatné parkování pro elektromobily bylo prodlouženo do 30. 6. 2025.



■ Nová rezidentní ZPS v Gabčíkově ulici



■ Nová smíšená ZPS v Ankarské ulici

V PRAZE JSOU AKTUÁLNĚ TŘI TYPY ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ

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

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

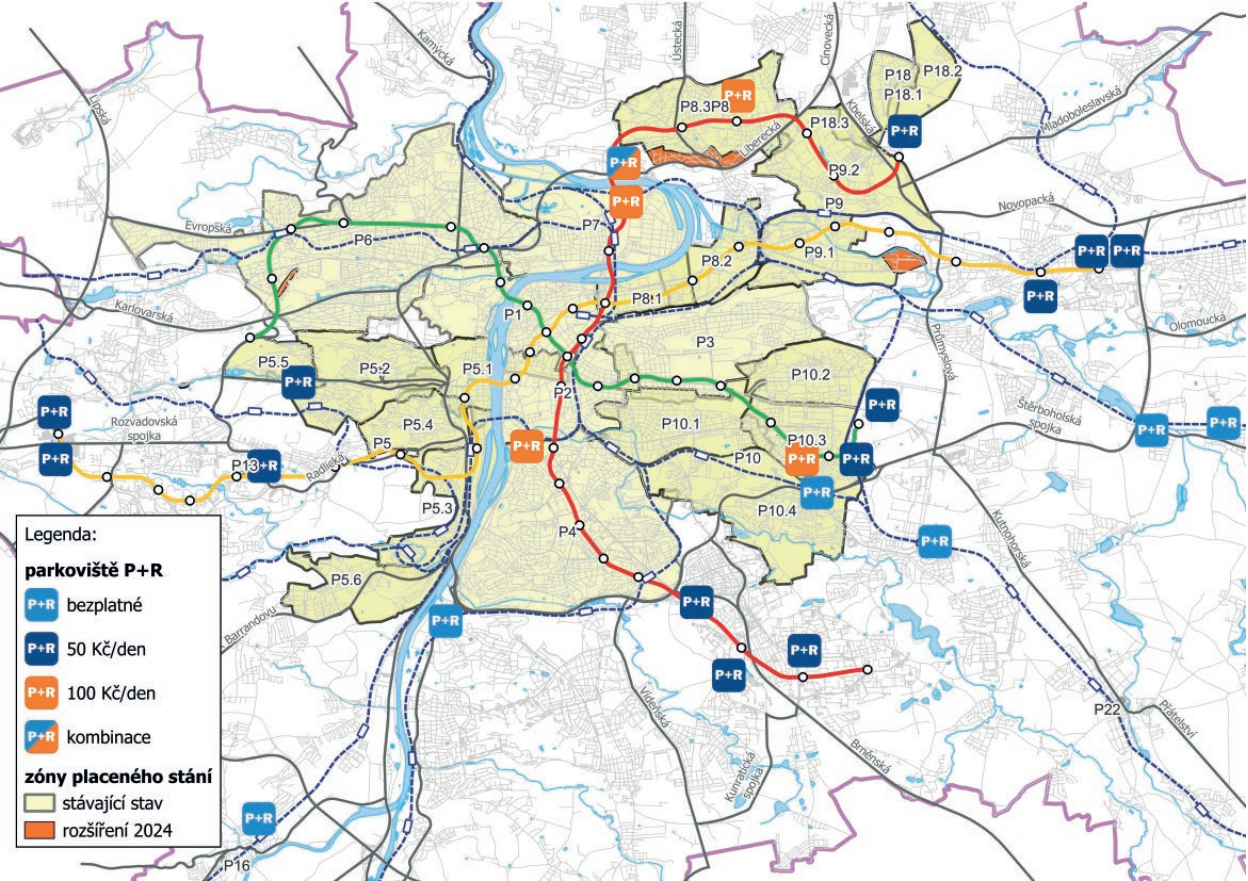
Oranžová (návštěvnícká) – určena pouze pro návštěvníky, nelze zde tedy parkovat na základě dlouhodobého parkovacího oprávnění (rezidenti, abonenti). Tyto zóny nejsou zavedeny ve všech městských částech a jsou převážně na místech, kde lze předpokládat zvýšenou návštěvnost na krátkou dobu. Parkování je zde omezeno na 2 až 3 h dle městské části.

Provozní režim ZPS není jednotný (provozní doba, hodinový tarif atd.). Provozní režim si každá městská část volí samostatně. Může se tedy lišit jak v rámci jednotlivých městských částí, tak i v rámci jedné městské části. Obecně

platí, čím blíže k centru města se parkující nachází, tím je tarif vyšší. V centru bývá provozní doba na většině zón nepřetržitá. Provozní údaje bývají uvedeny na příslušném dopravním značení. Tarif pro platbu návštěvnického parkovného je pak vyvěšen na příslušném parkovacím automatu nebo v Online parkovacím automatu.

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

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



Počet parkovacích stání a parkovacích automatů v oblastech se ZPS (stav k prosinci 2024)						
	Rezidentní zóna	Smíšená zóna	Návštěvnická zóna	Ostatní	CELKEM	Počet parkovacích automatů
Praha 1	6 041	1 680	50	1 383	9 154	91
Praha 2	7 851	3 411	2	966	12 230	113
Praha 3	11 180	3 184	0	700	15 064	103
Praha 4	13 230	8 480	169	1 034	22 913	170
Praha 5	10 005	9 264	118	882	20 269	106
Praha 6	18 613	8 735	5	1 521	28 874	199
Praha 7	6 644	2 006	516	513	9 679	64
Praha 8	10 634	5 103	32	820	16 589	85
Praha 9	0	10 518	0	435	10 953	53
Praha 10	17 710	6 986	70	828	25 594	90
Praha 13	0	0	55	5	60	2
Praha 16	0	0	18	2	20	1
Praha 18	0	3 750	0	187	3 937	6
Praha 22	0	0	120	11	131	3
CELKEM	101 908	63 117	1 155	9 287	175 467	1 086

10.2 ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R

Parkoviště P+R jsou na území hlavního města Prahy v provozu od roku 1997. Na konci roku 2024 bylo možné odstavit osobní automobil na 24 lokalitách P+R s celkovou kapacitou 4 803 stání. V roce 2024 nedošlo k úpravě cen parkovného na P+R. Stávající ceny byly stanoveny Usnesením rady HMP (č. 873 ze dne 19. 4. 2022), které definuje tři cenové zóny, jak ukazuje tabulka Ceny za parkování. Provozní doba parkovišť P+R je nonstop.

U bezplatných parkovišť P+R platí časové omezení jednoho parkování na dobu 12 hodin, u placených P+R se hradí základní jednorázová sazba za nepřetržité parkování po dobu prvních 24 hodin (bez započtení víkendů, státních svátků a vánočních prázdnin), a po překročení této doby se platí hodinová sazba za každou započatou hodinu.

Parkoviště Troja bylo provozováno střídavě TSK, a. s., a Zoo Praha. Na základě rozhodnutí Rady HMP (č. 302 ze dne 4. 3. 2024) provozovala parkoviště Zoo Praha v období 23. 3. – 28. 6. a 2. 9. – 31. 10. o víkendech a státních svátcích, nepřetržitě pak v období letních prázdnin od 29. 6. do 1. 9. V ostatním období fungovalo v režimu P+R ve správě TSK.

Dne 5. 8. 2024 byly uvedeny do provozu garáže v nově postavené administrativní budově Roztyly Plaza, kde je část jejich kapacity v počtu 100 stání vyhrazena pro parkování P+R. Zbývající část garáží je určena pro nájemce objektu.

Ceny za parkování		
Zóna	Stání do délky 24 hodin	Každá další hodina
2	100 Kč	20 Kč
1	50 Kč	10 Kč
0	bezplatné stání souvisle po dobu max. 12 hodin	

Využívání základní funkce záchytných parkovišť									
Záchytné parkoviště	Zóna	PS ¹⁾	Roční obrát vozidel	Roční změna obrátu	Záchytné parkoviště	Zóna	PS ¹⁾	Roční obrát vozidel	Roční změna obrátu
 Běchovice	0	98	–	–	 Nádraží Hostivař	0	78	–	–
 Běchovice-střed	0	64	–	–	 Nové Butovice (garáže)	0	197	53 255	²⁾
 Braník	0	115	–	–	 Opatov	1	212	66 211	+15 %
 Černý Most 1 (garáže)	1	886	333 164	+22 %	 Radotín	0	58	–	–
 Černý Most 2	1	136	20 941	²⁾	 Rajska zahrada	1	91	30 035	+12 %
 Depo Hostivař ³⁾	1	110	45 219	²⁾	 Roztyly (garáže)	1	100	8 457	²⁾
 Holešovice	2	77	32 409	+5 %	 Skalka 1	2	112	11 958	²⁾
 Chodov (garáže)	1	692	205 347	+1,2 %	 Skalka 2	1	78	32 459	–0,6 %
 KCP (garáže)	2	260	39 405	+2,7 %	TRAM Troja (mimo Zoo)	0	276	–	–
TRAM Kotlářka	1	186	22 428	–6 %	 Zahradní Město	0	59	–	–
 Ládví ³⁾	2	85	21 555	+15 %	 Zličín 1	1	88	44 922	+6 %
 Letňany (garáže) ³⁾	1	679	246 349	+12,5 %	 Zličín 2	1	66	33 996	+3 %
Celkem							4 803	–	–

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

²⁾ údaje které nelze porovnat s předchozím rokem (2023) z důvodu omezení provozu nebo započítí provozu v průběhu roku

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

Z dostupných informací vyplývá, že zájem o parkování na P+R stále stoupá, jak uvádí tabulka výše.

EKONOMIKA PROVOZU P+R

Ekonomika provozu P+R v hl. m. Praze (v tis. Kč bez DPH)								
Rok	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Příjmy	16 834	16 935	20 778	15 755	21 714	40 475	49 474	62 356
Náklady	22 034	22 195	26 734	29 195	27 232	33 116	40 113	40 425
Bilance	–5 200	–5 260	–5 956	–13 440	–5 518	+7 359	+9 361	+21 931

Všechna P+R parkoviště na venkovních plochách jsou zařazena pod vzdálenou správu. Garáže P+R jsou nadále provozovány s nonstop obsluhou na místě.

DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ



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

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s., jako správce většiny komunikací města včetně jejich příslušenství odpovídá za jejich uspokojivý technický a provozuschopný stav. Zajišťuje proto také potřebné opravy, čištění, úklid, zimní i letní údržbu a provoz. Financování těchto činností zajišťuje hlavní město Praha z rozpočtu běžných a kapitálových výdajů, případně z příspěvku od SFDI či městských částí.

