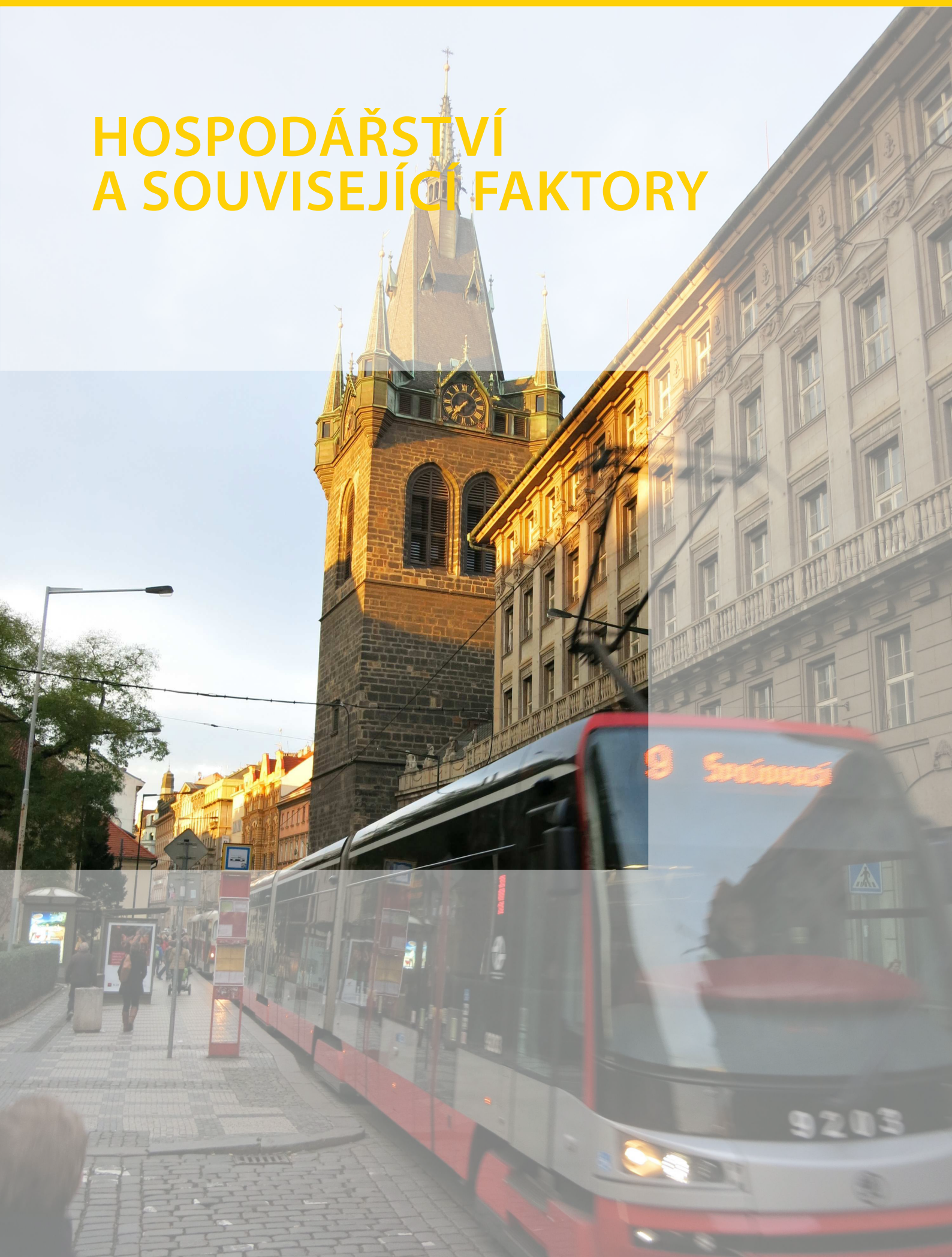


D

# HOSPODÁŘSTVÍ A SOUVISEJÍCÍ FAKTORY



## D1 HOSPODÁŘSTVÍ A SOUVISEJÍCÍ FAKTORY

### D1.1 EKONOMIKA, PRÁCE A FINANCE

Z hlediska výkonnosti ekonomiky regionu má hl. m. Praha v rámci celé ČR zcela výsadní postavení. Přesto i v Praze, která je na tom z hlediska ekonomické výkonnosti mezi regiony České republiky nejlépe, se projevil vliv hospodářské recese. Region Praha vytváří stále čtvrtinu celostátního HDP. V přepočtu HDP na 1 obyvatele v paritě kupní síly dosahuje ČR 90,5 % průměru zemí EU, ale v případě Prahy objem regionálního HDP na 1 obyvatele překračuje několik let průměr EU, v roce 2019 o 90,9 %. Vysoká úroveň tohoto ukazatele je pro metropole typická a je ovlivněna některými okolnostmi, které jsou úzce spojeny s ekonomickými podmínkami života v těchto městských aglomeracích. Je to odlišná hospodářská struktura oproti ostatním regionům, dále vysoká úroveň mezd, ale i velký objem dojížděky za prací a také lokalizace či registrace sídel významných ekonomických subjektů ve městě.

Charakteristickým rysem vývoje pražské ekonomické základny je dlouhodobá výrazná pozice obslužné sféry a menší význam výrobních odvětví. Terciární odvětví (služby) představují v Praze již dlouhodobě více než 80 % přidané hodnoty. V roce 2019 to bylo dokonce 84 %. Také zaměstnanost v této sféře je v Praze výrazně vyšší než v ČR úhrnem, v roce 2019 to bylo 83 % všech zaměstnaných. Podíl výrobních odvětví na tvorbě přidané hodnoty i zaměstnanosti je v Praze naopak výrazně nižší, než je celorepublikový průměr.

Průmysl v Praze ztratil na významu, problematické je zejména řešení využití starých průmyslových areálů. Ty byly často v posledních letech přeměněny na obchodní a kancelářské plochy. Ve stavebnictví byl dlouhodobě pozorován stoupající trend, který byl zastaven krizí v roce 2009. Další oživení představoval až rok 2014, kdy Praha zůstala na vedoucí pozici co do objemu základní stavební výroby. Nicméně od roku 2003 trvale klesá počet vydaných stavebních povolení až na 3 523 v roce 2019. V roce 2019 bylo v Praze meziročně dokončeno o 13,5 % více bytů a počet zahájené bytové výstavby vzrostl o 53,8 %. Trh s byty v Praze zaznamenával v posledních letech určitý posun a na tuto skutečnost reagovala i bytová výstavba, která se v posledních letech z Prahy spíše přelévá do jejího okolí ve Středočeském kraji, kam se obyvatelé Prahy nejčastěji stěhují.

Mezi významná odvětví patří v Praze také cestovní ruch, který se stal oporou ekonomického rozvoje města a využívá Prahy jako velkého turistického lákadla. V roce 2019 se v Praze ubytovalo 8,0 mil. hostů, což bylo o 1,9 % více než v předchozím roce. Potvrdil se tak dlouhodobý trend, kdy do Prahy téměř každým rokem přijíždí více hostů. Zahraniční hosté tvořili z celkového počtu ubytovaných 84,6 %. O nárůst ubytovaných se přičinili zahraniční i domácí hosté podobným podílem. Počet domácích oproti roku 2018 stoupl o 1,6 %. Dlouhodobě nejvíce hostů ze zahraničí pochází z Německa. V roce 2019 jich bylo 900,5 tis., s podílem 13,2 % na celkovém počtu zahraničních turistů. Na druhém místě skočili hosté ze Spojených států amerických, jejichž počet se meziročně zvýšil o 5,9 % a dosáhl hodnoty 512,0 tis. Dlouhodobě na druhém místě byli turisté z Ruské federace, jejichž počet se v roce 2015 dramaticky propadl téměř na polovinu předchozího stavu. V roce 2019 zaujímali s 393,0 tis. třetí místo v počtu zahraničních turistů.

S výkonností ekonomiky bezprostředně souvisí i situace na trhu práce. Praha je největším regionálním trhem práce v ČR. Charakteristickými rysy dosavadního vývoje jsou na jedné straně vysoká lokalizační atraktivita pražského trhu práce, na druhé straně schopnost Prahy pokrýt zvýšenou poptávku. To je dáno jak značnou profesní mobilitou vnitřních zdrojů, tak doposud rychle rostoucími zdroji zahraničních pracovníků. Pražská pracovní síla má ve srovnání s ostatními regiony výrazně vyšší kvalifikaci. Pražský trh práce díky nabízené širší profesní nabídce absorbovat téměř všechnu pracovní sílu uvolňovanou v procesu transformace i nově přicházející. Praha působí také na zbytek ČR a zejména na Středočeský kraj. Také průměrné mzdy v Praze dosahují výrazně vyšších hodnot než v ostatních regionech. Dalším charakteristickým rysem pražského trhu práce je i podprůměrná míra nezaměstnanosti. Ke konci roku 2019 měl podíl nezaměstnaných osob v Praze hodnotu 1,90 %, zatímco v ČR 2,87 %. V témže roce bylo registrováno na úřadech práce 16 298 uchazečů o zaměstnání.

Další podrobné informace jsou zveřejněny a pravidelně aktualizovány na stránkách Českého statistického úřadu, Praha ([www.czso.cz](http://www.czso.cz), resp. [www.praha.czso.cz](http://www.praha.czso.cz) – Regionální pracoviště hl. m. Praha).

Tab. D1.1.1: Makroekonomické ukazatele; 2014–2019

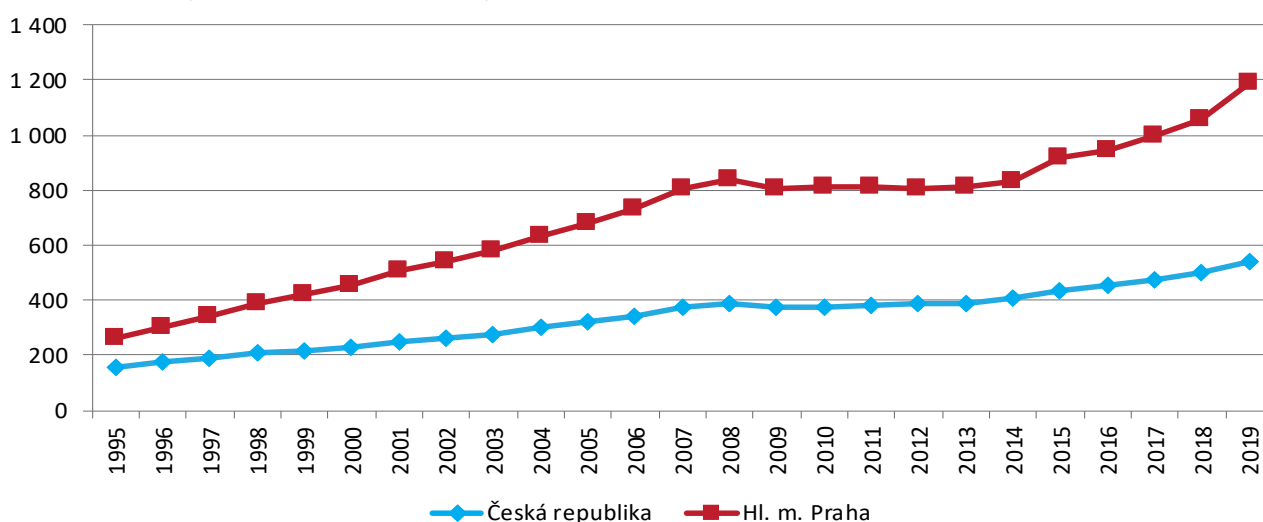
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hrubá přidaná hodnota celkem [mil. Kč]	1 031 720	1 108 781	1 156 063	1 227 536	1 332 879	1 413 709
<b>Hrubý domácí produkt celkem v běžných cenách</b>						
- mil. Kč, b.c.	1 140 701	1 231 287	1 285 249	1 366 020	1 479 057	1 566 024
- mil. EUR	41 426	45 137	47 542	51 889	57 670	61 006
- mil. PPS, b.c. <sup>1)</sup>	66 219	71 555	73 022	76 916	82 591	85 781
- podíl kraje na HDP České republiky [%]	26,2	26,6	26,8	26,7	27,3	27,2
- vývoj HDP ve stálých cenách, předchozí rok=100	103,7	106,7	102,9	104,4	105,4	101,7
<b>Hrubý domácí produkt na 1 obyvatele</b>						
- Kč	911 777	975 271	1 009 835	1 061 767	1 136 744	1 190 611
- EUR	33 112	35 752	37 354	40 331	44 323	46 381
- PPS <sup>1)</sup>	52 929	56 677	57 374	59 784	63 476	65 218
- průměr ČR = 100	220,8	222,3	222,4	220,0	223,3	221,0
- průměr EU 28 v PPS <sup>1)</sup> = 100	190,9	194,5	195,8	198,6	204,6	203,7
<b>Hrubý domácí produkt na 1 zaměstnaného<sup>2)</sup></b>						
- Kč	1 274 681	1 368 563	1 420 777	1 485 484	1 548 798	1 616 861
průměr ČR = 100	149,9	153,3	155,9	155,4	155,1	152,7
<b>Tvorba hrubého fixního kapitálu [mil. Kč]</b>						
- mil. Kč	295 498	346 360	340 271	365 120	458 171	437 229
- na 1 obyvatele [Kč]	236 195	274 343	267 355	283 797	352 132	332 415
- podíl na celkové THFK v ČR [%]	26,8	28,2	28,4	28,7	32,2	29,0
- na 1 obyvatele, ČR=100 [%]	225,2	235,6	236,1	236,0	263,0	235,0

<sup>1)</sup> PPS – jednotka pro měření kupní síly.

<sup>2)</sup> Zaměstnanci v hlavním pracovním poměru podle místa pracoviště.