NEJZAJÍMAVĚJŠÍ STAVEBNÍ AKCE ROKU 2024

REKONSTRUKCE BARRANDOVSKÉHO MOSTU – 3. A 4. ETAPA [TSK]

Úspěšně byla zrealizována 3. a 4. etapa rekonstrukce Barrandovského mostu, klíčové dopravní tepny v Praze a součásti Městského okruhu, kterou denně využije 144 tisíc vozidel. Na rok 2024 byly naplánovány dvě poslední etapy, které na sebe plynule navazovaly, a tím se celková rekonstrukce proti původním plánům zkrátila o jeden rok. Práce se uskutečnily na severní polovině mostu. Ve 3. etapě práce probíhaly na severní polovině severního mostu a přilehlého chodníku na římse. Ve 4. etapě se práce přesunuly na jižní část severní konstrukce. V každém směru byly po celou dobu zachovány dva průběžné jízdní pruhy a jeden odbočovací pruh. Aby mohl být zachován provoz na mostě ve třech jízdních pruzích v obou směrech, byl jeden jízdní pruh směrem z Jižní spojky na Smíchov převeden ze severní na jižní polovinu mostu.

Kompletně zbourány a nově postaveny byly izolace, vyrovnávací beton a celá římsa s chodníkem, svodidly a svodidlovým zábradlím. Na nosnou konstrukci bylo položeno nové vozovkové souvrství včetně dobetonávky speciálním vysokopevnostním betonem s rozptýlenou výztuží UHPFRC (Ultra-High-Performance Fibre Reinforced Concrete), který bude sloužit také jako izolace mostu. Vozovkové souvrství je pouze dvouvrstvé, namísto obvykle navrhovaného třívrstvého. Dále byly vyměněny mostní dilatační závěry v celé šíři mostu. Rekonstrukce se uskutečnila i uvnitř mostu a vzniklo zde nové předpětí, což bylo jednou z technologicky nejnáročnějších prací. Jedná se o vrtání otvorů v příčnicích mostu, které jsou uvnitř nosné konstrukce nad podpěrami. Vrty s předpínací



■ Průběh 3. etapy rekonstrukce

výztuží a předpínacími tyčemi vedou přes hustě armovanou železobetonovou stěnu. Tento systém dodatečně předepíná celou konstrukci, a zajišťuje tak její bezproblémové fungování na další desítky let.

Rekonstrukci postihly i komplikace, když v průběhu první betonáže vyrovnávací a ztužující vrstvy z UHPFRC betonu došlo k průhybu konce konzoly původní nosné konstrukce o zhruba 15 mm a vzniku trhlin na nových vrstvách. Tento průhyb byl několikrát větší než teoretická predikce, a ukázal tak na skrytou vadu konstrukce. Byly proto provedeny kontrolní vrty v postižené části konstrukce, které potvrdily přítomnost podélných vodorovných trhlin. Na vývrtu bylo rovněž vidět, že trhliny procházejí i skrze zrna kameniva, což jednoznačně potvrdilo silové porušení a silovou příčinu vzniku trhlin. Konkrétně se jednalo o porušení vlivem smykového namáhání soustředěného u stěn komorového příčného řezu. S ohledem na nalezené vady došlo k přepracování projektové dokumentace a navržení postupu, který tyto vady eliminoval. Nově byla během betonáže konzola podpírána, docházelo k masivnějšímu armování nového betonu a silnějšímu prokovení nové a staré vrstvy. Vyrovnávací vrstva z UHPFRC tak má nejen roli ochrany, ale nově i ztužení konstrukce mostu.



■ Ulice Dukelských hrdinů u Veletřního paláce

systémem W-tram. Zastávky Veletřní palác jsou řešeny pomocí rozšířených ostrůvků, které získaly rovněž nový bezbariérový přístup pro cestující. Zastávka Strossmayerovo náměstí je nově v principu mysová (podrobnosti k novému provoznímu řešení tohoto náměstí jsou uvedeny v kapitole 9 – Organizace dopravy a její změny). Část tratě byla navíc přeložena cca o 3 m tak, aby byla možná výsadba stromů (celkem 17 nových stromů) a parkovací pruhu (počet parkovacích míst v ulici i přes rozšíření ploch pro pěší zůstal obdobný jako před rekonstrukcí). V následujícím roce dojde nejen k dokončení rekonstrukce této ulice, ale následovat bude obdobně rozsáhlá rekonstrukce navazující ulice U Výstaviště.

REKONSTRUKCE ULICE HARTIGOVA [TSK]

V roce 2024 byla provedena rozsáhlá rekonstrukce další části ulice Hartigova (dříve Koněvova) v úseku Černínova – Pražáčka. Provedena byla oprava vodovodu, kompletní renovace vozovky a chodníků, úprava odvodnění a rekonstrukce veřejného osvětlení. Doplněny byly rovněž ochranné ostrůvky na přechodech pro chodce. Chodníky a parkovací stání jsou dlážděny pražskou mozaikou a kamennou kostkou, zatímco vozovka a autobusové zálivy mají nový nízkohlučný asfaltový povrch. Součástí prací byla také dosadba stromů či opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklistů. Provoz byl po dobu rekonstrukce omezen v několika fázích, nejdříve byl pouze jednosměrný a poté musela být ulice zcela uzavřena.



■ Křižovatka Hartigova x Hájkova

REKONSTRUKCE ULICE DUKELSKÝCH HRDINŮ [TSK, DPP]

V roce 2024 proběhla zásadní část rekonstrukce ulice Dukelských hrdinů. Nová podoba ulice vychází z koncepční studie Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Stavba zahrnovala kompletní rekonstrukci vozovek a chodníků, rekonstrukci tramvajové tratě, přeložky inženýrských sítí, výstavbu uličních vpustí a nového veřejného osvětlení a revitalizaci a doplnění zeleně. Zvětšen a nově vydlážděn byl prostor pro chodce jak na chodnicích, tak na nově vytažených nárožích křižovatek. Umístěny byly prvky nového pražského mobiliáře. Na ulici byly vyznačeny cyklopruhy a došlo k mnoha dalším úpravám. Původní tramvajová trať z BKV panelů byla nahrazena

VÝSTAVBA PODCHODU POD ULICÍ STRAKONICKÁ [TSK]

Dosud byl mezi ulicemi Lesáků a Za Dálnicí na pražské Zbraslavi přechod pro chodce přes čtyřpruhovou ulici Strakonická. Z tohoto důvodu byla rychlost projíždějících vozidel v tomto úseku lokálně omezena z 80 km/h na 50 km/h. Nově je pěší vazba zajištěna pomocí podchodu, a chodci jsou tak zcela odděleni od automobilového provozu. Nejdříve byly provedeny nezbytné přeložky inženýrských sítí a vysokonapěťového vedení. Vzhledem ke stavbě podchodu bylo nutné provést zahloubení kanalizace ve středním dělicím pruhu ulice Strakonické. Jelikož se však její poloha lišila od původních předpokladů (byla z části umístěna pod jízdním pásem komunikace), bylo nutno projekt upravit. Dále bylo zjištěno, že místo očekávaných stmelených konstrukčních vrstev byla vozovka ulice Strakonická tvořena cementobetonovou deskou, což si rovněž vyžádalo úpravu postupu. Nový podchod je stavebně řešen jako prefabrikovaný, vybudovaný v otevřené stavební jámě. Doprava byla během stavby zachována v režimu 2+2 jízdní pruhy.



■ Interiér podchodu s nepřímým bodovým osvětlením



■ Hlavní dopravní prostor po rekonstrukci

REKONSTRUKCE ULICE KORUNOVAČNÍ [TSK]

V návaznosti na rozsáhlou rekonstrukci vodovodů se ulice dočkala v rámci souvislé údržby nového povrchu vozovky, nových cykloopatření a bezpečnějších přechodů vybavených stavebně provedenými vyčkávacími ostrůvky. Na chodnících jsou nově umístěny antiparkovací sloupky. Vylepšeno bylo rovněž odvodnění včetně instalace nových uličních vpustí. Nově jsou v ulici vyznačena rychloobrátková parkovací místa, která slouží nejen k zásobování lokálních podniků, ale také místním obyvatelům, kteří potřebují v blízkosti domu něco vyložit či naložit. Na jaře roku 2025 dojde ještě k finálnímu dokončení chodníkových ploch.

REKONSTRUKCE ULICE PRŮMYSLOVÁ [TSK]

První část rekonstrukce Průmyslové ulice v úseku Tiskařská – U Stavoservisu zahrnující jízdní pás komunikace ve směru na sever byla dokončena v předchozím roce. V roce 2024 tak v rámci rekonstrukce došlo ke kompletní obnově jízdního pásu komunikace ve směru na jih. Byla provedena výměna všech vrstev vozovky včetně podkladu, vybudováno nové odvodnění a obnoveno vodorovné i svislé dopravní značení. Pro zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících byly také vybudovány nové zastávkové zálivy pro autobusy.



■ Rekonstruovaný jízdní pás před zprovozněním

MODERNIZACE BRANICKÉHO ŽELEZNIČNÍHO MOSTU [SŽ]

Rozsáhlou modernizací prošel železniční Branický most. Z dopravního hlediska bylo zásadní jeho zdvoukolejnění a to včetně navazujícího úseku až k nově vybudované odbočce Spořilov. Na mostě byla již od jeho výstavby prostorová rezerva pro druhou kolej, naopak v úseku mezi mostem a stanicí Praha-Krč si zdvoukolejnění vyžádalo i rozšíření železničního spodku. Chuchelského tunelu, nacházejícího se na druhém předpolí, se stavební práce nijak nedotkly a ten dál zůstává jednokolejný.



■ Zdvoukolejněný Branický most

Stavební práce zahrnovaly obnovu kolejového svršku a trakčního vedení, nové je odvodnění a hydroizolační systém. Část konstrukce stávajícího mostu se musela zbourat, nově se vybudovaly deska a římsy. Vyměněn byl most přes Údolní ulici a zcela novou podobu získala zastávka na Kačerově. Zde nově vlaky zastavují u ostrovního nástupiště dlouhého 230 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad kolejí. Přístup na nástupiště je z lávky pevným schodištěm či výtahem, zastávka je tedy plně bezbariérová. Modernizovaný úsek využívají zejména nákladní vlaky, v blízké době ale výrazně vzroste jeho význam i v osobní dopravě. Zrekonstruovanou a kapacitnější trať budou kvůli probíhající přestavbě Smíchovského nádraží a plánované rekonstrukci mostu přes Vltavu pod Vyšehradem využívat také vlaky mířící z Prahy do Berouna a dál do Plzně.

REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PRAHA-BUBNY – PRAHA-VÝSTAVIŠTĚ [SŽ, TSK]



■ Nová mostní estakáda místo původního úrovněového přejezdu

Pokračovala rekonstrukce tratě Praha-Bubny – Praha-Výstaviště. Předmětem stavby je modernizace stanice Praha-Bubny, zdvoukolejnění přilehlého traťového úseku v celkové délce 1,3 km, zřízení zastávky Praha-Výstaviště a elektrifikace celého úseku. Díky výstavbě mostní estakády došlo ke zrušení úrovněového přejezdu a celkové rekonstrukci ulice Bubenská v úseku Železničářů – Veletržní včetně obnovy či přeložení sítí technické infrastruktury. Chodníky jsou nově dlážděny, doplněna byla cykloopatření a byly vysázeny stromy. Realizovány byly nové ostrůvky na přechodech a parkovací zálavy.

Další významné stavby, rekonstrukce a opravy

Název [investor]	Popis
Rekonstrukce Libeňského mostu [TSK]	■ Na základě provedených geodetických měření obloukové konstrukce a monitoringu kloubů ve vrcholu oblouku byl z bezpečnostních důvodů v lednu 2024 uzavřen inundační most X656 Libeňského soumostí. Důvodem okamžitého uzavření byly zjištěné technické závady vyvolané pravděpodobně silnými mrazy. Rada monitoringu následně doporučila přistoupit k demolici této části Libeňského soumostí a nezabývat se žádnou z variant podepření vzhledem k nevýhodnosti řešení jak z časového, tak finančního hlediska.
	■ V dubnu 2024 byly zahájeny bourací práce, související již i s rekonstrukcí Libeňského soumostí (foto níže). První byl zbourán výše zmíněný inundační most X656. Poté následovaly mostní konstrukce přes Štorchovu a Votčářovu ulici. Mostu přes Vltavu se demoliční práce prozatím netýkaly. Stávající oblouková konstrukce inundačního mostu bude nahrazena tvarovou replikou. Tímto způsobem bude zachován odkaz na historii mostu a zároveň bude zajištěna jeho bezpečnost, dlouhodobá udržitelnost a také možnost nového využití, neboť vznikne nové veřejné prostranství přímo pod mostem, kde mohou být kavárny, obchody či jiné podniky.

Rekonstrukce ulice Chlumecká [TSK]	■ Rekonstrukcí prošly vozovky obou jízdních pásů komunikace Chlumecká v 1,2 km dlouhém úseku od sjezdové rampy z Pražského okruhu po křižovatku s ulicí Ocelkova. Součástí prací byla výměna dvou vrstev povrchu vozovky v tloušťce 100, resp. 120 mm, oprava trhlín v podkladních vrstvách, úpravy odvodnění komunikace a nové vodorovné dopravní značení. Dále byly vyrovnány propadané krajníky a obnoveno dopravní značení. ■ Oprava vozovky byla provedena rovněž na rampách křížení ulic Chlumecká a Ocelkova (foto níže). V rámci oprav byl odfrézován asfaltový kryt vozovky tloušťky 120 mm a následně byly položeny dvě nové asfaltové vrstvy. Provedeny byly sanace neúnosných podkladů, lokálně došlo k vyrovnání obrubníků a opravě odvodnění.
Výměna povrchu ulice 5. května [TSK]	Po zimní přestávce pokračovala oprava vozovky na ulici 5. května v opačném směru než v roce 2023, tedy ve směru do centra. V těchto dvou stavebních sezónách byla v obou směrech provedena výměna 12 let starého nízkohlučného krytu vozovky a dalších asfaltových vrstev o celkové tloušťce 100 mm. Součástí stavebních prací byla také oprava trhlín v podkladních vrstvách, úpravy odvodnění komunikace, vyrovnání a výměna poškozených obrubníků nebo výšková úprava povrchových znaků inženýrských sítí. Všechny mosty na tomto úseku se dočkaly nových elastických mostních závěrů. V rámci prací došlo také k úpravě zdejší vegetace, zejména keřů, aby při průjezdu a parkování v tomto úseku neomezovaly a neohrožovaly řidiče.
Rekonstrukce ulice Ďáblická [TSK]	Zahájena byla rekonstrukce ulice Ďáblická, v roce 2024 v úseku U Parkánu – K Lomu. Stavba v celkové délce 750 m zahrnovala i přilehlé křižovatky. Práce byly rozděleny do jednotlivých etap. Kromě výměny konstrukce vozovky stávající komunikace s krytem z asfaltového betonu došlo i na vyrovnání a výměnu poškozených obrub včetně opravy prvků odvodnění (uličních vpustí a jejich přípojek). V rámci úprav veřejného osvětlení došlo k posunu jednoho ze stožárů a k úpravám kabelového vedení. Součástí stavby byla i rekonstrukce autobusové zastávky K Letňanům.
Rekonstrukce křižovatky Českomoravská x Sokolovská [TSK]	Předmětem akce byla rekonstrukce křižovatky Českomoravská x Sokolovská x Čuprova. Cílem bylo odstranění dopravních závad křižovatky, zlepšení dopravního režimu a estetické úrovně lokality. Všechny zpevněné plochy jsou nově bezbariérové. Kompletní rekonstrukcí prošla světelná signalizace. Při rekonstrukci byly opraveny i vozovky a chodníky v blízkém okolí, upraveny byly rovněž tramvajové ostrůvky, na některých místech pak bylo doplněné zábradlí. Doplněním cyklopřejezdů na dvou ramenech křižovatky s návaznou cyklolegalizací chodníků byl zlepšen průjezd pro cyklisty.
Rekonstrukce ulice Komořanská [TSK]	Dokončena byla rekonstrukce ulice Komořanská v úseku U Spořitelny – K Modřanskému nádraží. Opravou prošly veškeré povrchy včetně chodníků. Křižovatka s ulicí K Vystrkovu byla rozšířena a je zde pro zvýšení plynulosti provozu nainstalována nová světelná signalizace. Přebudována byla i křižovatka s ulicí Zlochova. Součástí akce byla také přeložka vodovodu, nové odvodnění komunikace, veřejné osvětlení, výstavba autobusových zastávek a doplnění cykloopatření.
Výstavba protihlukových stěn na ulici Strakonická [TSK]	Vybudovány byly protihlukové stěny podél ulice Strakonická v prostoru křižovatky Dostihová x Strakonická, jejichž stavba začala v předchozím roce. Jejich účelem je snížení hlukové zátěže chráněných venkovních ploch obytných budov ve Velké Chuchli. Vzhledem k umístění protihlukových stěn v záplavovém území jsou stěny navrženy tak, aby za případných povodní nebránily přirozenému odtoku vody, čímž je zajištěna ochrana zdraví i majetku místních obyvatel i projíždějících řidičů. Protihluková bariéra má celkovou délku 283 m.
Rekonstrukce tramvajové tratě v Dlážděné a Havlíčkově ulici [DPP]	Kompletní rekonstrukcí prošla tramvajová trať, ale také vodovod a plynovod. Byla provedena úprava geometrie tratě v oblasti esíčka v křižovatce Havlíčkova x Hybernská (poloměry oblouků jsou nové místo 22, respektive 25 m zvýšeny na 30 m). BKV panely byly nahrazeny systémem W-tram. Dále došlo k mírnému posunu zastávek Masarykovo nádraží, což umožnilo před vstupem na nádraží vytvořit bezbariérové místo pro překonání tratě. Zastávky jsou nově vydlážděny včetně ostatních ploch pěší zóny.
Rekonstrukce ulice Novopetrovická [TSK]	Provedena byla souvislá údržba vozovky v ulici Novopetrovická v úseku od ulice Euklidova k ulici Archimédova. Oprava zahrnovala frézování vozovky v tloušťce 80 mm, lokální opravy trhlín a pokládku nových asfaltových vrstev. Dále proběhlo vyčištění příkopů a lokální sanace podloží. Chodníky jsou zhotoveny z betonové dlažby. Díky mírnému rozšíření komunikace bylo možno v ulici zřídit vyhrazený jízdní pruh pro autobusy v délce 700 m.



■ Libeňské soumostí v průběhu bouracích prací



■ Rampy Chlumecké pod tubusem metra

DALŠÍ VYBRANÉ STAVBY, REKONSTRUKCE A OPRAVY

- Na ulici **Budějovická** v úseku Michelská – stanice metra Kačerov byla provedena celková oprava vozovky, která navazovala na již provedenou rekonstrukci vodovodu a kanalizace. Práce zahrnovaly obnovu asfaltového povrchu, opravu trhlin v podkladních vrstvách, bezbariérové úpravy přechodů pro chodce, opravy chodníků a vjezdů, výměnu poškozených obrubníků, úpravy odvodnění komunikace a výškovou rektifikaci povrchových znaků inženýrských sítí.
- Souvislá údržba vozovky proběhla v ulici **Na Zlaté** v úseku od ulice Bělomlýnská po hranici hl. m. Prahy. V koordinaci s touto opravou proběhly stavební práce i na zbývajícím úseku komunikace do Mírovic, které zajišťovala Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje. Opraveny byly obruby a konstrukční vrstvy vozovky v tloušťce 100 mm s následnou živичnou náhradou.
- Proběhla rekonstrukce komunikace **Cínovecká** včetně přilehlých ramp ve směru do centra v úseku od sjezdu do ulice Ďáblická k přemostění ulice Kostelecká. V rámci velké běžné údržby byly opraveny konstrukční vrstvy vozovky s následnou náhradou z živичného povrchu, proběhly opravy uličních vpustí, odvodnění a obrubníků.
- Proběhla rozsáhlá rekonstrukce ulice **Klapkova** (foto níže) v úseku mezi ulicemi Březiněveská a Mašínova. Došlo ke komplexní rekonstrukci vozovky a chodníků v celé šíři ulice, s výjimkou tramvajového pásu. Parkování které bylo dosud částečně na chodníku, bylo nahrazeno parkovacími zálivy v nově rozšířeném chodníku.
- Souvislou údržbou prošla bezejmenná komunikace mezi **Horními Počernicemi a Vinoří**. Součástí souvislé údržby bylo odfrézování 90 mm asfaltového povrchu, sanace nerovností, položení nového krytu a úprava nepevněné krajnice.
- Opravena byla část komunikace **Poděbradská** ve směru do centra v úseku od ulice Na Obrátce k tramvajové zastávce Nademlejská. Byla provedena výměna povrchu vozovky v tloušťce 100 mm, oprava uličních vpustí a lokální sanace vybraných míst.
- Byla provedena rozsáhlá rekonstrukce ulice **Slévačská** v úseku Cíglerova – Sklenská. Práce zahrnovaly celoplošnou obnovu obrusné vrstvy, lokální výměnu ložné vrstvy, vyrovnání a výměnu obrub a údržbu stávajících uličních a horských vpustí a jejich přípojek.
- Začala revitalizace horní části **Václavského náměstí** podle návrhu studia Jakub Cigler architekti. Součástí je také výstavba nové tramvajové tratě, rekonstrukce stropní desky nad vestibulem stanice metra Muzeum či výstavba retenční nádrže na dešťovou vodu.
- Proběhla údržba podchodu pod ulicí **K Barrandovu**, která zahrnovala sanaci vnitřních povrchů podchodu, výměnu izolace celého tubusu a doplnění rubové drenáže, která zabráni zatékání vody do podchodu.
- Opraven byl pravý jízdní pruh na **Jižní spoje** v úseku od lanového mostu po připojovací pruh mimoúrovňové křižovatky Průběžná. Současně s opravou vozovky proběhla oprava izolací a vybudování nové římsy lanového mostu.
- Křižovatka **K Běchovicům x V Lipách** v Kolodějích byla přestavěna na okružní (podrobnosti k této akci jsou uvedeny v kapitole 9 – Organizace dopravy a její změny).
- Rekonstruovány byly vozovky a chodníky v ulici **Kanovnická** v úseku od křižovatky s ulicí U Brusnice až po Martinický palác na Hradčanském náměstí.
- Rekonstruována byla **Vlašská** ulice na Malé Straně v historickém centru Prahy. Práce zahrnovaly opravu vozovky, rekonstrukci chodníků a modernizaci inženýrských sítí.
- Proběhla velká běžná údržba v ulici **Italská**, která navazovala na opravu plynovodu.
- Rekonstrukcí prošly ulice **Topolová, Voršílská** a část ulice **V Korytech**.