Zdroj: ČSÚ

Obr. D1.1.1: Hrubý domácí produkt na 1 obyvatele; 1995–2019 [tis. Kč]



Zdroj: ČSÚ

**Tab. D1.1.2: Struktura hrubé přidané hodnoty v členění podle odvětví klasifikace CZ NACE; 2014–2019**

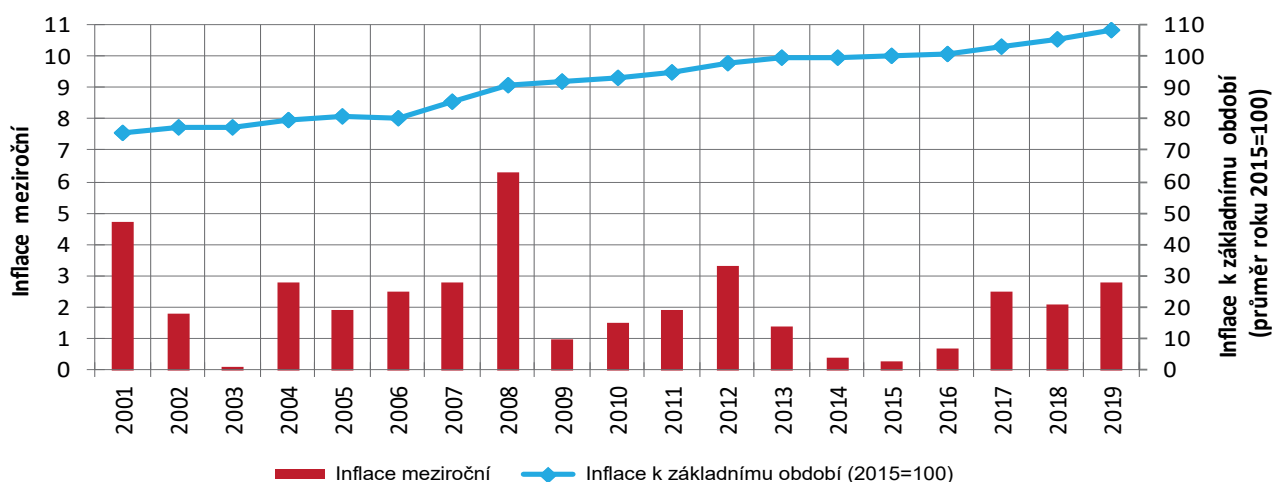
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hrubá přidaná hodnota celkem [mil. Kč, b.c.]	1 031 720	1 108 781	1 156 063	1 227 536	1 332 879	1 413 709
v tom podíl odvětví:						
A Zemědělství, lesnictví a rybářství	3 918	4 046	4 020	4 684	4 659	4 983
B+C+D+E Průmysl, těžba a dobývání celkem	122 890	124 661	130 662	134 204	138 509	145 670
z toho C zpracovatelský průmysl	76 985	77 751	81 925	86 324	89 900	95 005
F Stavebnictví	45 623	49 952	48 700	53 772	60 004	64 579
G+H+I Obchod, doprava, ubytování a pohostinství	228 057	258 335	265 189	281 264	304 069	313 139
J Informační a komunikační činnosti	129 498	140 525	147 231	165 719	185 681	196 848
K Peněžnictví a pojišťovnictví	107 891	118 207	123 242	124 676	134 482	142 537
L Činnosti v oblasti nemovitostí	99 211	104 009	110 439	115 483	130 150	140 519
M+N Profesionální, vědecké, technické a administrativní činnosti	132 452	139 407	151 407	163 174	172 595	188 277
O+P+Q Veřejná správa a obrana, vzdělávání, zdravotní a sociální péče	136 096	143 116	147 196	156 527	172 140	186 173
R+S+T+U Ostatní činnosti	26 084	26 523	27 977	28 033	30 590	30 984

Zdroj: ČSÚ

**Obr. D1.1.2: Hrubá přidaná hodnota podle vybraných odvětví CZ NACE v roce 2019 (běžné ceny)**


Zdroj: ČSÚ

Obr. D1.1.3: Míra inflace v ČR; 2001–2019



Pozn.: Míra inflace vyjádřená přírůstkem indexu spotřebitelských cen k základnímu období (průměr roku 2015=100) vyjadřuje změnu cenové hladiny sledovaného měsíce příslušného roku proti průměru roku 2015. Míra inflace vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen vyjadřuje procentní změnu průměrné cenové hladiny za 12 posledních měsíců proti průměru 12 předchozích měsíců.

Zdroj: ČSÚ

Tab. D1.1.3: Vybrané ukazatele hospodářského vývoje (průmysl, stavebnictví, cestovní ruch); 2014–2019

Měrná jednotka	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
<b>Průmysl<sup>1)</sup></b>							
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb průmyslové povahy (běžné ceny)	mil. Kč	314 460	314 529	304 184	321 310	319 219	336 159
<b>Stavebnictví podle sídla podniku<sup>2)</sup></b>							
Základní stavební výroba - výběr podle skutečného počtu zaměstnanců	mil. Kč (b.c.)	57 642	66 574	57 543	55 713	63 052	72 786
z toho v tuzemsku							
pozemní stavitelství	mil. Kč (b.c.)	13 794	14 643	14 046	14 503	17 991	19 019
inženýrské stavitelství	mil. Kč (b.c.)	39 299	46 627	38 050	34 691	39 140	45 175
Dokončené byty	byty	4 848	5 211	6 092	5 846	5 290	6 002
Zahájené byty	byty	4 481	5 227	2 758	3 734	4 218	6 487
<b>Cestovní ruch</b>							
Hosté v hromadných ubytovacích zařízeních	osoby	6 096 015	6 605 776	7 127 558	7 652 761	7 892 184	8 044 324
z toho nerezidenti	osoby	5 315 054	5 714 835	6 110 762	6 562 518	6 670 706	6 803 741
Průměrná doba pobytu	nocí	2,4	2,4	2,4	2,4	2,3	2,0

<sup>1)</sup> Podniky se 100 a více zaměstnanci se sídlem v kraji.

<sup>2)</sup> Podniky se sídlem v kraji s 50 a více zaměstnanci, od roku 2008 podle skutečného počtu pracovníků.

Zdroj: ČSÚ

**Tab. D1.1.4: Zaměstnanost a mzdy, nezaměstnanost; 2014–2019**

	Měrná jednotka	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Míra ekonomické aktivity <sup>2)</sup>	%	62,1	62,0	62,8	64,2	65,3	65,4
Zaměstnaní v NH celkem (VŠPS)	tis. osob	648,0	649,6	663,3	685,9	706,8	713,6
z toho podle postavení v zaměstnání podnikatelé <sup>4)</sup>	tis. osob	145,4	138,3	131,5	140,2	153,4	165,1
Průměrný evidenční počet zaměstnanců	tis. osob, přepočtené osoby	752,3	761,1	786,2	814,8	846,8 <sup>3)</sup>	–
Průměrná hrubá měsíční nominální mzda <sup>5)</sup>	Kč	35 343	36 371	37 931	39 782	42 502	45 928
Medián hrubé měsíční mzdy <sup>5)</sup>	Kč	27 750	28 677	30 209	31 878	34 338	37 602
<b>Nezaměstnanost<sup>1)</sup></b>							
Volná pracovní místa	místa	9 426	15 016	21 054	42 380	67 323	74 905
Neumístění uchazeči	osoby	43 499	37 218	30 179	21 787	18 476	17 955
z toho ženy	osoby	22 202	19 429	15 882	11 493	9 649	9 402
Dosažitelní uchazeči	osoby	42 050	35 542	28 249	19 827	16 461	16 298
Uchazeči pobírající příspěvek	osoby	9 161	7 931	7 259	6 377	6 449	6 675
Míra registrované nezaměstnanosti	%	–	–	–	–	–	–
Podíl nezaměstnaných osob	%	5,03	4,20	3,35	2,34	1,93	1,90
Uchazeči na 1 volné pracovní místo		4,6	2,5	1,4	0,5	0,3	0,2

<sup>1)</sup> Stav k poslednímu dni sledovaného období (MPSV).

<sup>2)</sup> Podíl počtu zaměstnaných a nezaměstnaných (pracovní síly) na počtu všech 15letých a starších (VŠPS).

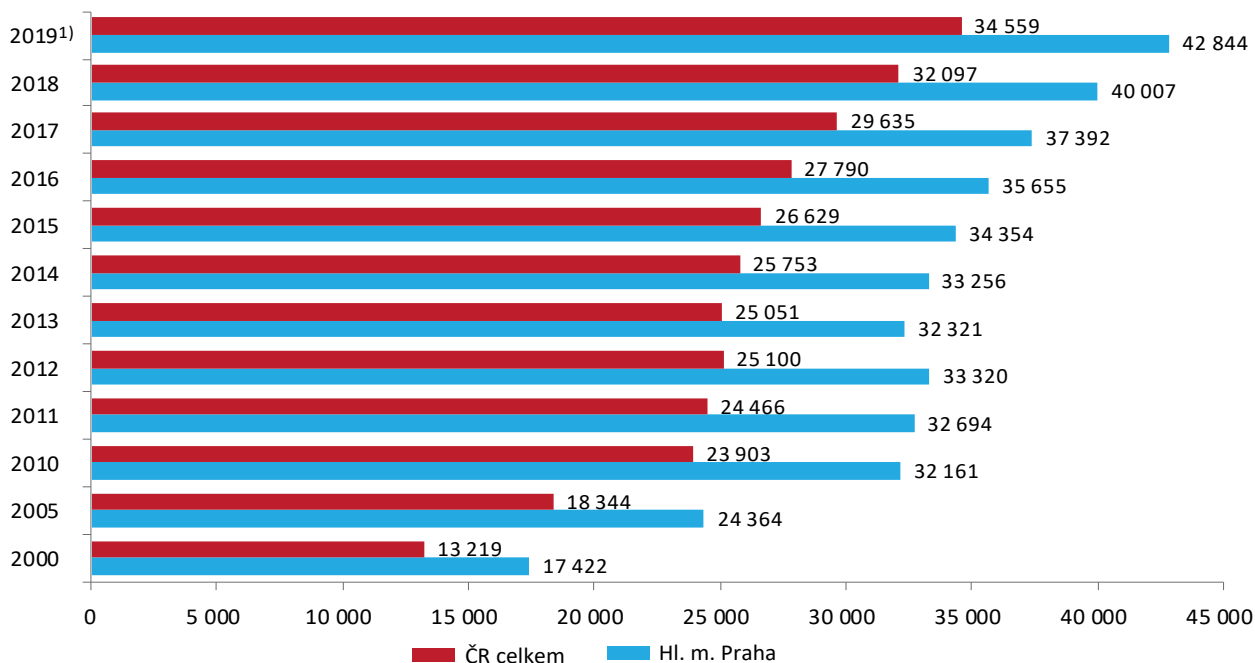
<sup>3)</sup> Předběžné údaje.

<sup>4)</sup> Do roku 2015 včetně rodinných příslušníků podle metodiky VŠPS, od roku 2016 bez pomáhajících rodinných příslušníků.

<sup>5)</sup> Od roku 2011 jsou zahrnuti dříve nesledovaní zaměstnanci podniků s 1–9 zaměstnanci, zaměstnanci neziskových institucí a podnikatelů-fyzických osob (MPSV).

<sup>6)</sup> Ve věku 15–64 let.

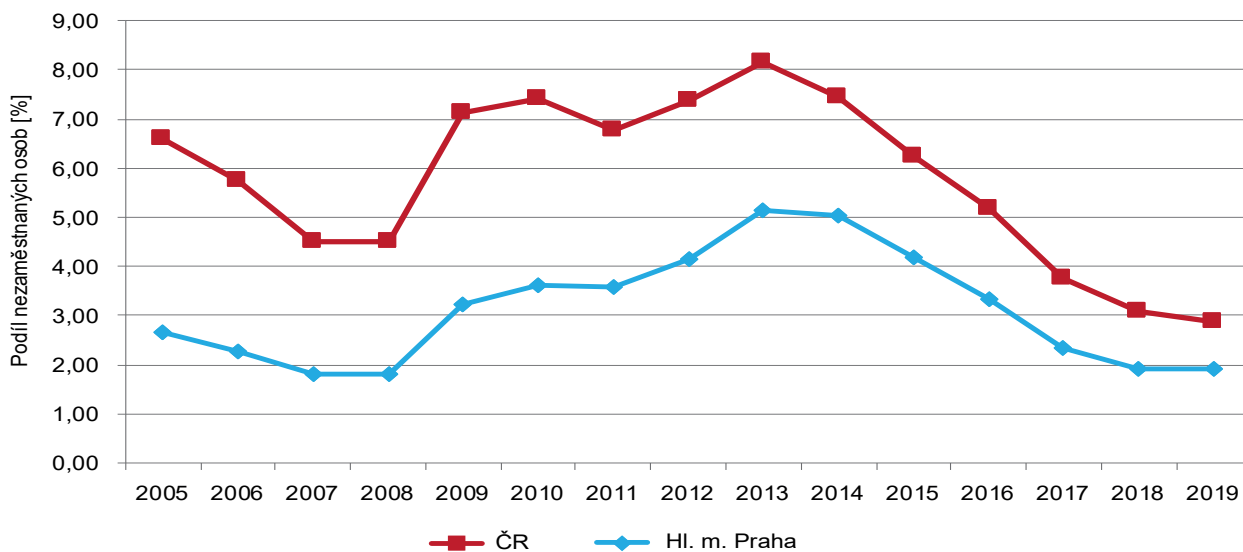
Zdroj: ČSÚ

**Obr. D1.1.4: Vývoj průměrné hrubé měsíční mzdy [Kč] (na přepočtené počty zaměstnanců) podle místa pracoviště; ČR, Praha**


<sup>1)</sup> Předběžné údaje.

Zdroj: ČSÚ

Obr. D1.1.5: Podíl nezaměstnaných osob [%] (k 31. 12.); 2005–2019



Zdroj: MPSV

Tab. D1.1.5: Čerpání výdajů hl. m. Prahy podle kapitol rozpočtu (včetně městských částí); 2014–2019 [tis. Kč]

Rozpočtová kapitola	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Výdaje celkem	68 055 061	58 341 556	61 959 929	70 310 190	81 981 858	80 684 954
z toho:						
Rozvoj obce	1 340 307	734 729	787 260	956 766	1 308 394	738 181
Městská infrastruktura	4 008 988	3 853 432	5 513 724	6 374 916	6 855 233	5 016 658
Doprava	27 255 409	21 326 687	20 845 524	22 829 181	24 604 774	25 470 367
Školství, mládež a samospráva	15 831 318	15 934 165	17 615 400	20 364 783	23 510 143	26 157 836
Zdravotnictví a sociální péče	2 818 663	3 514 226	3 409 423	4 676 243	5 592 124	5 731 303
Kultura, sport a cestovní ruch	2 019 050	1 929 461	1 935 533	2 340 219	2 590 410	2 724 203
Bezpečnost	2 162 302	2 230 362	2 365 247	2 600 252	2 811 541	2 865 926
Hospodářství	5 643 386	1 834 840	1 628 599	1 872 629	5 370 862	2 467 491
Vnitřní správa	6 165 063	6 194 766	6 965 078	7 605 287	8 475 850	8 626 716
Pokladní správa	810 575	788 888	894 141	689 915	862 528	886 272

Zdroj: MHMP

## D2 ENERGETIKA

### D2.1 SPOTŘEBA ENERGIE

Spotřeba paliv a energie v hl. m. Praze, sloužící pro uspokojování potřeb na otop a ohřev teplé vody, má v posledních dvou dekádách sestupný trend. Spotřeba elektrické energie se v posledních letech ustálila.