■ Nová podoba ulice Klapkova



■ Ulice Beranových po rekonstrukci

AKCE POKRAČUJÍCÍ Z PŘEDCHOZÍCH STAVEBNÍCH SEZÓN

- Pokračovala souvislá údržba ulice **Beranových** (foto výše), tentokrát v úseku Boletická – Tupolevova, která zahrnovala výměnu asfaltových vrstev včetně podkladových. Provedena byla výšková rektifikace kanalizačních vpustí. V některých úsecích bylo nutné vyrovnat či vyměnit obruby. Rekonstrukcí prošla světelná signalizace na křižovatce Tupolevova x Beranových.
- Pokračuje výstavba zcela nové linky **metra D**, prozatím v úseku Pankrác – Olbrachtova. V roce 2024 probíhala především výstavba stanic. Ve stanici Pankrác již také došlo ke stavebnímu propojení se stávající linkou C (do doby zprovoznění nové linky je dočasně zaslepeno).
- Pokračovaly stavební práce v ulici **Bystrá**, kde vzniká nový podjezd pod železniční tratí.
- Dokončena byla souvislá údržba ulice **Schoellerova**.

ZAHÁJENÉ AKCE POKRAČUJÍCÍ DO DALŠÍCH STAVEBNÍCH SEZÓN

- Zahájena byla rozsáhlá rekonstrukce **Peroutkovy** ulice (foto níže). V roce 2024 byl opraven úsek mezi Waltrovkou a Farkání. Opraven byl vodovodní řad, odvodnění, vozovky a chodníky. Parkovací stání jsou nově dlážděná, doplněna byla zeleň a mobiliář. Součástí je rovněž vybudování nové trolejbusové tratě.
- Realizována byla první část totální rekonstrukce podchodu pod ulicí **Türkova**, propojujícího ulice Ledvinova a Starochodovská, při které dochází k jeho demolici a výstavbě nové monolitické konstrukce. Součástí stavby je také oprava přístupových chodníků a schodišť, nové osvětlení, úprava odvodnění a revitalizace okolní zeleně.

VÝSTAVBA, REKONSTRUKCE A OPRAVY MOSTŮ

- Proběhly opravy nájezdové rampy na ulici **Bucharova** vedoucí od stanice metra Nové Butovice. Nosná konstrukce prošla důkladnou sanací, jejímž cílem bylo obnovit její původní funkci a prodloužit životnost.
- Rekonstrukcí prošel mostek přes Šárecký potok v **Divoké Šárce**. Mostek prošel kompletní sanací včetně výměny vybavení, zpevnění říms a vybudování nové vozovky. Využit byl i ultra vysokohodnotný beton (UHPC).
- Provedena byla celková údržba **Lahovického mostu**. Došlo k výměně mostních ložisek, těsnících profilů a obnovena byla protikoroze ochrana. Na předpolích a v pravém jízdním pruhu směrem do centra došlo k výměně krytu vozovky.
- Byly dokončeny opravy ramp severního předpolí **mostu Barikádníků** v lokalitě Pelc-Tyrolka (foto níže). Stavební údržba mostů spočívala v náhradě povrchů (včetně izolace), mostních závěrů, říms, zábradlí a zádržného systému.
- Opravena byla lávka přes **Diskařskou** ulici. Oprava zahrnovala betonáž nových říms, obnovu zábradlí, opravu vozovky a sanace podhledů.
- Pokračovala výstavba **Dvoreckého mostu**.



■ Ulice Peroutkova a vznikající trolejbusová trať



■ Opravená rampa mostu Barikádníků

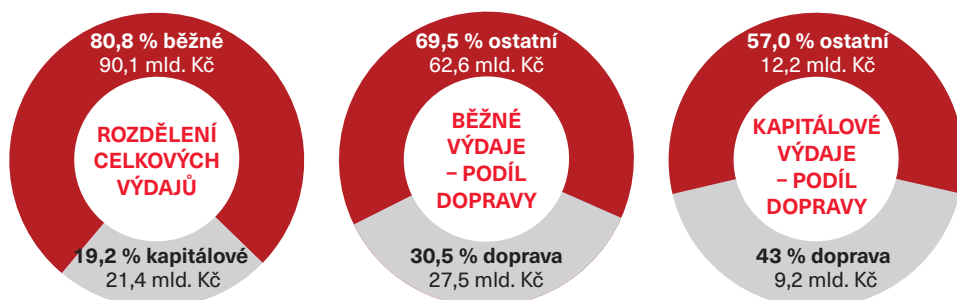
S ohledem na to, že uzávěrka rozpočtu za předchozí rok je schvalována až po uzávěrce Ročenky dopravy, kapitola shrnuje finální data uzavřeného rozpočtu za rok 2023 a parametry návrhu rozpočtu na rok 2024, k němuž jsou doplněné předběžné bilanční údaje v oblasti hromadné dopravy za rok 2024.

12.1 UZÁVĚRKA ROZPOČTU HL. M. PRAHY ZA ROK 2023 (schválená dne 20. 6. 2024)

Závěrečný účet rozpočtu za rok 2023 byl přijat usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 15/53 dne 20. 6. 2024. Celkové příjmy v roce 2023 činily 140,8 mld. Kč, celkové výdaje pak 111,5 mld. Kč (výše běžných, provozních, výdajů byla 90,1 mld. Kč, výše kapitálových, investičních, výdajů pak 21,4 mld. Kč).

Vývoj celkových příjmů a výdajů uzavřených rozpočtů hl. m. Prahy (mld. Kč)										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
příjmy	70,0	70,8	74,2	77,8	88,6	95,4	96,9	105,6	120,3	140,8
výdaje	68,1	58,3	62,0	70,3	82,0	80,7	88,0	89,6	104,8	111,5
z toho běžné	46,8	48,2	51,2	57,9	64,6	67,6	73,6	74,9	82,8	90,1
z toho kapitálové	21,3	10,1	10,8	12,4	17,4	13,1	14,4	14,7	22,0	21,4

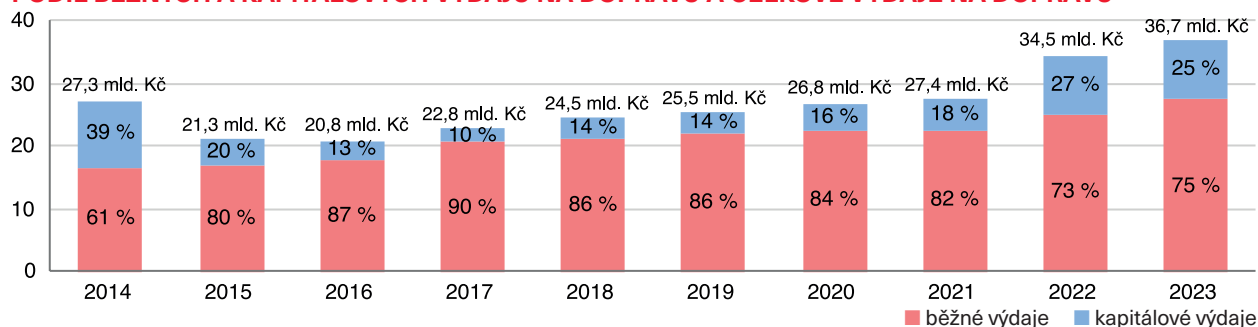
ROZDĚLENÍ CELKOVÝCH VÝDAJŮ DLE ZÁVĚREČNÉHO ÚČTU ROZPOČTU ZA ROK 2023



Výdaje na dopravu v roce 2023 byly nadále nejvyšší v rozpočtu, činily 36,7 mld. Kč (32,9 % rozpočtu hl. m. Prahy). Podíly dalších položek v rozpočtu byly dle statistické ročenky ČSÚ následující: 30,7 % vzdělávání, 11,8 % všeobecná veřejná správa, 5,6 % sociální věci, 5,3 % bydlení a komunální služby, 4,5 % kultura, tělovýchova a zájmová činnost, 4,2 % životní prostředí, 2,9 % obrana a bezpečnost, 1,3 % zdraví, 0,3 % vodní hospodářství, 0,2 % průmysl, ochod, služby, 0,2 % zemědělství a 0,1 % ostatní).

Z 36,7 mld. Kč věnovaných na dopravu putovalo 27,5 mld. Kč (74,9 %) na běžné výdaje a 9,2 mld. Kč (25,1 %) byly výdaje kapitálové. Podíl kapitálových výdajů na dopravu vůči běžným výdajům v roce 2023 mírně poklesl.

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



12.2 SCHVÁLENÝ ROZPOČET NA ROK 2024 (schválen dne 14. 12. 2023)

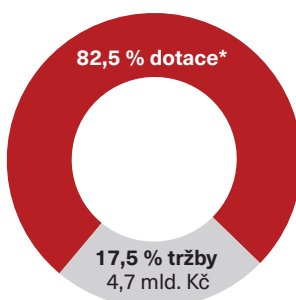
Návrh rozpočtu na rok 2024 byl v Zastupitelstvu hl. m. Prahy schválen 14. prosince 2023 a obsahoval výdaje ve výši 109,4 mld. Kč, z toho běžné 88,1 mld. Kč a kapitálové 21,3 mld. Kč. Rozpočtovaná částka pro oblast dopravy na rok 2024 zahrnovala výdaje ve výši 38,1 miliardy Kč. Doprava s 34,8 % byla v rozdělení dle pražských kapitol rozpočtu největší položkou (26,3 % školství, 11,3 % pokladní správa, mládež a sport, 6,0 % vnitřní správa, 5,7 % zdravotnictví a sociální oblast, 4,9 % městská infrastruktura, 3,9 % kultura a cestovní ruch, 3,2 % bezpečnost, 2,2 % hospodářství a 1,6 % rozvoj obce).

Běžné výdaje v oblasti dopravy byly na rok 2024 naplánovány ve výši 28,7 mld. Kč. Kromě naplánované kompenzace PID (22,9 mld. Kč) bylo 5,5 mld. Kč běžných výdajů vyčleněno pro oblast správy a údržby komunikací (např. 0,83 mld. Kč určeno na zimní údržbu, tj. na posypový materiál, zařízení a údržbové výkony na všech komunikacích, 1,8 mld. Kč na běžnou údržbu, tj. údržbu telematických zařízení, SSZ, mostů, komunikací a chodníků, dopravního značení, provádění bezbariérových úprav, opatření BESIP a opravy zastávek PID, a 1,1 mld. Kč rozpočtováno na letní údržbu, tj. strojní čištění, tlakové splachy, úklid či snižování prašnosti kropením).

Kapitálové výdaje v oblasti dopravy byly v návrhu rozpočtu na rok 2024 navrženy ve výši 9,5 mld. Kč. Celkem 3,1 mld. Kč bylo určeno na výstavbu I. provozního úseku linky metra D. 761,5 mil. Kč směřovalo do výstavby tramvajové vozovny Hloubětín a 357 mil. Kč na pokračující rekonstrukci stropní desky stanice metra Florenc. Výstavba Dvoreckého mostu žádala v roce 2024 515 mil. Kč, práce na demolici a zahájení výstavby nového Libeňského mostu měly stát 408 mil. Kč a dostavba multifunkčního řídicího centra na Malovance si nárokovala 260 mil. Kč.

POKRYTÍ NÁKLADŮ PID NA ÚZEMÍ PRAHY (2024)

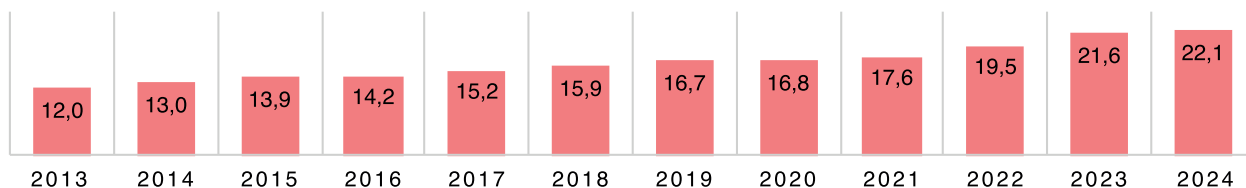
* 22,1 mld. Kč
(21,8 mld. Kč z rozpočtu
hl. m. Prahy 0,3 mld. Kč od státu)



■ Nové parciální trolejbusy pro spojení na Letiště

Skutečné náklady na provoz PID v roce 2024 na území Prahy byly díky úsporám dopravců v oblasti energií a pohonných hmot nižší oproti plánu, činily celkem 26,8 mld. Kč. Tržby z jízdného pokryly 4,7 mld. Kč (17,5 % nákladů). V rámci běžných výdajů činila dotace (kompenzace) hl. m. Prahy směřující na provoz PID 22,1 mld. Kč. Z této částky příslušelo 19,3 mld. Kč Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a. s., 1,2 mld. Kč sloužilo na zajištění provozu ostatních autobusových linek na území města, které neprovozuje DPP, a s., 1,6 mld. Kč šlo na železniční dopravu (zde městu pomohl státní příspěvek na železniční dopravní obslužnost ve výši 0,3 mld. Kč) a 19,5 mil. Kč činila dotace na provoz přívozů.

VÝVOJ PROVOZNÍCH DOTACÍ HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE (PID) V LETECH 2013–2024 (mld. Kč)



Částkou 3,7 mld. Kč z vlastních zdrojů přispěl k úhradě investičních nákladů dopravního systému města Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. 543 mil. Kč bylo investováno do nákupu hybridních autobusů a bateriových trolejbusů, nové naftové autobusy stály 527 mil. Kč a 350 mil. Kč bylo vynaloženo na modernizace tramvajových vozů. Poslední splátkou (800 mil. Kč) byl uhrazen směnečný program na pořízení tramvají 15T.

V loňském roce proběhla aktualizace Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (dále P+), který je hlavním strategickým dokumentem rozvoje dopravního systému v Pražské metropolitní oblasti. V červnu 2024 schválila Rada hlavního města přehled dopravních priorit v podobě Akčního plánu 2024–2026. Akční plán tvoří 50 opatření s vlastním rozpočtem a harmonogram. Těžiště investic v budoucích letech se nachází v dalším rozvoji veřejné dopravy (71 %). Další investice v objemu 6 mld. Kč (17 %) směřují do neodkladných rekonstrukcí mostů, ulic a další silniční infrastruktury a do zlepšení sítě cest pro pěší a cyklisty (2 %). Kromě rozšiřování sítě a služeb veřejné dopravy a zkvalitnění veřejného prostoru obsahuje akční plán podpůrná opatření, která mají kromě zefektivnění realizace zlepšit komunikaci města s městskými částmi, spolupracujícími organizacemi a s veřejností. (Úplný přehled opatření uvádí následující tabulka.)

Přehled opatření v akčním plánu 2024–2026

Zvýšení atraktivity a kapacity městské hromadné dopravy

- 1 Preference veřejné dopravy v uličním prostoru
- 2 Automatizace linek metra
- 3 Úpravy zastávek a stanic metra na bezbariérové, bezbariérový vozový park
- 4 Informační systém pro cestující a vzhled veřejné dopravy
- 5 Výstavba (a rekonstrukce) terminálů, vozoven a další infrastruktury VHD
- 6 Tangenciálně-okružní spojení VHD

Rozšíření sítě metra

- 7 Výstavba linky metra D a rozšíření stávajících linek

Výstavba nových tramvajových tratí

- 8 Nové tramvajové tratě – záměr
- 9 Nové tramvajové tratě – příprava a realizace

Podpora pěší dopravy a zkvalitnění veřejného prostoru

- 10 Rekonstrukce ulic, odstranění bariér a zatraktivnění veřejného prostoru

Rozvoj celoměstsky významné sítě cyklotras a cyklistické infrastruktury

- 11 Nové celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty (v centru města)
- 12 Nové celoměstsky významné stezky pro chodce a cyklisty (ostatní)
- 13 Další infrastruktura a opatření k rozvoji cyklistiky vč. zpřístupnění stanic metra

Snížení hluku a znečištění ovzduší z dopravy

- 14 Protihluková opatření automobilové i veřejné dopravy

Zvýšení bezpečnosti

- 15 Bezpečnostní úpravy přechodů pro chodce a nehodových míst a další infrastruktury pro aktivní mobilitu
- 16 Zřizování zón 30 a zklidňování dopravy zejména u škol, v rezidenčních zónách a PPR

Snížení dopadů dopravy pro zásobování města (citylogistika)

- 17 Snížení dopadů dopravy pro zásobování města vč. donáškových služeb (citylogistika)

Úspora energie a snižování uhlíkové stopy z dopravy

18	Výměna vozového parku DPP a dalších dopravců za energeticky a uhlíkově úsporný
19	Nabíjecí infrastruktura pro trolejbusy a elektrobusesy
20	Výměna vozového parku ostatních městských firem (např. THMP, TSK)
21	Snížení energetické náročnosti dopravní infrastruktury (zejména tunelů)

Podpora čisté mobility a podpora (veřejné) dobíjecí infrastruktury

22	Podpora čisté mobility a výstavba (veřejné) dobíjecí a plnicí infrastruktury
23	Nastavení efektivních podmínek parkování EV v ZPS vč. u dobíječek

Nová dopravní spojení v Praze

24	Nové mosty
25	Nové lávky, podchody, schodiště a pěší cesty
26	Projektová příprava Městského okruhu a Libeňské spojky
27	Projektová příprava a realizace Pražského okruhu
28	Nová silniční propojení a obchvaty

Rozvoj telematiky

29	Rozvoj telematiky (např. řízení tunelů, křižovatek a další)
----	---

Ekonomické nástroje řízení poptávky po dopravě

30	Rozvoj a zefektivnění zón placeného stání vč. kontroly a vymáhání pokut za přestupky
31	Mýtný systém: aktualizace variant a zajištění podmínek pilotního provozu (vč. legislativních)
32	Optimalizace financování a zajištění všech služeb v dopravě

Zlepšení dopravního propojení Prahy a Středočeského kraje

33	Výstavba cyklostezek a pěších propojení Prahy a Středočeského kraje
34	Zlepšení služeb PID vč. autobusových linek a jejich napojení na železnici
35	Preference VHD ve Středočeském kraji

Výstavba záchytných parkovišť P+R a B+R

36	P+R a B+R na území HMP, zejména u železničních tratí a koncových stanic HD
37	P+R a B+R v působnosti Středočeského kraje a obcí Středočeského kraje

Zvýšení kapacity a rozvoj příměstské i městské železnice

38	Nové nebo posílené železniční linky vč. výstavby a rekonstrukce zastávek
39	Hledání řešení železničního uzlu Praha vč. jeho průjezdného modelu
40	Pořízení větších železničních vozidel (a prodloužení souprav)
41	Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Prahy a Středočeského kraje

Rozšiřování základny dat o mobilitě a infrastruktuře

42	Sběry dat o uživatelích a infrastruktuře vč. posílení kapacit pro účely modelování
43	Sběry dat o dopadech dopravy vč. uhlíkové stopy a celkových společenských přínosů velkých staveb (CBA)

Zvýšení efektivity plánování, provozu a rozvoje dopravy

44	Spolupráce a rozdělení kompetencí (např. správy zastávek, marketing. akcí)
45	Zřízení jednotného organizátora PID
46	Optimalizace sdílených forem mobility (carsharingu a mikromobility)
47	Dotační schéma na podporu aktivní mobility (pro MČ a další stakeholdery)

Komunikace o možnostech dopravy a nástrojích podpory udržitelné mobility

48	Vnější komunikace o souvislostech mezi dopravními problémy a nástroji udržitelné dopravy
49	Vnitřní komunikace s MČ a ostatními stakeholdery o nástrojích podpory udržitelné mobility

Snižování vnitřního dluhu komunikační sítě

50	Rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a technického vybavení podle aktuálních standardů
----	--

Podrobné informace k Akčnímu plánu 2024–2026 jsou dostupné na webu <http://poladprahu.cz>.