Trend vývoje skladby spotřeby jednotlivých druhů paliv je odrazem změn v kotelním fondu. Celková spotřeba tepla v palivu ve sledovaných letech je ovlivňována rozdílnými klimatickými podmínkami, vyšší účinností spalování zemního plynu oproti spalování tuhých paliv (které jsou nahrazovány zemním plynem) a odběrem tepla z Mělníka. K celkovému poklesu spotřeby paliv přispívají i značné úspory ve spotřebě energie u odběratelů, snížení objemů výroby, změna chování odběratelů adekvátní vývoji prostředí, sociálních podmínek apod., přičemž na úsporách se podílí jak podnikatelský, tak i bytový sektor.

Snížení spotřeby tuhých a plyných paliv v posledních letech bylo zapříčiněno především příznivějšími klimatickými podmínkami topných sezón, které způsobily výrazný pokles spotřeby paliv v teplotních zdrojích na území hl. m. Prahy. Výrazné snížení spotřeby vykázaly především zdroje, pracující do Pražské teplotní soustavy (PTS), která zásobuje v současné době téměř celou pravobřežní část Prahy a od roku 2012 též území Holešovic. Důvodem bylo úsilí o maximálně ekonomicky efektivní provoz PTS s optimálním využitím mělnické palivové základny a tamní kogenerace. Největší podíl na dlouhodobém snižování spotřeby paliv v teplotních zdrojích na území hl. m. Prahy mělo v posledních desetiletích odstavení některých samostatných zdrojů a lokálních kotelů spalujících zemní plyn, mazut nebo uhlí a nahrazení jejich výroby tepla teplem ze soustavy PTS.

Struktura spotřeby paliv se v posledních letech ustálila – přibližně dvě pětiny spotřeby energie na vytápění a ohřev vody jsou kryty zemním plynem, pětina tuhými a kapalnými palivy a zbytek dodávkou tepla z Mělníka dodávané do PTS. Spotřeba paliv ve stacionárních zdrojích byla v roce 2019 celkem 23 669 TJ.

Dodávka paliv a energie je v hl. m. Praze realizována prostřednictvím 3 hlavních distribučních společností – zemní plyn dodává Pražská plynárenská, a. s., elektřinu Pražská energetika, a. s. a teplo Pražská teplotní soustava, a. s. Základní údaje o energetické infrastruktuře a o dodávce jednotlivých druhů energií jsou uvedeny v následujících tabulkách a grafech.

Tab. D2.1.1: Elektrická energie; 2014–2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Rozsah sítě celkem [km]	12 006	12 014	12 054	12 104	12 276	12 372
napětí 110 kV	207	207	207	214	221	221
vysoké napětí	3 854	3 867	3 872	3 864	3 881	3 899
nízké napětí	7 945	7 940	7 975	8 026	8 174	8 252
Počet odběrných míst	768 562	778 138	786 267	795 025	802 164	809 807
velkoodběratelé	2 002	2 007	2 019	2 025	2 044	2 060
maloodběratelé	766 560	776 131	784 248	793 000	800 120	807 747
podnikatelé	126 648	128 436	127 367	127 279	126 223	126 734
domácnosti	639 912	647 695	656 881	665 721	673 897	681 013
Dodávka elektřiny celkem [GWh]	8 166	8 323	8 509	5 992	6 050	6 041
velkoodběratelé	3 251	3 291	3 350	3 370	3 430	3 428
maloodběratelé	2 457	2 516	2 580	2 622	2 620	2 613
podnikatelé	1 102	1 115	1 142	1 103	1 148	1 139
domácnosti	1 355	1 401	1 437	1 519	1 472	1 474

Zdroj: PREdistribuce, a. s., ERÚ

Tab. D2.1.2: Plyn; 2014–2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Délka sítě [km]	4 437	4 441	4 444	4 451	4 456	4 460
Počet odběrných míst	431 212	428 982	426 997	424 837	422 946	420 312
Počet velkoodběratelů a středních odběratelů	1 800	1 821	1 817	1 818	1 829	1 753
Počet velkoodběratelů	55	185	186	182	177	178
Počet středních odběratelů	1 745	1 636	1 631	1 636	1 652	1 575
Počet maloo odběratelů	38 933	38 655	38 481	38 701	39 175	39 208
Počet odběratelů domácností	390 479	388 506	386 699	384 318	381 914	379 351
Prodej plynu celkem [mil. m <sup>3</sup> ]	802	821	892	912	852	541
Prodej plynu celkem [mil. kWh]	8 510	8 731	9 523	9 721	9 077	8 965
velkooběr + střední odběr	3 909	3 909	4 175	4 263	3 966	3 837
maloooběr	1 891	1 890	2 076	2 219	1 988	2 117
domácnosti	2 644	2 829	3 144	3 154	3 025	2 893
ostatní (prodej tepla, prodej CNG)	66	103	128	86	97	118

Zdroj: Pražská plynárenská Distribuce, a. s., ERÚ

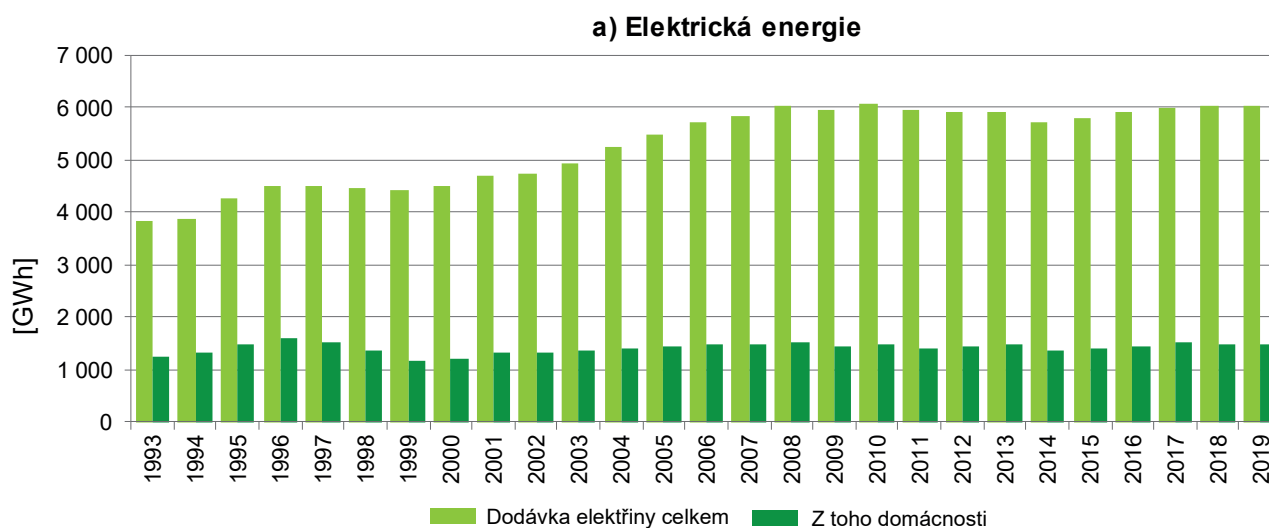
Tab. D2.1.3: Tepla; 2014–2019

	2014	2015 <sup>1)</sup>	2016 <sup>1)</sup>	2017 <sup>1)</sup>	2018 <sup>1)</sup>	2019 <sup>1)</sup>
Délka topných kanálů (STK + PTK) [km]	650	547	549	550	550	553
Počet výměňkových stanic	2 277	1 775	1 790	1 799	1 803	1 843
Vyroběné a nakoupené teplo [TJ]	12 368	10 657	11 183	11 301	10 696	10 722
Prodej tepla celkem [TJ]	10 276	8 776	9 209	9 327	8 779	8 699
bytový odběr	6 355	5 133	5 368	5 416	5 100	5 080
nebytový odběr	3 921	3 643	3 841	3 911	3 679	3 619

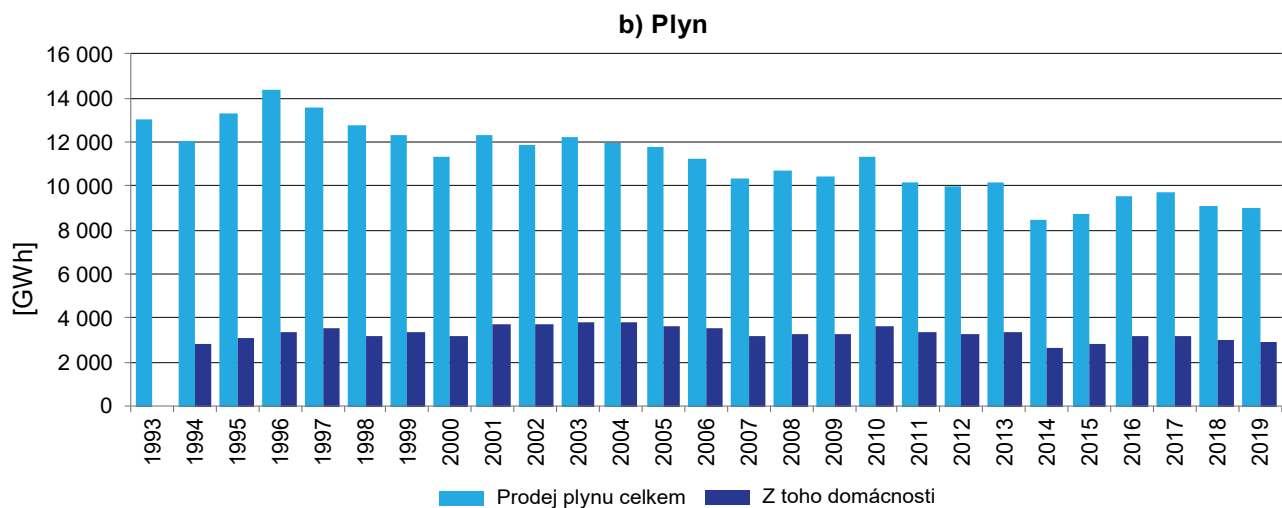
<sup>1)</sup> Od května 2015 se lokální plynové zdroje zejména na levém břehu Vltavy odčlenily do samostatné dceřiné společnosti PT LPZ, a. s. Ta pak byla v dubnu 2016 odprodána firmě Veolia Energie, ČR, a. s., takže bilanční údaje od roku 2015 jsou již bez těchto lokálních zdrojů.

Zdroj: Pražská teplárenská, a. s.

Obr. D2.1.1: Vývoj spotřeby elektrické energie, plynu a tepla; 1993–2019

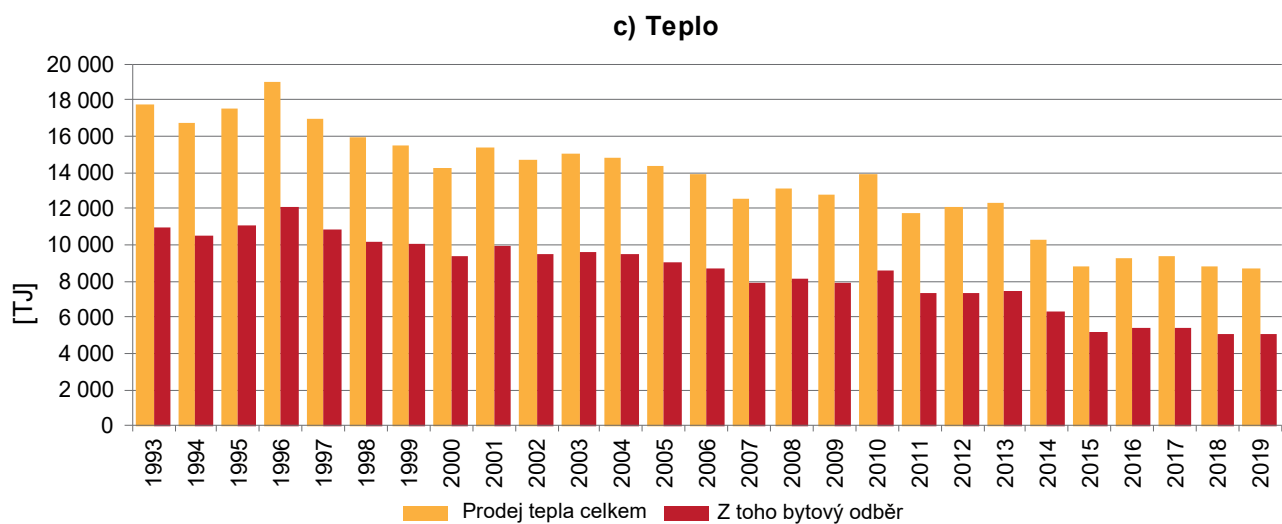


Zdroj: ERÚ



Pozn.: Od 1. 4. 2001 došlo ke změně způsobu účtování dodávek zemního plynu. Objemové jednotky m<sup>3</sup> byly nahrazeny energetickými jednotkami kWh.

Zdroj: ERÚ



Zdroj: Pražská teplárenská, a. s.