14.1 LETECKÁ DOPRAVA

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

KAPACITA DRÁHOVÉHO SYSTÉMU A TERMINÁLŮ NA LETIŠTI PRAHA

Dráhový systém tvoří dvojice křížících se RWY (runway, vzletová a přistávací dráha) přibližně ve tvaru písmene T. Jsou jimi RWY 06/24 a RWY 12/30. Hlavní RWY 06/24 má délku 3 715 m a je ve směru 24 vybavená pro provoz CAT III B a ve směru 06 pro provoz CAT I. V obou směrech je vybavena pojezdovými drahami pro rychlé odbočení. Vedlejší RWY 12/30 má délku 3 250 m a je v obou směrech vybavena pro provoz CAT I. Bývalá RWY 04/22, která byla dlouhodobě uzavřena pro vzlety a přistání a sloužila jako parkovací a odstavná plocha, byla v roce 2020 předělána na klasickou odbavovací plochu. Celková kapacita dráhového systému je 180 tisíc pohybů (vzlet/přistání) letadel za rok a maximální kapacita dráhového systému je 46 pohybů letadel za hodinu (ve vybraných hodinách 47 pohybů), z toho 33 příletů nebo 33 odletů.

Pražské ruzyňské letiště, stejně jako kterékoli letiště na světě, bylo výrazně poznamenáno pandemií koronaviru, která leteckou dopravu ovlivnila více než jakýkoli jiný druh dopravy. Největší propad v počtu odbavených cestujících a pohybů letadel byl zaznamenán v roce 2020, obdobný trend pokračoval i v roce 2021. K mírnějšímu nárůstu došlo v roce 2022 (stále ale o 40 % nižší než v roce 2019). Rok 2023 byl v tomto hledisku zase o něco pozitivnější a počty odbavených cestujících byly ve srovnání s rokem 2019 zhruba o čtvrtinu nižší. V roce 2024 pokračoval nadále nárůst počtu odbavených cestujících, který dosáhl úrovně 16,35 mil., což je již jen o 8 % méně než v předcovidovém období.

Počet pohybů letadel na letišti Praha dosáhl v roce 2024 hodnoty 134 609, což je o 16 563 pohybů více než v roce 2023 (nárůst o 14 %). V porovnání s rokem 2019 se jedná o pokles 15 %. Nejvyšší počet pohybů (13 478) byl zaznamenán v červenci, nejnižší (8 000) v lednu. V roce 2024 připadalo na jeden pohyb letadla 121 cestujících. V porovnání s rokem 2023 došlo k mírnému nárůstu o 4 cestující na pohyb. Ve srovnání s rokem 2019, kdy bylo na jeden pohyb letadla 115 cestujících, se jedná o mírný nárůst. Tento ukazatel je velice pozitivní, neboť je snahou nejen ruzyňského letiště, aby stoupal počet cestujících připadající na jeden pohyb.

Letiště Praha má čtyři terminály, které slouží pro odbavení cestujících (PAX) jak na odletu, tak na příletu. Terminál 1 slouží k odbavení cestujících letících do zemí mimo schengenský prostor (pasová a celní kontrola), terminál



■ A220 společnosti Smartwings, nesoucí barvy ČSA (autor M. Horák)



■ Výjimečná návštěva Boeingu 747-8, Korean Air (autor M. Horák)

2 je určen pro cestující letící do zemí schengenského prostoru (pouze celní kontrola). V terminálu 3 jsou odbavovány privátní lety a terminál 4 slouží pro odbavení vládních letů. Celková kapacita terminálů je v současné době 17 000 000 odbavených cestujících za rok. Letiště Praha je v současné době a při stávajících dílčích kapacitách jednotlivých subsystémů téměř na hranici maximálního využití celkové kapacity terminálů.

Terminál	Počet odbavovacích přepážek	Počet odletových východů / gatů
1	70	22
2	96*	28
3	3	2

* 12 přepážek Self-Service Bag Drop

POČTY ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH, DOPRAVCŮ A DESTINACÍ NA LETIŠTI PRAHA

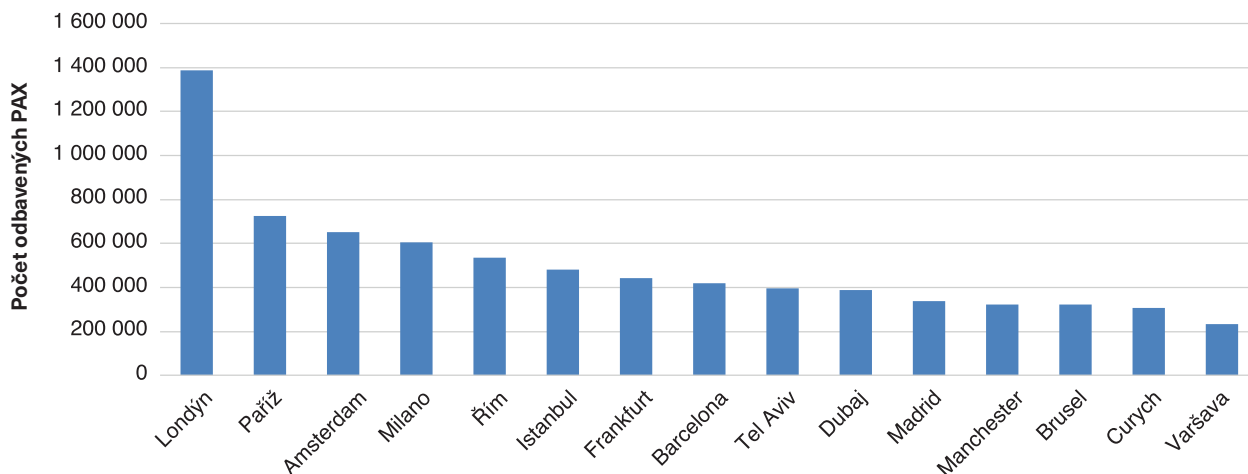
V roce 2024 bylo na letišti Praha odbaveno celkem 16 353 522 cestujících, což představuje ve srovnání s rokem 2023 nárůst o 18 % a ve srovnání s rokem 2019 stále pokles o 8 %. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v červenci (1 790 121 PAX), nejméně v lednu (850 335 PAX). Oproti roku 2023 bylo měsíční maximum o 13 % vyšší.

V rámci pravidelné letecké dopravy bylo odbaveno 14 647 175 PAX, zatímco na nepravidelných linkách to bylo 1 706 347 PAX.

Špičkovými měsíci byly v roce 2024 pro letiště Praha červenec a srpen. Průměrně byly v průběhu celého roku špičkovými dny pátek a neděle. Z pohledu špičkových měsíců července a srpna byly špičkové dny pondělí a pátek. Špičkové hodiny byly v průběhu dne rozloženy do časů 10–13 hod. a 18–19 hod.

Na pravidelných i nepravidelných linkách mohli v roce 2024 cestující využít služeb celkem 76 dopravců (o 7 více než v roce 2023), kteří létali celkem do 181 destinací (o 14 více než v roce 2023). Na pravidelných linkách operovalo v roce 2024 65 dopravců, na nepravidelných 17 a na obou se podílelo 6 dopravců. Podíl klasických leteckých společností využívajících služeb pražského ruzyňského letiště činil 78 % (59 dopravců), podíl nízkonákladových společností byl 22 % (17 dopravců).

NEJŽÁDANĚJŠÍ DESTINACE Z LETIŠTĚ PRAHA V ROCE 2024

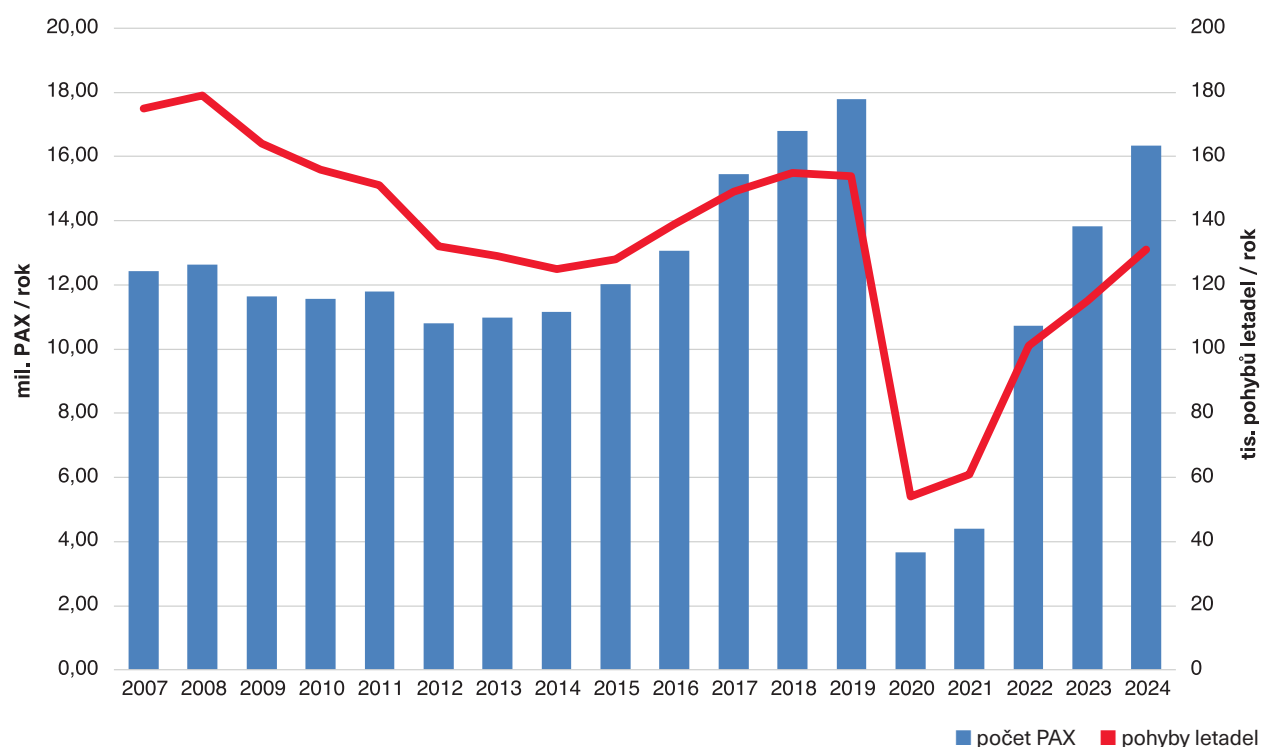


■ Boeing 757 společnosti UPS (autor M. Horák)