Tab. D2.1.4: Spotřeba paliv a energie v kraji hl. m. Praze; 2014–2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Instalovaný výkon elektrizační soustavy [MW]</b>	<b>199,5</b>	<b>198,9</b>	<b>199,7</b>	<b>199,7</b>	<b>199,8</b>	<b>200,2</b>
Podíl na ČR [%]	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
v tom:						
Parní elektrárny	148,1	148,1	147,9	147,9	147,9	147,9
Paroplynové elektrárny	–	–	–	–	–	–
Vodní elektrárny vč. přečerpávacích	10,4	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9
Plynové a spalovací elektrárny	17,7	17,4	18,0	18,1	18,5	18,7
Jaderné elektrárny	–	–	–	–	–	–
Větrné elektrárny	–	–	–	–	–	–
Fotovoltaické elektrárny	22,7	22,2	21,8	21,8	21,8	21,8
<b>Podíl na instalovaném výkonu v kraji [%]</b>						
Parní elektrárny	74,5	74,2	74,1	74,0	73,9	73,8
Paroplynové elektrárny	–	–	–	–	–	–
Vodní elektrárny vč. přečerpávacích	5,2	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Plynové a spalovací elektrárny	8,9	8,7	9,0	9,1	9,3	9,3
Jaderné elektrárny	–	–	–	–	–	–
Větrné elektrárny	–	–	–	–	–	–
Fotovoltaické elektrárny	11,4	11,1	10,9	10,9	10,9	10,9
<b>Výroba elektřiny brutto<sup>1)</sup> [GWh]</b>	<b>229,4</b>	<b>200,7</b>	<b>190,7</b>	<b>200,7</b>	<b>175,5</b>	<b>169,1</b>
Podíl na ČR [%]	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
v tom:						
Parní elektrárny	69,8	62,0	65,3	58,5	45,1	49,3
Paroplynové elektrárny	–	–	–	–	–	–
Vodní elektrárny vč. přečerpávacích	30,0	37,5	43,2	28,2	30,8	37,8
Plynové a spalovací elektrárny	80,6	69,1	71,6	67,5	70,6	71,8
Jaderné elektrárny	–	–	–	–	–	–
Větrné elektrárny	–	–	–	–	–	–
Fotovoltaické elektrárny	20,3	22,1	20,7	21,2	22,7	21,6
<b>Podíl na výrobě elektřiny brutto<sup>1)</sup> v kraji [%]</b>						
Parní elektrárny	34,8	32,5	32,5	33,3	26,7	27,3
Paroplynové elektrárny	–	–	–	–	–	–
Vodní elektrárny vč. přečerpávacích	14,9	19,7	21,5	16,1	18,2	20,9
Plynové a spalovací elektrárny	40,2	36,2	35,7	38,5	41,7	39,8
Jaderné elektrárny	–	–	–	–	–	–
Větrné elektrárny	–	–	–	–	–	–
Fotovoltaické elektrárny	10,1	11,6	10,3	12,1	13,4	12,0

<sup>1)</sup> Výroba elektřiny brutto = celková výroba elektřiny na svorkách generátorů.

Zdroj: ČSÚ, Energetický regulační úřad

## D2.2 VYBRANÉ ČINNOSTI MAGISTRÁTU HL. M. PRAHY V OBLASTI UDRŽITELNÉ ENERGIE

Problematika energetiky souvisí s ochranou životního prostředí (zejména ovzduší) a udržitelným rozvojem města. V souvislosti s úsporami energií a paliv, diverzifikací zdrojů a snižováním emisí skleníkových plynů se vžil pojem udržitelná energetika. S ohledem na alarmující zprávy o změnách klimatu se hl. m. Praha rozhodlo připojit k aktivitám, jež mohou tyto změny zpomalit či zastavit a eliminovat tak jejich dopady na životní prostředí. V rámci Magistrátu hl. m. Prahy se aktivitami, souvisejícími se změnou klimatu (adaptačními i mitigačními), zabývá především oddělení udržitelné energetiky odboru ochrany prostředí.

Svůj úmysl bojovat s klimatickými změnami navenek vyjádřilo hl. m. Praha v roce 2018 svým přistoupením k evropské iniciativě Pakt starostů a primátorů, čímž se město zavazuje snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o 40 %, přičemž tento krok byl ještě upevněn přijetím tzv. Klimatického závazku hl. m. Prahy (přijat usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 8/42 ze dne 20. 6. 2019). Ten pevně stanovil závazek snížení emisí CO<sub>2</sub> do roku 2030 o 45 %. Za účelem naplnění cílů tohoto závazku byla Radou hl. m. Prahy ustanovena Komise rady pro udržitelnou energetiku a klima. V současné době probíhá též příprava částečného přenesení kompetencí do nově vznikajícího oddělení energetického managementu, spadajícího přímo pod gesci ředitele MHMP. Opatření, vedoucí k vytčenému cíli, budou formulována v „Akčním plánu pro udržitelnou energetiku a klima (SECAP)“, který se začal zpracovávat v létě 2019 s termínem schválení v září 2020. Hotový akční plán, který musí město do dvou let od přistoupení k Paktu odevzdat, bude zaměřen na úspory energie, zvyšování energetické účinnosti a využívání energie z obnovitelných zdrojů, zejména v oblasti budov, dopravy a veřejného osvětlení. Bude činit jeden ze zásadních podkladů pro připravovanou Strategii dekarbonizace Prahy (vedoucí k naplnění cílů klimatického závazku).

Vhodná adaptační opatření vedoucí ke zvýšení odolnosti vůči lokálním dopadům klimatických změn (dlouhotrvající sucho, vlny extrémních veder či mrazů, přívalové deště apod.) jsou obsahem Strategie adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu a jejích implementačních plánů První Implementační plán na roky 2018–2019 obsahoval 48 projektů, z nichž 28 bylo úspěšně realizováno, 13 projektů dále probíhalo.

*Pozn.: Následný nový Implementační plán, zahrnující již více než 200 projektů z MHMP, městských příspěvkových organizací, a městských částí, je připravován ke schválení v roce 2020.*

### Územní energetická koncepce hl. m. Prahy

Opatření v oblasti úspor energie a jejího efektivního využívání vycházejí z požadavků zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů, a i z koncepčních dokumentů města, jakým je Územní energetická koncepce hl. m. Prahy. Je základním koncepčním dokumentem v oblasti rozvoje zásobování města palivy a energií a v oblasti vytváření podmínek pro zvyšování účinnosti při využití energie z klasických i obnovitelných zdrojů. Územní energetická koncepce hl. m. Prahy (ÚEK) byla schválena Radou hl. m. Prahy v roce 2005.

Realizace ÚEK hl. m. Prahy se projevuje zejména v oblasti energetických úspor energie, ve využití obnovitelných a druhotných zdrojů energie (co do vyrobené energie i instalovaného výkonu technologií, jež je budou využívat), v úsporách nákladů za energii a paliva a ve snížení emisí znečišťujících látek.

Po vyhodnocení naplňování stávající ÚEK v roce 2012 vyplynula potřeba její celkové aktualizace. Neprodleně pak započala příprava zadání veřejné zakázky na zpracování této aktualizace. V polovině roku 2016 byl dokončen proces posuzování aktualizované koncepce z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, tzv. SEA. Rada hl. m. Prahy vzala posudek SEA a stanovisko MŽP na vědomí usnesením č. 2081 z 26. 8. 2016. Následně ÚEK obdržela kladné stanovisko i od Ministerstva průmyslu a obchodu. V červnu 2017 byla v souladu s požadavkem zákona 103/2015 Sb., o hospodaření energií a jejího prováděcího zákona ve formě nařízení vlády č. 232/2015 Sb. vypracována a odevzdána Ministerstvu průmyslu a obchodu „Zpráva o uplatňování ÚEK hl. m. Prahy“.

V průběhu roku 2017 byl vypracován Akční plán pro implementaci ÚEK hl. m. Prahy a byla rovněž ustavena pracovní skupina pro implementaci opatření vyplývajících z ÚEK, která se pravidelně schází a koordinuje prosazování navržených opatření do praxe.

### Energetické audity, průkazy energetické náročnosti budov a energetický management

V letech 2003–2004 bylo zpracováno téměř 2 000 energetických auditů budov v majetku hl. m. Prahy. Z toho přibližně 725 auditů bylo zpracováno na budovy úřadů, škol, sociálních ústavů, domovů důchodců apod. Ostatní

audity byly vyhotoveny pro bytové domy. Realizací opatření navrhovaných energetickými audity by bylo možné, při vynaložení investičních prostředků v celkové výši 4,5 mld. Kč, v objektech hl. m. Prahy dosáhnout úspor více než 22 % spotřeby energie.

V letech 2013 až 2018 byly v souladu s požadavkem zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů, zpracovány na budovách v majetku hl. m. Prahy průkazy energetické náročnosti budov.

Jako první krok k dosažení systému energetického managementu, jež je cestou k úsporám v hospodaření s energiemi na budovách v majetku hl. m. Prahy, byl v roce 2018 spuštěn pilotní projekt monitoringu energetického hospodářství na 21 objektech. Pilotní projekt již vykazuje výsledky úspor ve spotřebě. Sledování spotřeby vody, elektrické energie a plynu odhalilo např. unikající vodu z porouchaného splachovadla či zracionalizoval nastavení vytápění učeben dle jejich obsazenosti žáky, což ve výsledku za první měsíce fungování přineslo úsporu několika stovek tisíc korun.

### Energeticky úsporná opatření

Od roku 2009 do konce roku 2019 bylo realizováno 489 energeticky úsporných opatření na budovách v majetku hl. m. Prahy ve výši 1,643 mld. Kč. Realizací zateplování budov v kombinaci s technologickými opatřeními jsou dosahovány úspory energie ve výši až 50 % provozních nákladů.

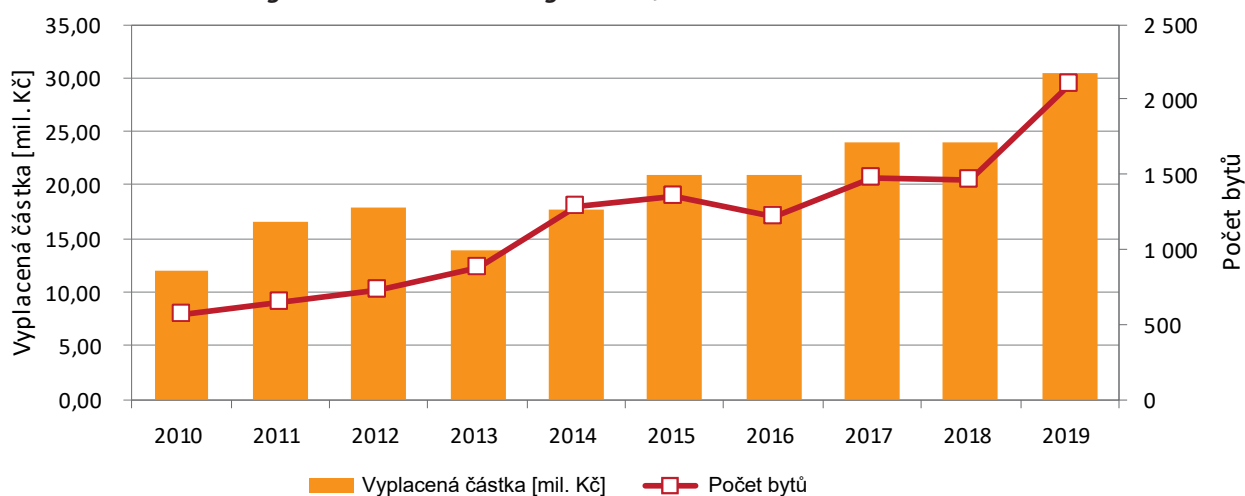
Pro financování energeticky úsporných opatření jsou využívány kromě prostředků rozpočtu hl. m. Prahy také prostředky ze strukturálních fondů EU, konkrétně z Operačního programu Životní prostředí – OPŽP či Operačního programu Praha – pól růstu České republiky nebo jsou projekty realizovány za využití metody EPC – energetické služby se zárukou. Projekty jsou zaměřeny převážně na zateplování budov školských objektů spolu s rekonstrukcí tepelného hospodářství, případně využití obnovitelných zdrojů energie (OZE) či rekonstrukce stávajících a instalace nových zařízení s vyšší mírou efektivního užití energie (např. rekonstrukce osvětlení).

### Program Čistá energie Praha

Program je jako jeden z nástrojů k realizaci úspor energií a ke zlepšení kvality ovzduší v hl. m. Praze, realizován od roku 1994. Jeho cílem je motivace vlastníků a uživatelů bytů k přeměně topných zdrojů na ekologická topná média a k častějšímu využívání obnovitelných zdrojů energie.

Přehled dosavadního průběhu programu vyplývá z „Informace o Programu Čistá energie Praha v letech 1994–2019“ (viz tab. D2.2.1). Na realizaci programu uvolnilo město ze svého rozpočtu za celé období přes 629 mil. Kč a podpořilo tak ekologické vytápění v 51 394 bytových jednotkách.

**Obr. D2.2.1: Průběh Programu dotací Čistá energie Praha; 2010–2019**



Zdroj: OCP MHMP

Největší přínos programu se projevil bezesporu v prvních letech (1994–1997), kdy proběhl největší počet přeměn lokálních topenišť na tuhá či kapalná paliva ve prospěch především topného plynu. V těchto letech bylo v rámci Programu podpořeno téměř 30 tisíc domácností. Po roce 2000 došlo k jeho částečnému útlumu, ale jeho vliv na zlepšení kvality ovzduší stále není zanedbatelný. Podle odborných odhadů činil agregovaný efekt podpořených zdrojů v podobě redukce emisí škodlivin za období 2001–2012 více než 4 100 tun CO, více než 110 tun SO<sub>2</sub>, 80 tun NO<sub>x</sub>, 30 tun TZL a téměř 20 000 tun emisí CO<sub>2</sub>.

Program Čistá energie Praha pro rok 2019 vyhlásila Rada hl. m. Prahy usnesením č. 814 ze dne 6. 5. 2019. Na jeho realizaci bylo z rozpočtu hl. m. Prahy na rok 2019 vyčleněno 20 mil. Kč, které byly v průběhu roku usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2037 navýšeny o 11,7 mil. Kč. Celkem bylo zaevidováno 1 215 žádostí, schváleno bylo 1 188 žádostí, 26 žádostí nesplňovalo podmínky pravidel programu a jedna žádost nebyla dořešena z důvodu úmrtí žadatele.

Tab. D2.2.1: Celkový přehled podaných žádostí o dotace; 1994–2019

Rok	Počty žádostí v jednotlivých letech			Byty	
	Evidováno	Vyplaceno	Vyplacená částka [Kč]	Počet bytů	Průměrná výše dotace [Kč/byt]
1994	6 335	3 186	108 220 940	11 069	9 777
1995	7 036	3 562	83 238 513	7 840	10 617
1996	2 398	1 692	55 657 126	5 071	10 976
1997	2 404	1 977	59 528 854	5 641	10 553
1998	1 144	982	25 997 010	2 607	9 972
1999	956	844	21 554 464	2 158	9 988
2000	769	728	17 415 627	1 675	10 397
2001	429	396	8 693 928	788	11 033
2002	251	240	5 837 606	604	9 664
2003	225	207	5 040 345	457	11 029
2004	140	123	3 659 870	340	10 764
2005	150	140	3 361 000	286	11 752
2006	94	87	2 180 000	175	12 457
2007	140	135	7 460 920	280	26 646
2008	228	227	11 859 530	346	34 276
2009	209	202	11 721 960	337	34 783
2010	283	268	11 999 650	573	20 942
2011	322	286	16 494 160	653	25 259
2012	474	457	17 821 160	725	24 581
2013	748	499	13 993 200	872	16 047
2014	839	699	17 673 500	1 283	13 775
2015	990	823	20 971 000	1 347	15 569
2016	1 040	917	20 995 000	1 220	17 209
2017	1 107	1 008	23 918 500	1 480	16 161
2018	1 197	1 068	24 054 400	1 467	16 397
2019	1 215	1 188	30 352 400	2 100	14 454
<b>Celkem</b>	<b>29 908</b>	<b>20 753</b>	<b>599 348 263</b>	<b>49 294</b>	<b>-</b>

Zdroj: OCP MHMP

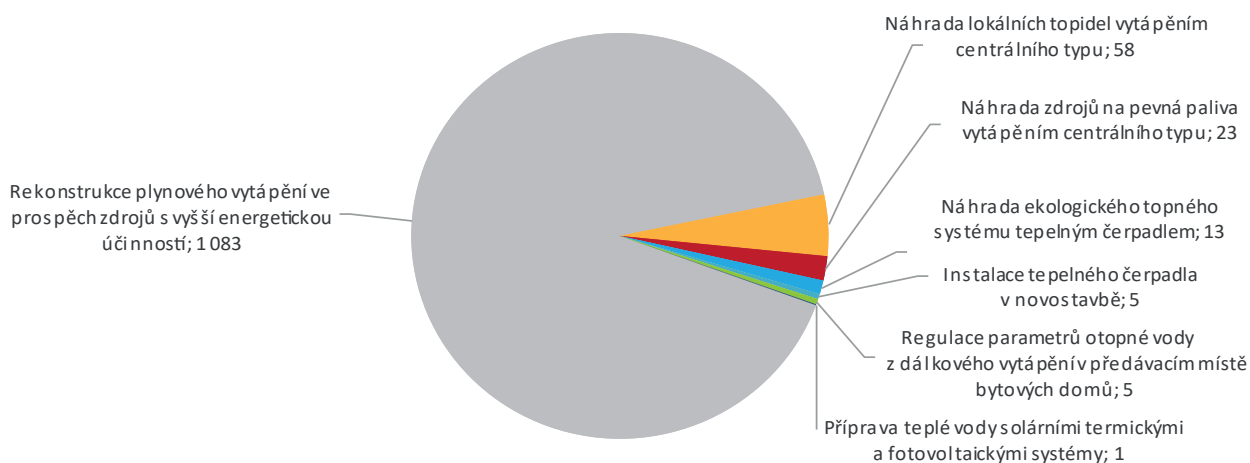
Nejvíce žádostí bylo vyplaceno v kategorii rekonstrukce plynového vytápění ve prospěch zdrojů s vyšší energetickou účinností, tedy výměny dožívajících plynových kotlů za nové kondenzační, případně rekonstrukce kotel. Počet těchto projektů od roku 2010, kdy byl příspěvek zaveden, každoročně narůstá. Důvodem zavedení tohoto příspěvku byla větší akcentace úspor energií v rámci programu (díky vyšší účinnosti nových kotlů) a obava z návratu k vytápění nevyhovujícím typem kotle na tuhá paliva u sociálně slabších skupin obyvatelstva, zejména v okrajových částech města. V mnoha případech jde o domácnosti, které před více než deseti lety obdržely dotaci na nový plynový kotel, kterým byl nahrazen kotel na pevná paliva. Dnes však již nejsou investoři těchto přeměn vázání smlouvou s městem a ekonomická situace je nutí vrátit se k neekologickému způsobu vytápění, protože na nový, účinnější a z ekologického hlediska šetrnější plynový kotel, nemají prostředky. Dotace rovněž motivuje k pořízení efektivnějšího, a tedy i dražšího kotle.

Tab. D2.2.2: Struktura vyplacených dotací podle typu projektu v roce 2019

Nový zdroj	Počet žadatelů	Počet bytů	Částka [Kč]
Rekonstrukce plynového vytápění ve prospěch zdrojů s vyšší energetickou účinností	1 083	1 580	24 226 300
Náhrada lokálních topidel vytápěním centrálního typu	58	59	2 231 900
Náhrada zdrojů na pevná paliva vytápěním centrálního typu	23	31	1 773 600
Náhrada ekologického topného systému tepelným čerpadlem	13	15	1 157 500
Instalace tepelného čerpadla v novostavbě	5	5	445 800
Regulace parametrů otopné vody z dálkového vytápění v předávacím místě bytových domů	5	409	500 000
Příprava teplé vody solárními termickými a fotovoltaickými systémy	1	1	17 300
<b>Celkem</b>	<b>1 188</b>	<b>2 100</b>	<b>30 352 400</b>

Zdroj: OCP MHMP

Obr. D2.2.2: Struktura vyplacených dotací podle typu projektu v roce 2019



Zdroj: OCP MHMP

V posledních letech je patrný vzestup zájmu o program Čistá energie Praha. Ten je příznivě hodnocen veřejností a je pozitivně vnímán i v rámci Evropské unie. Vedle ostatních programů na ozdravení ovzduší se podílí na poklesu emisí znečišťujících látek na území hl. m. Prahy, a i po více než dvaceti letech svého trvání plní svou motivační úlohu k ekologickému chování občanů města v oblasti vytápění a ohřevu vody v domácnostech.

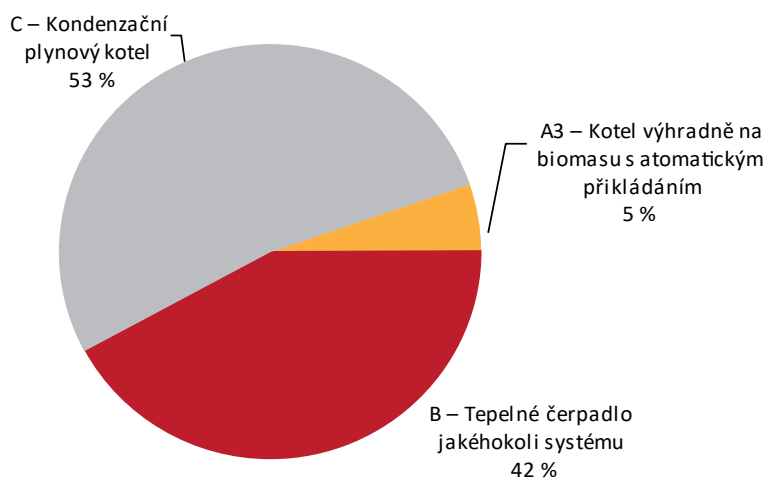
### Dotiční program zlepšování kvality ovzduší v hl. m. Praze – pořízení ekologického vytápění v domácnostech (Kotlíkové dotace Praha II a III) v roce 2019

Do června 2019 pokračovalo přijímání žádostí v rámci Výzvy č. 2 (pod názvem „Zlepšování kvality ovzduší v hl. m. Praze – pořízení ekologického vytápění v domácnostech II“, přijímání žádostí od října 2017). Za období realizace Výzvy č. 2 programu bylo celkem podpořeno 194 žádostí s celkovou poskytnutou částkou 22 077 464,35 Kč (z toho v roce 2019 bylo podpořeno 58 žádostí s celkovou poskytnutou částkou cca 4 777 464 Kč). Žádná žádost nebyla zamítnuta. Příjem žádostí byl ukončen 27. 6. 2019 z důvodu vyčerpání finančních prostředků.

V návaznosti na předchozí výzvu byla dne 18. 9. 2019 vyhlášena Výzva č. 3 pod názvem „Zlepšování kvality ovzduší v hl. m. Praze – pořízení ekologického vytápění v domácnostech III“. Příjem žádostí v listinné podobě byl zahájen dne 21. 9. 2019 a do konce roku 2019 bylo podáno 211 žádostí v celkové výši cca 24,1 mil. Kč.

Ve druhé ani ve třetí výzvě již nebyly podporovány kombinované kotle na uhlí a biomasu, ale už pouze kotle výhradně na biomasu výhradně s automatickým přikládáním, tepelná čerpadla a kondenzační plynové kotle.

Obr. D2.2.3: Přehled podílu nových zdrojů tepla 3. výzvy v roce 2019



Zdroj: OCP MHMP

Novými zdroji tepla podpořenými v rámci třetí výzvy byly v roce 2019 nejčastěji kondenzační kotle na zemní plyn 111× (52,6 %), dále tepelná čerpadla 89× (42,2 %) a kotle na tuhé palivo výhradně na biomasu 11× (5,2 %).

## D3 DOPRAVA

Doprava má klíčovou roli pro zajištění základních funkcí města. Na druhé straně, doprava, zejména automobilová, ovlivňuje nepříznivě kvalitu prostředí (hluk, znečištění ovzduší) a podobu veřejného prostoru. Vyvážený a promyšlený rozvoj dopravy je tedy tématem pro všechna velká města na světě, Prahu nevyjímaje.

Praha, zaujímá v automobilové dopravě České republiky specifické postavení, projevující se v nadprůměrně vysokých intenzitách i dopravních výkonech ve srovnání s jinými českými městy nebo s dálnicemi a silnicemi v extravilánu. Problematikou automobilové dopravy v Praze a sledováním dopravy na vybrané komunikační síti se zabývá Úsek dopravního inženýrství Technické správy komunikací hl. m. Prahy (TSK-ÚDI), z jehož podkladů čerpá tato kapitola. Údaje o cyklistické dopravě jsou pak zpracovány podle podkladů Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu.

### D3.1 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Růst automobilové dopravy a jeho důsledky se v Praze začaly projevovat již ve 30. letech 20. století. Vlivem 2. světové války a poválečného vývoje se nárůst na čas utlumil. Stupeň automobilizace z roku 1937, kdy jeden automobil připadal na 32 obyvatel, byl znovu překročen až v roce 1959. Od 60. let se začal počet vozidel postupně zvyšovat se všemi s tím spojenými souvislostmi.

Struktura historicky rostlého města se stala limitem pro rozvoj dopravní infrastruktury z hlediska prostorových možností. Z hlediska kapacity dostupné komunikační sítě se až do 80. let tento problém týkal jen omezeného počtu ulic a křižovatek. Po roce 1989 došlo k výraznému nárůstu počtu vozidel a provozu automobilové dopravy a tento nárůst, byť již v menší míře trvá v podstatě až do současnosti. Počet registrovaných vozidel mezi roky 1990 a 2019 stoupl z 353 na tisíc obyvatel na více jak dvojnásobek (861 na tisíc obyvatel), dopravní výkony (ve vozokilometrech) na trojnásobek (ze 7,3 mil. vozokm na 23,4 mil. vozokm za průměrný pracovní den) a intenzita dopravy na konkrétních úsecích komunikační sítě podle lokality běžně na dvoj- až čtyřnásobek.

Nedostatek kapacity a výskyt kongescí se staly celoplošnou problematikou městského prostoru. Na nejzatíženějších úsecích komunikační sítě v Praze je dosahováno celodenních obousměrných intenzit blížících se 143 000 vozidel a nejzatíženější mimoúrovňovou křižovatkou (ulice 5. května – Jižní spojka) projíždí 210 000 vozidel za den. Významný byl i vývoj nákladní automobilové dopravy, kdy počet nákladních vozidel překračujících hranice hlavního města vzrostl od roku 1990 téměř na dvojnásobek. Podle výběrového šetření nákladních vozidel, které bylo provedeno v roce 2017, tvořil podíl tranzitní dopravy 70 % z celkového počtu nákladních vozidel vjíždějících v průměrném pracovním do Prahy. Nejzatíženější jsou tranzitní vztahy mezi dálnicemi D1 a D5, D1 a D8 a o něco nižší mezi D8 a D11.

Ve vnějším pásmu města (dle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města) intenzita automobilové dopravy v roce 2018 oproti roku předcházejícímu vzrostla o 1,5 %. Do Prahy přijíždělo (jednosměrně) přes hranici vnějšího kordonu za 24 h průměrného pracovního dne 263 000 vozidel, z toho 249 000 osobních automobilů.

Míra nárůstu automobilové dopravy je různá v jednotlivých pásmech města. V letech 1990–2019 se zvýšil automobilový provoz:

- v průměru na celé síti +220 %
- v širší oblasti centra města +10 %
- ve vnějším pásmu +347 %
- ve středním pásmu města +200 až +300 %
- nárůst intenzity dopravy osobních automobilů ve vnějším kordonu +446 %

Vývoj dalších dopravních charakteristik v posledním období lze shrnout následovně:

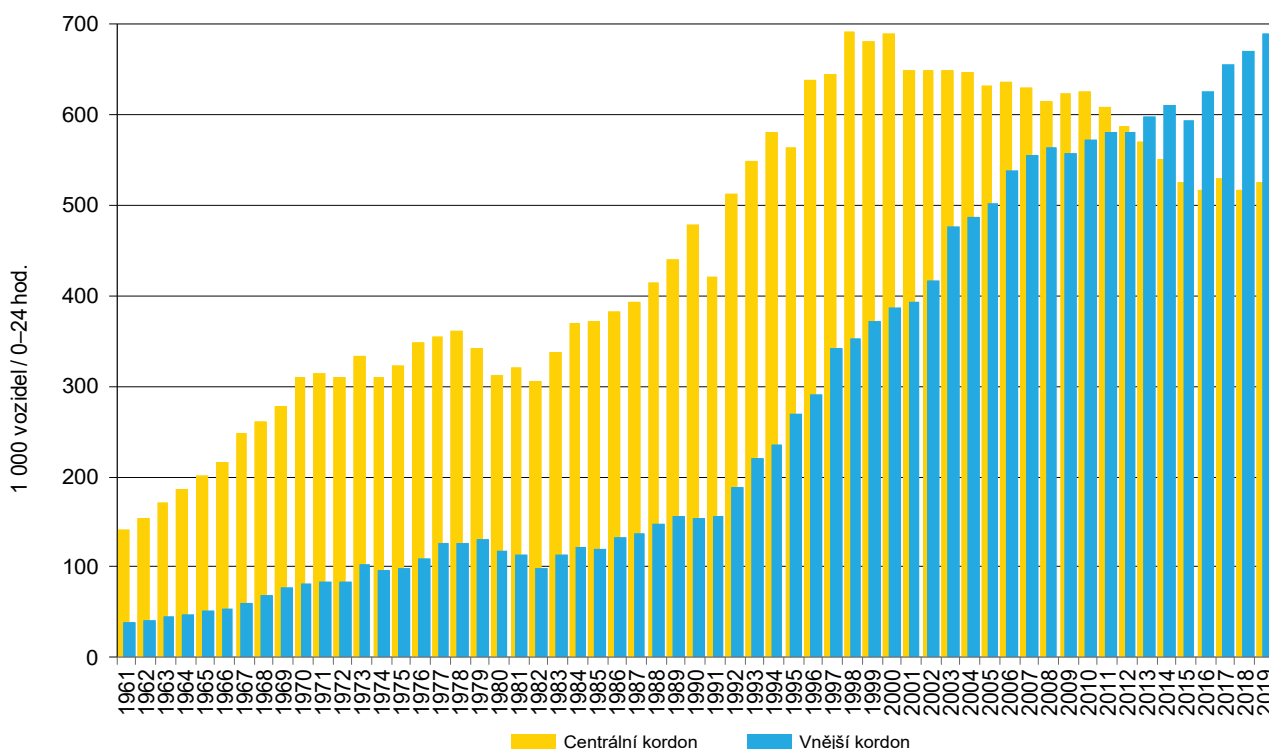
- Přetížení komunikační sítě má již plošný charakter; za přetíženou lze považovat celou oblast centra a navazujícího středního pásma města o rozměrech cca 7 × 6 km.
- Dochází častěji k dopravním zácpám nejen v centru, ale i na nejkapacitnějších komunikacích.
- Postupně se snižuje rozdíl mezi špičkami a poledním sedlovým obdobím (5,8 – 6,9 %).
- Ranní špičková hodina se snížila z původního podílu 8,0 až 9,0 % na 6,7 % a současně došlo k jejímu posunu o hodinu na 8:00–9:00, odpolední špička je nyní v čase 16:00–17:00 s 6,9% podílem.