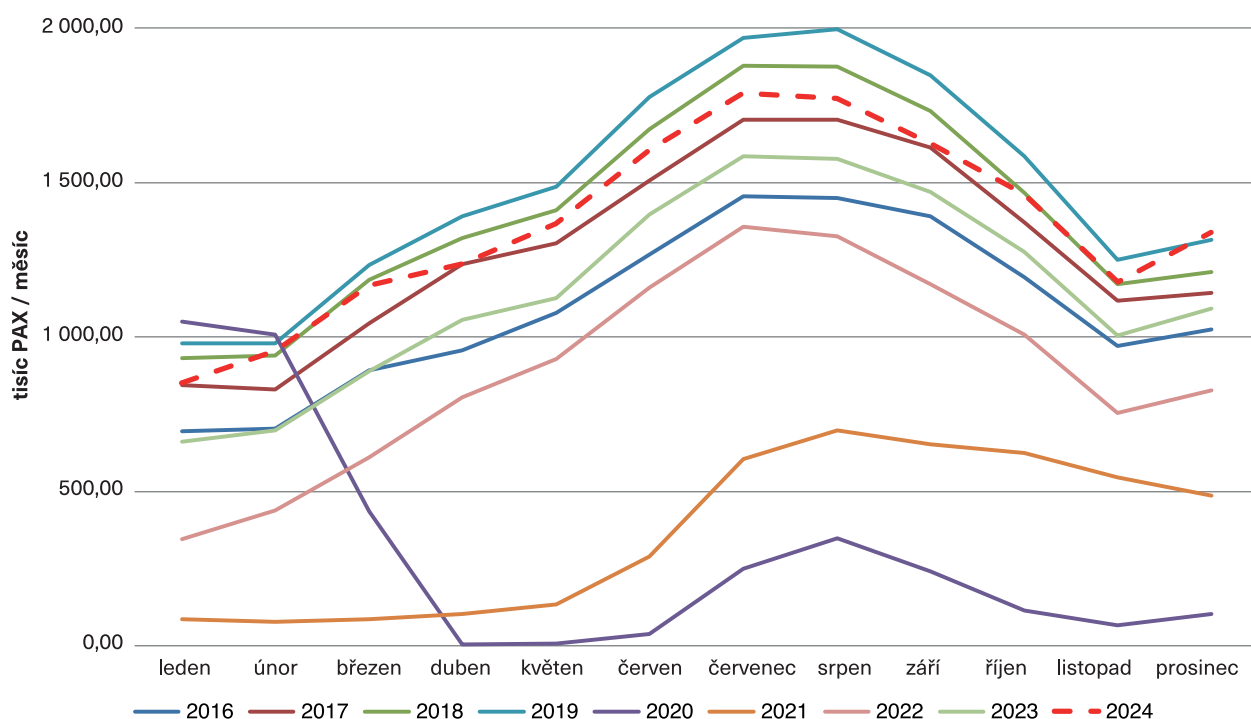


■ Vojenský speciál při nočním pojiždění v Praze s letouny L39NG na palubě (autor M. Horák)

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



MĚSÍČNÍ POČTY ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA LETIŠTI PRAHA V LETECH 2016–2024



NÁKLADNÍ PŘEPRAVA NA LETIŠTI PRAHA

Pro odbavení nákladů se na letišti Praha nacházejí tři cargo terminály (Menzies Aviation CZECH s. r. o., SkyPort a. s., Enes Cargo Prague, s. r. o.). V roce 2024 byl na letišti Praha letecky odbaven náklad v celkovém objemu 65 306 tun. Převážení nákladu byla oproti roku 2023 o 21 450 tun vyšší (nárůst o 49 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno v červenci (6 109 tun), nejméně v únoru (4 292 tun). Měsíční maximum bylo v roce 2024 o 43 % vyšší než v roce 2023. Ve srovnání s předcovidovým obdobím, tj. s rokem 2019, je letecká přeprava zboží stále o 19 % nižší.

NÁVAZNÁ DOPRAVA Z/NA LETIŠTĚ

Od centra Prahy je letiště vzdáleno cca 11 km. Obsluhují jej zejména dvě rychlé linky PID, které směřují ke stanicím linek metra A (Nádraží Veleslavín – trolejbus č. 59) a B (Zličín – autobus č. 100). Trolejbusová linka č. 59 nahradila v úseku mezi Letištěm a metrem Nádraží Veleslavín původní autobusovou linku 119 ve středu 6. března 2024. S cílem zvýšit komfort přepravy i kapacitu jsou na linku 59 nasazovány dvoukloubové trolejbusy Škoda-Solaris dlouhé 24,7 m. Během sezóny od března do října a o adventních víkendech navazoval jeden spoj linky 59 na každý spoj linky metra. I v roce 2024 byl v letní turistické sezóně posílen provoz speciální autobusové linky AE (Airport Express: Praha hlavní nádraží – Letiště). Linka AE se zvláštním tarifem (plné jízdné stojí 100 Kč) je určena především pro cestující, kteří z Prahy pokračují v cestě po republice železniční dopravou. Od zahájení MS v ledním hokeji na počátku května do konce září byla linka AE v provozu v intervalu 15 minut, po zbytek roku pak jezdila po 30 minutách. V roce 2024 byl ve zmíněném letním období na lince AE poprvé zaveden také noční provoz v intervalu 60 minut. Zejména s ohledem na dopravu zaměstnanců zajíždí k letištním terminálům ještě několik příměstských autobusových linek PID. K cestě na letiště i z letiště je průběžně k dispozici také taxi doprava provozovaná jak osobními automobily, tak minibusy. Oficiální taxislužbou, kterou Letiště Praha, a. s., vysoutěžilo, je od září roku 2023 společnost UBER. Mimo taxislužbu je v areálu letiště k dispozici také několik půjčoven automobilů.

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

V roce 2024 bylo na Letišti Václava Havla Praha k dispozici celkem 7 597 míst k parkování. Pro veřejnost jsou k dispozici krátkodobá parkovací stání v celkové kapacitě 517 míst (P1 Express, P2 Express, PB Economy) a dlouhodobá stání, nabízející celkem 3 754 míst (PA Smart, PC Comfort, PC Premium, PD Holiday). Pro zaměstnance letiště a externí subjekty je vyhrazeno 3 326 parkovacích míst. Další možnosti parkování jsou k dispozici na komerčních parkovištích v širším okolí letiště.

14.2 VODNÍ DOPRAVA

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

Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze v letech 2000–2024

Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
2000	1 898	21 716	3 747	5 775	1 897
2005	2 530	24 576	2 329	7 740	1 799
2010	2 414	25 797	2 720	8 950	2 335
2015	3 570	24 622	3 855	8 880	3 763
2020	3 286	10 844	2 724	4 594	2 953
2021	2 980	9 777	2 926	5 276	1 987
2022	2 983	15 507	3 416	6 866	2 958
2023	3 054	17 634	4 606	8 413	2 689
2024	2 243	18 928	5 041	8 022	2 308

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

Nejstarším provozovatelem vodní dopravy po Vltavě v Praze je Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS), která byla založena v roce 1865. V současné době tato společnost tvoří konsorcium se společností Prague Boats, s. r. o., která vznikla rozdělením původní společnosti Evropská vodní doprava (EVD). Prague Boats je provozovatelem lodí zajišťujících plavby obou společností. Provoz lodí je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech, nebo dle individuálních přání objednatelů. Také jsou pořádány nejrůznější okružní plavby po Vltavě, do zoo, ale i celodenní výlety na Slapy a do Mělníka. Nejmodernější motorová loď Grand Bohemia uveze až 550 cestujících. PPS provozuje pražský přívoz P4. V činnosti přívoz přepravila v roce 2024 společnost PPS cca 21 tisíc osob. Po dvou letech ovlivněných covid-19, kdy došlo k poklesu přepravených osob, se provoz v dalších letech opět postupně obnovil a v loňském roce došlo k jeho celkovému nárůstu.

Vývoj v počtu přepravených osob dvěma největšími přepravci (osob/rok v tisících)													
	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Prague Boats	185	196	193	298	322	329	345	386	126	127	350	761	844
PPS	133	86	91	186	189	192	507	608	303	98	281	96	58

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

Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pořádá společnost Pražské Benátky, s. r. o. Plavby se pořádají celoročně. Z přístaviště „Judita“ vyjíždějí lodě každých 15–20 minut. Společnost dále provozuje pražské přívozy P1, P2, P3, P5 a P6 a přívoz Vyšehrad, který není součástí PID.

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

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

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

Vývoj objemu přepraveného zboží plavebními komorami v hl. m. Praze (t/rok)					
Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
2000	108 168	197 740	238	201 712	370 037
2005	56 759	59 378	690	106 749	302 726
2010	3 476	5 868	829	6 698	165 166
2015	145	345	41	440	313 900
2016	0	1 492	225	580	465 065
2017	11 413	9 422	112	12 551	278 432
2018	45 720	43 980	2 834	44 768	200 333
2019	39 354	96 888	259	105 299	301 241
2020	3 468	5 412	757	3 882	150 236
2021	37 042	38 939	2 053	41 351	158 609
2022	6 485	8 409	2 375	8 817	187 553
2023	7 000	12 100	2 460	8 900	157 200
2024	5 584	6 893	5 087	4 825	116 514

Značný nárůst objemu přepraveného materiálu plavebními komorami Modřany, Smíchov, Štvanice a Podbaba v letech 2018, 2019 a 2021 byl způsoben realizací stavby Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě – říční část a odtěžováním nánosů ve Smíchovském přístavu. K poklesu objemu přepraveného materiálu v roce 2020 došlo vlivem omezení nákladní a linkové dopravy z důvodu pandemie covid-19. U plavební komory Mánes bylo navýšení objemu přepraveného materiálu v letech 2021 až 2023 důsledkem probíhající rekonstrukce Staroměstského jezu.

Vývoj objemu substrátů v pražských přístavech (t/rok)

Rok	Přístavy					
	Radotín	Smíchov	Holešovice	Libeň	Jiné	Praha bez rozlišení
2005	36 408	11 396	99 308	2 934	–	–
2010	0	364	53 207	0	–	–
2015	0	0	64 060	1 622	133 947	98 550
2016	0	0	4 100	18 577	416 922	28 910
2017	16 736	0	0	28 070	234 683	50
2018	51 632	0	30 567	0	99 164	36 993
2019	50 602	117 293	3 346	0	275 286	42 499
2020	5 181	0	2 444	0	157 756	16 004
2021	32 786	1 600	1 600	0	164 988	6 400
2022	6 413	0	0	0	172 591	2 752
2023	6 766	1 601	4 950	0	139 013*	2 071
2024	4 861	0	10 957	0	102 822*	400

* Praha – Troja'

Pokles objemu substrátů v pražských přístavech je dán problémy se splavností řeky, špatnou vybaveností přístavů (modernizace Smíchovského přístavu nebyla schválena) a problematickým napojením přístavů na komunikační síť. Obecně je upřednostňována silniční přeprava, která je levnější, rychlejší a spolehlivější.