- Vyrovnal se podíl střed, čtvrtků a pátků oproti pondělním a úterním hodnotám. Zvýšil se podíl dopravy o sobotách a nedělích. V porovnání s celoročním průměrem vzrostl podíl prvního pololetí oproti zbytku roku.

Vysoký nárůst automobilové dopravy v Praze v posledních letech je způsoben řadou vlivů, z nichž rozhodující jsou tyto jevy:

- Využívání osobního automobilu pro běžné každodenní účely (cesty za prací, nákupy, při využití volného času atp.), část obyvatel přestala používat k cestám po městě MHD a místo toho jezdí osobními automobily. K poklesu počtu cestujících MHD docházelo do roku 1998, poté se pokles zastavil a v období 2001–2008 narůstal. V posledních letech stagnuje či velmi mírně roste.
- Plynulé snižování průměrné obsazenosti osobních vozidel v čase (1,71 v roce 1990, 1,30 v roce 2019).
- Zachování vysokého podílu osobních vozidel ve skladbě dopravního proudu (centrální kordon – 94,9 %, vnější kordon – 88,0 % a v průměru v celé síti 91,0 % v roce 2019).

Obr. D3.1.1: Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu; 1961–2019



Zdroj: TSK–ÚDI

### Dopady dopravy a jejich řešení

Vysoké objemy automobilové dopravy s sebou přinášejí celou řadu souvislostí významně ovlivňujících život obyvatel města.

Na jedné straně, používání osobního automobilu přináší jeho uživatelům pohodlí přepravy od „dveří ke dveřím“ a umožňuje kromě vlastní přepravy osob uskutečňovat běžně přepravu zboží například při týdenních nákupech potravin a potřeb pro domácnost ve velkém nebo dosahovat různých cílů volnočasových aktivit. Automobilová doprava je výrazným pomocníkem při vykonávání mnoha řemeslnických a servisních nebo obchodních profesí.

Na druhé straně však masivní využívání automobilové přepravy vytváří vysokou dopravní poptávku, které nestačí kapacita komunikační sítě ani kapacita odstavných a parkovacích ploch. Přes rozvoj šetrnějších hnacích jednotek a moderní konstrukci motorových vozidel dochází k negativnímu ovlivňování životního prostředí města hlukem, emisemi a vibracemi. Velké množství veřejného prostoru je obsazováno parkujícími automobily. Život a zdraví obyvatel jsou ohrožovány dopravními nehodami. Přeplněný prostor uliční sítě omezuje plynulost a snižuje rychlost prostředků povrchové hromadné dopravy.

Hl. m. Praha si klade za cíl směřovat k moderní, efektivní a spolehlivě fungující dopravní infrastruktuře šetrné k lidem i k životnímu prostředí a k zajištění předpokladů pro zvýšení kvality života v Praze, zachování atraktivit města s dlouhou historickou tradicí při zachování podmínek pro ekonomickou prosperitu metropole.

Při realizaci dopravních staveb se i v roce 2018 podařilo zachovat priority dopravní bezpečnosti, instalovat telematické systémy pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu, snižovat dopravou vyvolanou hlukovou zátěž, zlepšovat bezbariérovost přístupu cestujících ke stanicím a zastávkám hromadné dopravy a k přechodům.

V roce 2019 nebyly, obdobně jako v roce předchozím, uvedeny do provozu žádné významné dopravní stavby ovlivňující zásadně organizaci dopravy na komunikacích hl. m. Prahy. Ve druhé polovině roku 2019 byl po více jak čtyřletém zkušebním provozu zkolaudován tunelový komplex Blanka. Mezi nejvýznamnější dopravní stavby za rok 2019 patří rekonstrukce ulic Víděňská, Českobrodská, Slánská a Mariánské hradby, mostu přes Růžičkovu rokli, mostu přes Pražský okruh na ulici Ořešská a soubor prací na Jižní spoje.

Celková délka komunikační sítě v Praze k roku 2019 činila 4 047 km. Nadřazená komunikační síť svou atraktivitou na sebe navazuje velký objem dopravy, její existence současně vytváří podmínky pro další regulaci automobilové dopravy v centrální části města. Nezanedbatelným přínosem nové nadřazené komunikační sítě je zvýšení bezpečnosti provozu. Podle statistiky dopravních nehod, vedené policejním prezidiem ČR, došlo v roce 2019 v Praze na celé komunikační síti v průměru k 3,0 nehodám na milion vozokilometrů.

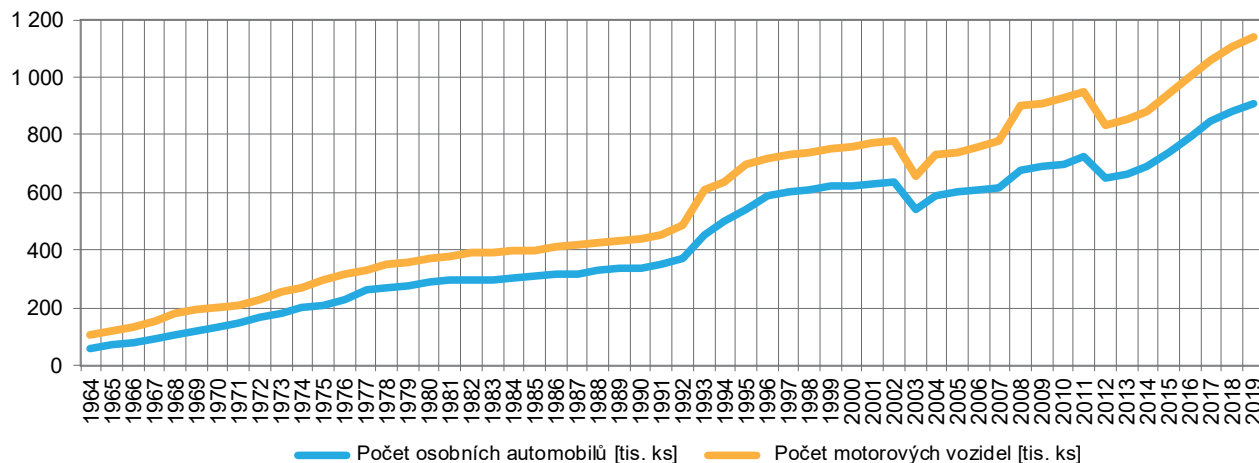
**Tab. D3.1.1: Automobilová doprava v Praze; 2013–2019**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Délka komunikační sítě [km]	3 972	3 962	3 971	3 977	3 977	3 989	4 047
z toho dálnice	10	10	44	44	44	44	44
ostatní rychlostní komunikace	98	98	–	–	–	–	–
Počet motorových vozidel	855 057	881 235	941 145	1 002 645	1 058 949	1 104 392	1 140 482
z toho osobních automobilů	665 866	690 037	740 745	795 178	844 613	882 717	911 844
Stupeň motorizace [vozidel na 1 000 obyvatel]	688	700	743	783	818	844	864
Stupeň automobilizace [osobních automobilů na 1 000 obyvatel]	536	548	584	621	652	675	689
Dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti							
za prům. pracovní den [mil. vozokm]	21,9	21,8	21,8	22,3	23,0	23,0	23,4
za rok [mld. vozokm]	7,2	7,2	6,9	7,0	7,3	7,2	7,4
Počet dopravních nehod za rok							
Relativní nehodovost [počet nehod na 1 mil. ujetých km]	18 593 2,6	19 306 2,7	21 462 3,1	22 876 3,3	23 032 3,2	22 767 3,1	21 458 3,0
Intenzita automob. dopravy v centr. části města/den (0-24 hod.) – centrální kordon [vozidel/den]	569 000	551 000	526 000	517 000	530 000	517 000	525 000

Zdroj: TSK-ÚDI

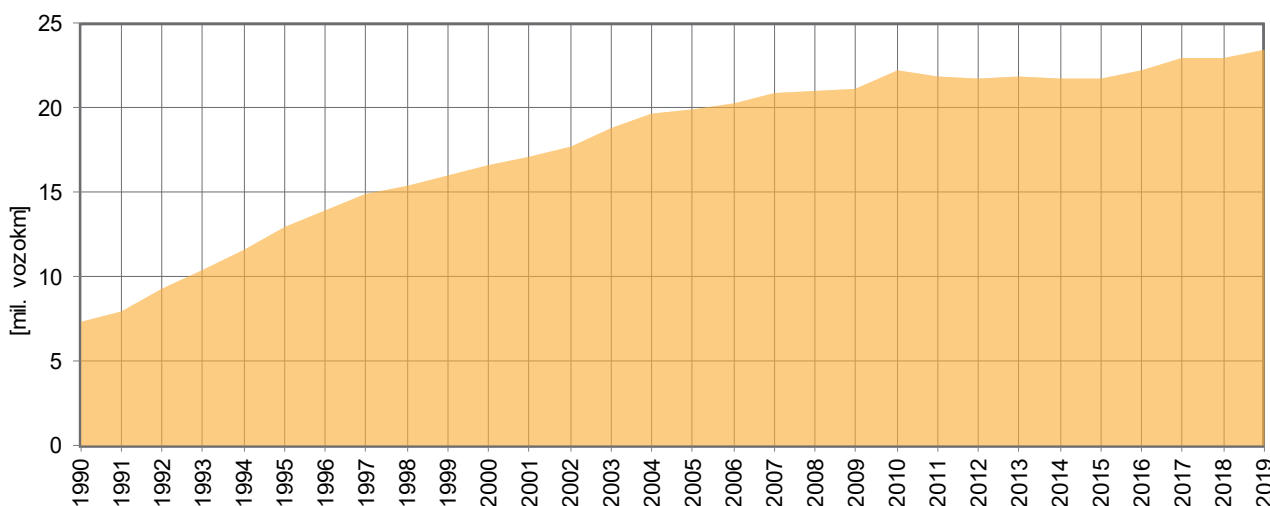
Údaje o počtu registrovaných motorových vozidel v letech 2003–2008 za Prahu jsou zatíženy chybou v evidenci. Do roku 2001 byly údaje o počtech registrovaných motorových vozidel v Praze i v ČR přebírány od Policie ČR. Od roku 2002 jsou přebírány od nových správců těchto údajů, kterými jsou za Prahu Magistrát hl. m. Prahy, odbor dopravně správních činností, a za ČR Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správních agend. V období od října 2003 do března 2008 byl pražským správcem těchto údajů používán jiný algoritmus pro výpočet provozovaných vozidel, kterým bylo zjištěno o cca 130 000 méně provozovaných vozidel oproti předchozímu stavu. Od 31. 3. 2008 byla nainstalována nová verze programu registru silničních vozidel, kterou se výpočet vozidel vrátil na původní hodnoty před 6. 10. 2003. Počínaje rokem 2012 jsou údaje převzaty z nového centrálního registru vozidel (správcem údajů je Ministerstvo dopravy, odbor silničních vozidel).

Obr. D3.1.2: Počet motorových vozidel; 1964–2019



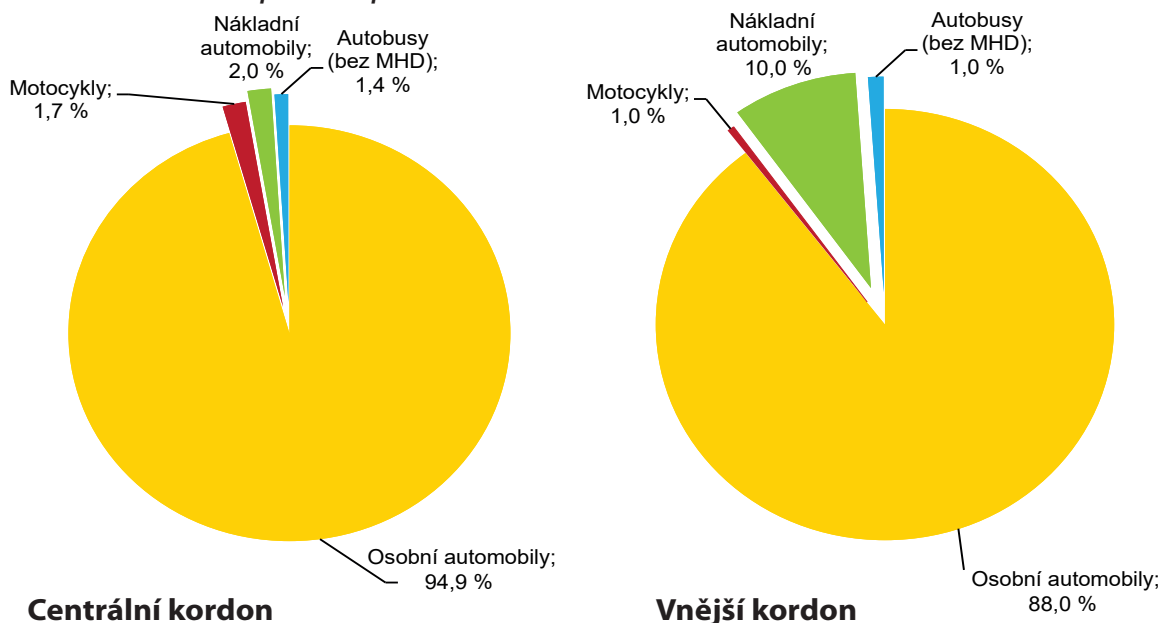
Zdroj: TSK-ÚDI

Obr. D3.1.3: Dopravní výkon automobilové dopravy za průměrný pracovní den; 1990–2019



Zdroj: TSK-ÚDI

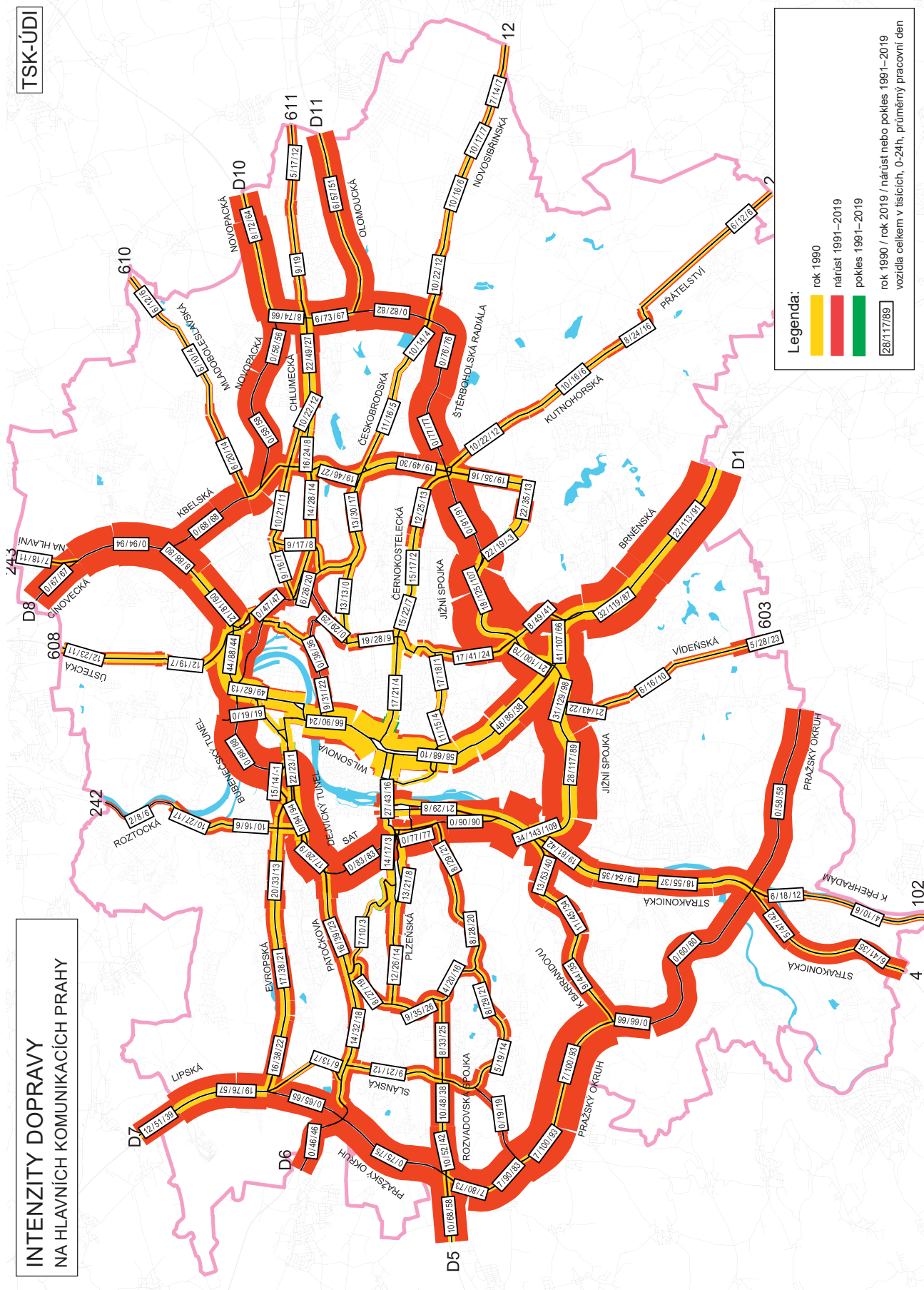
Obr. D3.1.4: Skladba dopravního proudu v roce 2019



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

Zdroj: TSK-ÚDI

Obr. D3.1.5: Vývoj intenzity dopravy na hlavních komunikacích hl. m. Prahy



Zdroj: TSK – ÚDI

Tab. D3.1.2: Úseky, křižovatky a tunely pražské komunikační sítě s největší dopravní zátěží; 2019

Úseky	Vozidel za den (0–24 hod.)
Barrandovský most	143 000
Strakonická v úseku Dobříšská – Barrandovský most	130 000
Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská	126 000
Jižní spojka v úseku Chodovská – V Korytech	125 000
Dálnice D1 v úseku Chodovec – přípojka Chodov	118 000
<b>Tunely</b>	
Dejvický tunel	94 000
Brusnický tunel	92 000
Zlíchovský tunel	90 000
Bubenečský tunel	87 000
Strahovský tunel	82 000
<b>Mimoúrovňové křižovatky</b>	
5. května – Jižní spojka	210 000
Strakonická – Barrandovský most	195 000
Jižní spojka – Chodovská	159 000
Jižní spojka – Barrandovský most	143 000
Pražský okruh – dálnice D5	139 000
<b>Úrovňové křižovatky</b>	
Černokostelecká – Průmyslová	69 000
Poděbradská – Kbelská	66 000
Vypich	65 000
Kolbenova – Kbelská	63 000
Mezibranská – Žitná	60 000

Zdroj: TSK-ÚDI

## D3.2 HROMADNÁ A KOMBINOVANÁ DOPRAVA

### Městská hromadná doprava a systém PID

V hlavním městě a jeho regionu je hromadná doprava zajišťována systémem Pražské integrované dopravy (PID), který zahrnuje metro, tramvaje, městské a příměstské autobusy, železnici, lanovku na Petřín a přívozy. Možnost uskutečnit cestu v hl. m. Praze a velké části Středočeského kraje na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek je důležitým nástrojem pro růst konkurenceschopnosti hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Rozhodujícími kritérii atraktivity integrovaného systému jsou čas, pohodlí, spolehlivost a bezpečnost. V závěru roku 2019 byly v rámci PID v provozu 3 linky metra, 25 denních a 9 nočních tramvajových linek, 425 autobusových linek (162 městských, 108 příměstských, 155 regionálních), 86 železničních linek (39 příměstských, 47 regionálních), 7 linek přívozů a 1 lanová dráha Újezd–Petřín.

Hromadná doprava v systému PID (včetně železnice, přívozů a lanové dráhy na Petřín) přepravila za rok 2019 na území hl. m. Prahy 1 281,7 mil. osob. Nejvíce osob za rok přepravilo metro (440,5 mil. osob), následují autobusy – městské i příměstské (417,7 mil.), tramvaje (368,9 mil.), železnice (51,5 mil.), lanovka (2,2 mil.) a přívozy (0,9 mil.). Na nejzatíženějším úseku metra (I. P. Pavlova – Vyšehrad) dosahuje obousměrná intenzita téměř 277 300 osob za den v obou směrech. Na tramvajových tratích (I. P. Pavlova – Štěpánská) tato hodnota dosáhla 84 730 osob v obou směrech za den. Nejzatíženějším úsekem autobusových linek je Nemocnice Krč – U Labutě s 67 020 osobami v obou směrech za den.

### Kombinovaná doprava

Pojítkem mezi individuální a hromadnou dopravou je systém záchytných parkovišť P+R (Park and Ride) a míst pro krátkodobé zastavení K+R (Kiss and Ride), které umožňují propojit využití osobního automobilu ve vnější části města a použití prostředků hromadné dopravy pro jízdu ve střední části města a v centru.

Systém P+R měl v roce 2019 k dispozici 21 záchytných parkovišť (v 18 lokalitách) o kapacitě 3 946 parkovacích stání. Oproti roku 2018 došlo k navýšení systému P+R o jedno záchytné parkoviště a rozšíření o 192 parkovacích míst. Kapacita těchto parkovišť, zejména v okrajových částech města, zůstává však stále nedostatečná. Téměř všechna provozovaná parkoviště mají vazbu na kapacitní kolejovou dopravu (metro, případně železnici). Nejatraktivnější jsou lokality u koncových stanic nebo okrajových stanic metra. Průměrný měsíční počet zaparkovaných vozidel se pohybuje na úrovni zhruba 80 000 vozidel (patrný nárůst v jarních a podzimních měsících). Ročně je v roce 2019 využito 953 941 vozidel (nárůst o 17 743 vozidel oproti roku 2018). Mezi největší lokality patří P+R Chodov a P+R Letňany oboje s kapacitou přes 600 stání.

Míra využití kapacity jednotlivých parkovišť až na výjimky dosahuje hodnot 80–100 %. Aktuální informace o obsazenosti jsou nejširší veřejnosti k dispozici na webových stránkách TSK ([www.tsk-praha.cz](http://www.tsk-praha.cz)). Na některých důležitých rozhodovacích místech na příjezdových trasách k parkovištím P+R je volná kapacita zveřejněna prostřednictvím proměnných dopravních značek. Na většině parkovišť P+R je možné bezplatně odstavit jízdní kolo (B+R – Bike and Ride).

Místa pro krátkodobé zastavení typu K+R umožňující spolucestujícím přestoupit mezi automobilem a hromadnou dopravou nebo obráceně jsou v současnosti situována na 37 lokalitách s celkovou kapacitou 135 parkovacích míst. Tato krátkodobá stání jsou vyznačena nápisem na vozovce „K+R“ a svislou dopravní značkou „Parkoviště K+R“ s textem „MAX. 3 min“, „MAX. 5 min“ nebo „MAX. 10 min“. Kromě míst pro zastavení u stanic a zastávek hromadné dopravy se v posledním období nevhodně užívá značení K+R i na dalších místech, zejména před budovami škol nebo úřadů. Celkový počet takto vyznačených lokalit není sledován.

**Tab. D3.2.1: Městská hromadná doprava; 2013–2019**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Provozní délka sítě celkem [km]</b>	<b>893,4</b>	<b>1 172,2</b>	<b>1 185,8</b>	<b>1 192,8</b>	<b>1 202,1</b>	<b>1 210,8</b>	<b>1 265,9</b>
Metro	59,1	59,1	65,1	65,1	65,1	65,1	65,1
Tramvaje	142,4	142,7	142,7	142,7	142,7	142,7	142,7
Autobusy <sup>3)</sup>	691,9	810,4	818,0	825,0	834,3	843,0	898,1
Železnice	–	160,0	160,0	160,0	160,0	160,0	160,0
<b>Ujeté vozokilometry<sup>1)</sup> celkem [tis.]</b>	<b>162 299</b>	<b>180 842</b>	<b>180 973</b>	<b>194 934</b>	<b>200 765</b>	<b>204 427</b>	<b>207 065</b>
Metro	53 532	52 231	55 673	57 529	58 128	59 244	60 894
Tramvaje <sup>2)</sup>	43 879	50 855	51 470	54 578	57 931	57 719	58 509
Autobusy <sup>3)</sup>	64 888	73 676	69 666	77 924	79 552	82 090	81 980
Železnice	–	4 080	4 164	4 903	5 154	5 374	5 682
<b>Přepravené osoby za rok celkem [mil. osob]</b>	<b>1 220,3</b>	<b>1 251,8</b>	<b>1 262,9</b>	<b>1 278,4</b>	<b>1 261,2</b>	<b>1 269,6</b>	<b>1 281,7</b>
Metro	583,9	450,1	456,8	461,2	435,6	430,9	440,5
Tramvaje	332,0	356,9	358,3	366,9	371,8	373,4	368,9
Autobusy <sup>3)</sup>	302,3	405,9	409,3	410,7	411,8	417,0	417,7
Železnice	–	36,5	36,7	37,5	39,4	45,0	51,5
Lanovka	1,8	1,9	1,5	1,8	2,1	2,0	2,2
Přivozy	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	1,2	0,9

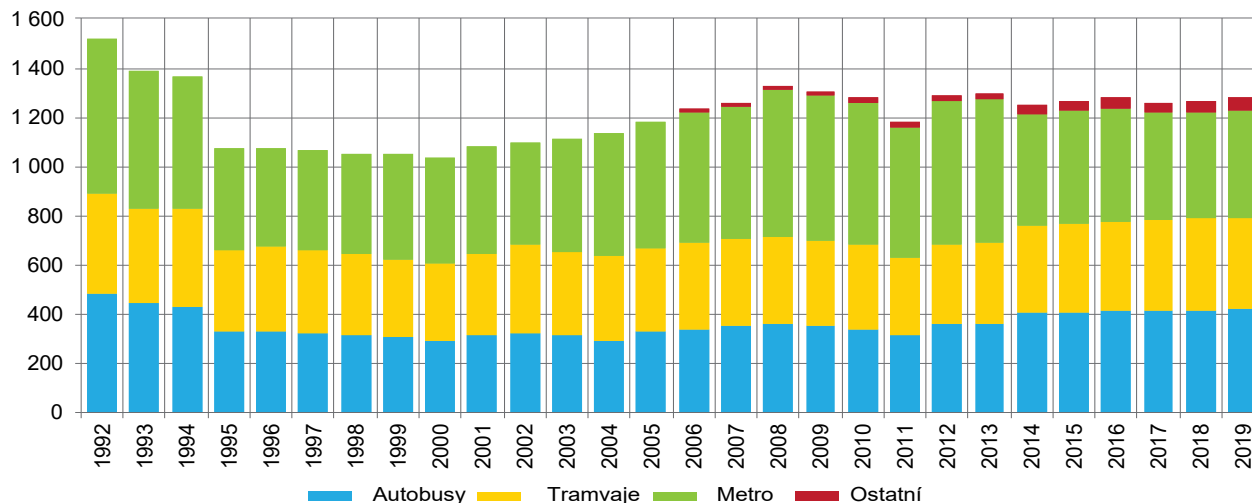
<sup>1)</sup> U železniční přepravy jde o vlakokilometry.

<sup>2)</sup> Včetně lanové dráhy na Petřín.

<sup>3)</sup> Od roku 2014 jsou do statistik pro území hl. m. Prahy započítány ukazatele z úseků příměstských autobusových linek na území města.

Zdroj: TSK–ÚDI

Obr. D3.2.1: PID – přepravené osoby za rok [v mil.]; 1992–2019



Poznámka: Od roku 2006 jsou do grafu zaneseny i hodnoty přepravených osob za vlaky, od roku 2014 i za lanovku a přívozy. Tyto hodnoty byly sloučeny do kategorie ostatní.