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

14.3 NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

V roce 2024 bylo na území Prahy evidováno 19 079 výchozích či končících nákladních vlaků, což je oproti roku 2023 nárůst přibližně o 10 %. Nejvytíženější stanicí z pohledu součtu výchozích a končících nákladních vlaků byla stále Praha-Libeň, následovaná stanicí Praha-Uhřetěves. Na třetí místo se dostala stanice Praha-Radotín.

Počty vypravených a končících nákladních vlaků v Praze v jednotlivých měsících roku 2024

Měsíc	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	celkem
Výchozí	706	676	758	785	834	852	877	872	842	873	818	647	9 540
Končící	704	689	807	817	848	860	821	872	835	861	794	631	9 539

I v roce 2024 byl provoz v pražském uzlu výrazně ovlivněn stavebními pracemi. Významné bylo především zdvojkolejňování úseku Praha – Zahradní Město – Praha-Krč – Praha-Radotín a trvalý výrazný omezení přechodnosti nákladních vlaků přes starý železniční most mezi Výtoní a Smíchovem. Zmínit je nutné i pokračující přestavbu stanice Praha-Smíchov. Další významnou stavební akcí byla přestavba stanice Praha-Bubny a úseku trati směrem do Kladna. Tyto stavební akce, spolu s přestavbou stanice Kladno a nevyhovující trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy, prakticky znemožnily obsluhu západní části Prahy železniční nákladní dopravou.

Přestavba a zdvojkolejňování tratě Praha-Krč – Praha-Radotín, které zahrnovalo i důkladnou přestavbu tzv. Mostu intelligence a jeho úpravu pro dvojkolejný provoz, na který sice byl dimenzován již během své stavby v padesátých letech, ale nikdy tak nebyl provozován, přinesly v prvním pololetí loňského roku nepřetržitou výluku, během níž byly nákladní vlaky odkláněny přes starý most na Výtoni. S ohledem na jeho stav byly tyto odklony poznamenány řadou omezení, čímž došlo k omezení železniční nákladní dopravy v celém českém východozápadním směru.

Se západní částí Prahy souvisí někdejší nákladový obvod stanice Praha-Smíchov, takzvané Společné nádraží. To svému účelu přestalo sloužit již před dávnou dobou a v loňském roce byla zahájena likvidace jeho zbytků a přeměna v nový developerský projekt vzniku nové městské čtvrti Smíchov City. Na stavebních pracích na tomto projektu, především odvozu sutě a vytěžené zeminy do Nučic a později i Dívčic, se podílelo i ČD Cargo pravidelným odvozem tohoto materiálu ze staveniště až na místo uložení. Významně jsme tak přispěli k úspoře emisí CO₂.

Nejvýznamnější stanicí pražského uzlu z pohledu nákladní dopravy stále zůstává Praha-Uhřetěves svázaná s terminálem intermodální dopravy Metrans. Vozbu ucelených kontejnerových vlaků v současné době zajišťují dva dopravci – Metrans Rail a ČD Cargo. Vlaky spojují terminál s námořními přístavy, především severomořskými, a dále také s jinými terminály, ať už v České republice, nebo okolních zemích. Kromě toho ČD Cargo zajišťuje též první a poslední míli kontejnerů na vlečky jejich příjemců, i když tato část intermodální přepravy je dominantně v rukou silniční dopravy.

Dalšími významnými stanicemi byly Praha-Krč a Praha-Radotín, obě spojené s výrobou a prodejem cementu. Do první uvedené pravidelně směřují zásilky cementu z Hranic na Moravě určené k distribuci příjemcům v Praze a okolí a do druhé pak suroviny potřebné k jeho výrobě, především sádrovec z elektráren a struska z hutních provozů. Druhá jmenovaná stanice je pak i cílem zásilek hutního materiálu, a to z mnohdy vzdálených míst v západní Evropě do zdejšího hutního velkoobchodu Kondor. Dalšími zákazníky železnice v Praze jsou firma Brenntag v Horních Počernicích obchodující a zpracovávající různé chemické produkty a mimo jiné využívající návoz a odvoz námořních kontejnerů z terminálu v Uhřetěvesi po železnici, čímž alespoň trochu ulevuje přetíženým městským komunikacím. Novinkou závěru loňského roku bylo zahájení přeprav hutních výrobků z Německa ke zdejšímu příjemci sídlícímu na vlečce Metrostav. Stabilním zákazníkem je firma Flaga v Satalicích obchodující s plyny a dovážející je v cisternových vozech z belgických Antverp. V neposlední řadě ještě můžeme zmínit nakládku sběrového papíru, odesílaného z nákladového obvodu ve Strašnicích do papírny Štětí.



■ Po dobu nepřetržité výluky na mostě v Braníku musely být nákladní vlaky vedeny odklonem mimo Prahu nebo s řadou omezení přes starý železniční most na Výtoni



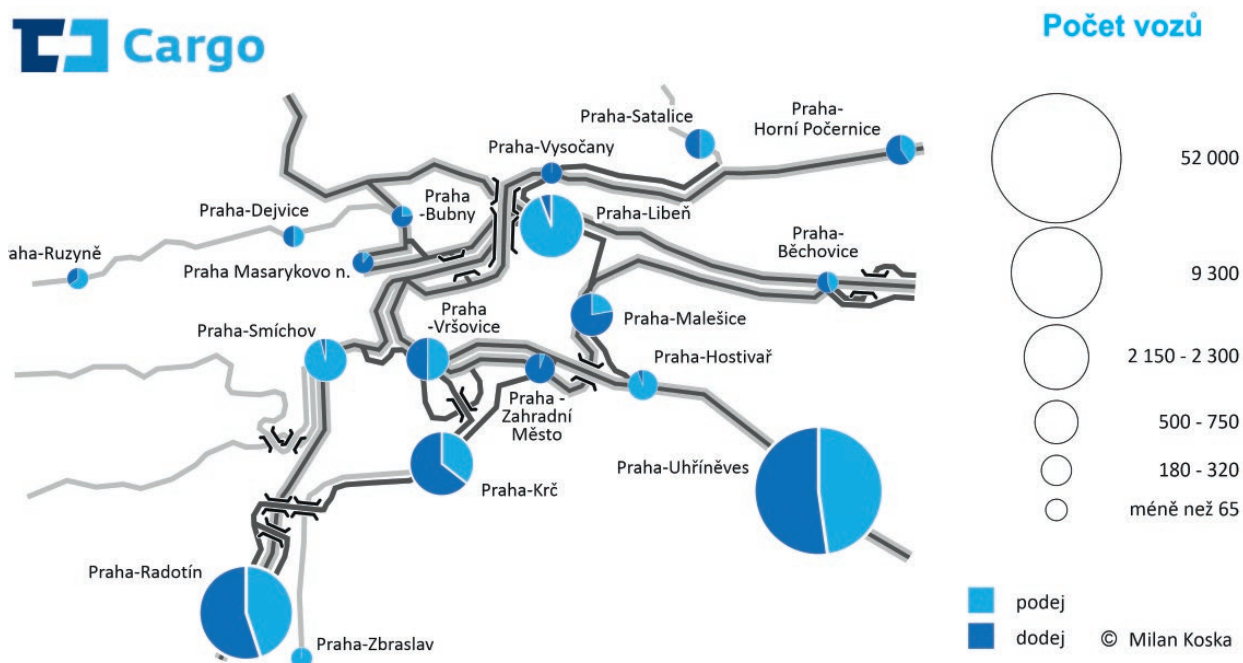
■ Vlaky ČD Cargo bylo ze staveniště na pražském Smíchově odvezeno téměř 30 tisíc tun zeminy

Z hlediska počtu výchozích a končících vlaků ČD Cargo byly nejvýznamnějšími stanicemi Praha-Libeň (6 687 výchozích, 6 565 končících a 3 679 tranzitních manipulujících vlaků), Praha-Uhřetěves (2 310 výchozích, 2 053 končících a 234 tranzitních manipulujících vlaků) a nově Praha-Radotín (536 výchozích, 658 končících a 429 tranzitních manipulujících vlaků). Z hlediska součtu naložených a vyložených vozů byly tři nejvytíženější stanice Praha-Uhřetěves, Praha-Radotín a Praha-Libeň. Tři nejvytíženější stanice podle součtu odvezených a dovezených tun byly Praha-Uhřetěves, Praha-Radotín a Praha-Krč.

Uzel Praha – výkony železničních stanic v roce 2024

Železniční stanice	Vozy			Tuny		
	podej	dodej	součet	podej	dodej	součet
Praha-Uhřetěves	24 993	27 352	52 345	698 305	882 250	1 580 555
Praha-Radotín	4 177	5 116	9 293	169 492	212 721	382 213
Praha-Libeň	2 156	132	2 288	78 124	5 090	83 214
Praha-Krč	767	1 388	2 155	19 135	70 143	89 278
Praha-Malešice	166	583	749	4 136	25 162	29 298
Praha-Vršovice	324	321	645	9 661	14 425	24 086
Praha-Smíchov	478	19	497	25 380	727	26 107
Praha-Zahradní Město	17	303	320	388	14 022	14 410
Praha-Horní Počernice	105	155	260	2 528	7 659	10 187
Praha-Hostivař	238	14	252	11 163	414	11 577
Praha-Satalice	93	93	186	3 088	4 123	7 211
Praha-Ruzyně	39	21	60	372	195	567
Praha Masarykovo nádraží	5	41	46	293	1 146	1 439
Praha-Čakovice	0	43	43	0	2 418	2 418
Praha-Běchovice	17	21	38	408	787	1 195
Praha-Vysočany	0	29	29	0	1 450	1 450
Praha-Bubny	3	10	13	110	395	505
Praha-Dejvice	6	6	12	137	268	405
Praha-Zbraslav	5	0	5	200	0	200
Celkový součet	33 589	35 647	69 236	1 022 920	1 243 395	2 266 315

ŽELEZNIČNÍ UZEL PRAHA – nákladní výkony nejvytíženějších železničních stanic v roce 2024





© TSK hl. m. Prahy, a. s., 2025

Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:

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

Ročenku zpracovala TSK hl. m. Prahy, a. s., ve spolupráci s:

České dráhy, a. s.; Český statistický úřad; ČD Cargo, a. s., Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost;
Letiště Praha, a. s.; MHMP; Ministerstvo dopravy ČR; Policejní prezidium ČR; Povodí Vltavy, s. p.;
Pražská paroplavební společnost, a. s.; Prague Boats, s. r. o., ROPID; Ředitelství silnic a dálnic ČR;
Správa železnic, s. o.; www.dataovozidlech.cz, www.cd.cz, www.dpp.cz, www.iprpraha.cz,
www.mestemnakole.cz, www.operatorict.cz, www.pid.cz, www.poladprahu.cz, www.praha.eu, prg.aero

Vydáno TSK hl. m. Prahy, a. s., Praha 2025