Zdroj: TSK-ÚDI

### D3.3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V PRAZE

Jízdní kolo je pro značnou část obyvatel prostředkem k aktivní rekreaci, ale stále výrazněji viditelnou a rozvíjející se alternativou k ostatním druhům dopravy, šetrnou k životnímu prostředí a podporující zdravý životní styl. Podpora cyklistické dopravy a vytváření potřebné infrastruktury na území Prahy je součástí plánovaného rozvoje města.

V roce 2003 schválila Rada HMP Koncepti rozvoje základního systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy, která předpokládala postupnou realizaci cyklotras celoměstského významu. V říjnu 2006 vzala Rada HMP na vědomí návrh nového systému číselného označování cyklistických tras na území hl. m. Prahy, který na koncepci navazuje a tuto síť cyklotras celoměstského významu dále rozšířil a upřesnil. V roce 2009 byla síť dále rozšířena a aktualizována v souvislosti s návrhem nového územního plánu. Rada HMP v říjnu 2010 schválila a přijala Koncepti rozvoje cyklistické dopravy v Praze do roku 2020 jako základní materiál pro další rozvoj městské cyklistiky, a to nejen jako druhu rekreace, ale především v jejím dopravním významu. Hlavním cílem Koncepte je zvýšení podílu cyklistické dopravy až na 5 % v roce 2020, čehož má být dosaženo kombinací vhodných opatření. V lednu 2015 byla ustavena Komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu. V únoru 2019 schválila RHMP usnesením č. 261/2019 aktualizaci generelu cyklistické dopravy, tedy celoměstského systému cyklotras. Generel je podkladovým materiálem pro práci magistrátních institucí a doplňkovým podkladem pro rozhodování v území.

Nadřazené, páteřní a hlavní cyklotrasy vytvářejí základní síť roštové struktury, ze které vycházejí opatření ke zlepšování podmínek pro plošnou průjezdnost a obsluhu území města pro jízdní kola. Zlepšení podmínek má být dosaženo kombinací opatření infrastruktury pro jízdní kola od chráněných koridorů (stopy bez kontaktu s motorovou dopravou) až po moderní řešení integrační cyklistické infrastruktury v hlavním dopravním prostoru (vyhrazené a tzv. ochranné jízdní pruhy, vyčkávací prostory před světelnou křižovatkou, cykloobousměrky apod.). Intenzity provozu cyklistické dopravy jsou celoročně sledovány automatickými sčítači na 30 profilech (sčítače jsou rozmístěny na významných směrech cyklistické dopravy a na rekreačních trasách), jejichž výstupy jsou zveřejněny on-line na stránkách TSK Praha a <https://unicam.camea.cz/Discoverer/BikeCounter/index>. Další podklady jsou získávány z ručních sčítání dopravy v uliční síti a z dat o využívání navigačních aplikací pro cyklisty, které jsou on-line dostupné na adrese <https://golemio.cz/cs/node/22>. Na srovnatelných profilech sledovaných automatickými sčítači došlo v roce 2019 k meziročnímu poklesu intenzit o 8,53 %. Cyklistické profily Povltavská, Podolské nábřeží-stezka, Barrandovský most a Modřany jsou dlouhodobě lokality s největším počtem detekcí cyklistů v obou směrech. Nejvyšší počet detekovaných cyklistů byl v srpnu a červnu.

Obr. D3.3.1: Generel cyklistické dopravy hl. m. Prahy



Zdroj: IPR

V roce 2019 proběhl „Výzkum cyklistické dopravy v Praze“, jehož cílem bylo zmapovat podmínky pro cyklistiku, motivaci a důležitost faktorů pro volbu jízdního kola jako dopravního prostředku a bariéry bránící většímu rozvoji tohoto druhu dopravy. Výzkumu se zúčastnilo 3 234 respondentů. V Praze stále narůstá počet pravidelných cyklistů – tedy těch, kteří jezdí na kole minimálně jednou týdně. Aktuální počet cyklistů v Praze se pohybuje okolo čtvrt milionu osob. Změnu podmínek pro cyklistiku v Praze za posledních pět let hodnotí kladně 75 % dotázaných Pražanů.

V roce 2019 pokračoval nárůst popularity sdílení jízdních kol neboli bikesharing. Největším poskytovatelem byla společnost Rekola Bikesharing, s. r. o. V letech 2018 a 2019 se zapojily další společnosti a nabídka se rozšířila např. o elektrokola Freebike či elektrokoloběžky Lime.

Ke konci roku 2019 bylo vyznačeno směrovým značením 515 km cyklotras. Z celé sítě cyklistických komunikací mělo 194 km charakter chráněných tras a 126,9 km (155,9 km při zahrnutí cykloobousměrek) využívalo integrační opatření.

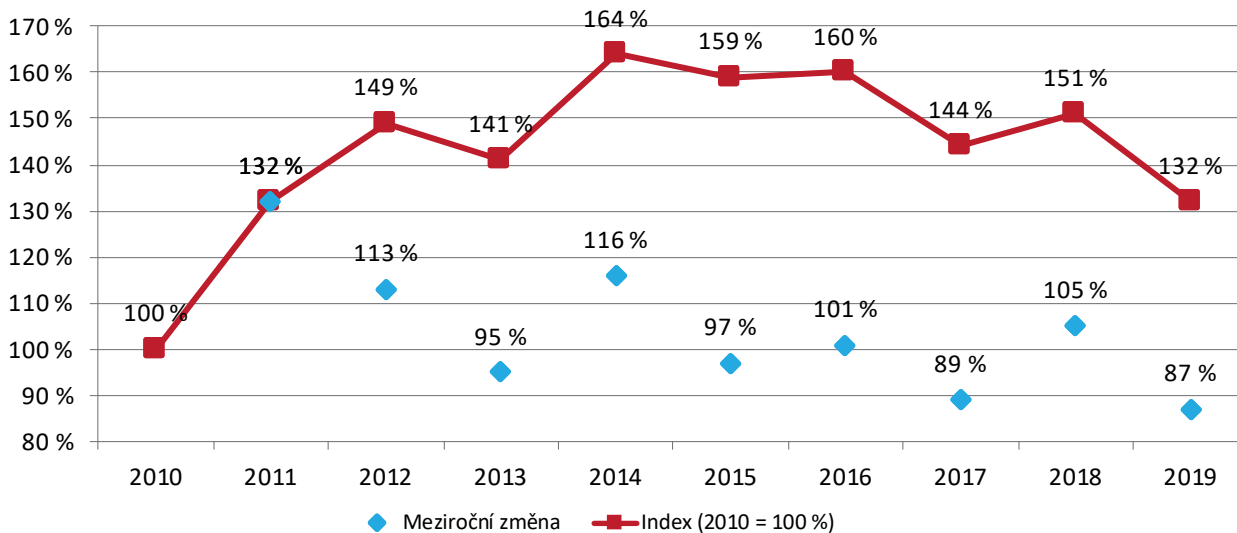
Integrace cyklistických řešení v projektech novostaveb a rekonstrukcí zahájená v předchozích letech přinesla v roce 2019 výsledky v podobě samotných realizací staveb. Pokračování tohoto trendu dává naději pro zlepšování podmínek pro cyklistickou dopravu i v dalších letech. V roce 2019 byly realizovány následující významnější akce:

- cyklostezka Nebušice – Přední Kopanina (cyklotrasa A17, délka 0,60 km),
- cyklostezka Uhřetěves, Ke Kříži (cyklotrasa X0021, délka 0,20 km),
- cyklostezka Hloubětín (cyklotrasa A43, délka 0,15 km),
- cyklostezka Hloubětín, Kbely, Satalice (cyklotrasa A266, 2,00 km),
- rozšíření cyklostezky u Šárova kola (cyklotrasa A1),
- zřízení 8,62 km cyklopruhů,
- zřízení 16 cyklopřejzdů (z toho 4 řízené světelnou signalizací),
- zřízení 1,42 km vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy, taxi a jízdní kola,
- zřízení 1,45 km cykloobousměrek,

- zřízení 0,17 km cyklopiktodorodů,
- instalace dalších 278 městských stojanů na kola (dvoumístné),
- souvislé i lokální opravy povrchů, revitalizace i realizace dopravního značení a zařízení cyklistických komunikací.

Informace z oblasti cyklistické dopravy lze nalézt na internetových stránkách hl. m. Prahy na adrese [cyklo.praha.eu](http://cyklo.praha.eu). Oficiální cyklistická mapa Prahy (dynamická mapa) je k dispozici v rámci Geoportálu hl. m. Prahy ([www.geoportal-praha.cz](http://www.geoportal-praha.cz)) a od roku 2017 poskytuje hl. m. Praha také vyhledávač tras pro cyklisty na adrese [www.nakoleprahou.cz](http://www.nakoleprahou.cz). Magistrát hl. m. Prahy nechal vyvinout navigační aplikaci Na kole Prahou, která je volně k dispozici pro bezplatné užití. Pokrývá jak Prahu, tak její nejbližší okolí, a kromě uživatelsky pokročilého nastavení vyhledávání a variantního plánování, nabízí i doporučené výlety a zajímavá místa.

Obr. D3.3.2: Vývoj intenzity cyklistické dopravy; 2010–2019



Vzhledem k postupné obměně sítě sčítačů a občasným až ročním výpadkům byly vypočteny meziroční změny intenzity cyklistické dopravy na sčítačích, přičemž do výpočtu byly započteny vždy pouze ty sčítače, které fungovaly v obou po sobě následujících letech. Výsledkem je index cyklistické dopravy k roku 2010.

Zdroj: Městem na kole

## D3.4 PĚŠÍ DOPRAVA

Chůze má nesporný význam jako základní, levný a k životnímu prostředí šetrný způsob dopravy, který slouží nejen k přemístování osob, ale i k upevnování jejich fyzického a duševního zdraví, k odpočinku a navazování kontaktů mezi lidmi.

Hl. m. Praha získává informace o pěší dopravě prostřednictvím jednak pravidelných dotazníkových průzkumů mezi obyvateli a návštěvníky Prahy, jednak nárazových průzkumů na konkrétních lokalitách. V pražském Podolí je od roku 2018 instalován zatím jediný stacionární sčítač chodců. Na jaře 2019 byla dokončena prověřovací studie o dalších možnostech automatického sledování intenzity pěší dopravy, testovací provoz bude probíhat do roku 2021.

Je nepopíratelné, že v Praze se relativně největší počet pěších cest realizuje v centrální oblasti města, kde jsou přímo spojeny s turistickým ruchem. Chodecky nejfrekventovanější je tzv. „zlatém kříži“ (tj. Václavské náměstí – ulice Na můstku – ulice 28. října – Na příkopě), kde se intenzity pohybují v rozmezí od 5 000 do 8 000 chodců za hodinu. Také navazující trasy k turisticky přitažlivým lokalitám Pražského hradu, Malé Strany a Starého Města vykazují až 4 000 chodců za hodinu.

Obecně je ale z hlediska bezpečného pohybu chodců kladen důraz především na trasy s vysokým počtem procházejících dětí (cesty do škol, zájmových a sportovních zařízení) a lokality s častějším výskytem osob s omezenou schopností pohybu a orientace a seniorů. Úpravy vedoucí ke zvýšení bezbariérové prostupnosti komunikací ve správě TSK hl. m. Prahy a bezpečnosti chodců na nich probíhají jmenovitě v rámci programu BESIP a naplňování Koncepte odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v Praze (projekt Praha bez bariér). Dále pak ve shodě s příslušnými právními předpisy v rámci veškerých prováděných stavebních úprav. Úpravy na komunikacích v majetkové správě městských částí Prahy jsou financovány z rozpočtu příslušných městských částí, na soukromém majetku soukromými investory.

Z počínů, které přispěly v roce 2019 ke zlepšení podmínek pro pohyb, pobývání, sportovní aktivity a odpočinek chodců, lze na základě informací městských částí hl. m. Prahy uvést zejména:

- Nové přechody pro chodce
- Bezpečnostní úpravy přechodů pro chodce stavební úpravou
- S úrovní chodníků integrované přechody s funkcí zpomalovacích prahů
- Zřízení či úprava pěších zón
- Zřízení obytných zón
- Výstavba nových komunikací pro chodce
- Rekonstrukce a opravy stávajících chodníků
- Úprava veřejných ploch a prostranství pro odpočinek nebo sport
- Lokální dopravní zklidnění místních komunikací
- Bezbariérové úpravy přechodů pro chodce

**Tab. D3.4.1: Délka pěší infrastruktury v hlavních kategoriích; 2019**

Stávající liniové prvky pro pěší	Délka [km]
Chodníky	5 285,2
Nezpevněné cesty	323,2
Pasáže	17,4
Vyšlapané zkratky	312,4
Pěší zóny	17,1
Stezky pro pěší a cyklisty	207,0

Zdroj: MHMP

## D3.5 DALŠÍ PROJEKTY V OBLASTI UDRŽITELNÉ MOBILITY

### Projekt Čistou Stopou Prahou

Kampaň Čistou stopou Prahou (ČSP) má za cíl motivovat veřejnost k tomu, aby více přemýšlela a diskutovala nad tématem dopravy a jejím vlivu na město a jeho obyvatele. Snahou je podávat veřejnosti objektivní informace, informovat je o aktuálním dění a nabízet možnosti bezemisního nebo nízkoemisního způsobu pohybu po městě. Vyšší povědomí lidí o problematice dopravy přispívá ke zlepšování kvality života v Praze bez nutnosti vytvářet regulace a zákazy. Více informací je uvedeno na stránkách [www.cistoustopou.cz](http://www.cistoustopou.cz).

Součástí projektu byla také Kampaň hl. m. Prahy v rámci Evropského týdne mobility (ETM) s aktivitami podporujícími čistou mobilitu v zájmu zlepšení stavu životního prostředí a zdraví obyvatel města. Významnou akcí ETM je Den bez aut, který byl v roce 2019 poprvé organizován na více místech hl. m. Prahy samotnými městskými částmi (Praha 19, Praha – Újezd a Praha – Dolní Měcholupy).

### Osvětová kampaň Pěšky do školy

V roce 2019 se uskutečnil 3. ročník osvětové a motivační kampaně zaměřené na děti školního věku, potažmo jejich rodiče – propagoval udržitelné způsoby dopravy do školy prostřednictvím uspořádání jedno- nebo vícedenního happeningu. Děti byly motivovány vyměnit dopravu osobním autem za chůzi či jízdní kolo, koloběžku apod. Realizátorem projektu byla organizace Pražské matky, z. s.

### Příprava plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

V roce 2019 byl dokončen Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, který byl závazně schválen usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019. Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2462 ze dne 18. 11. 2019 byl následně schválen Akční plán pro období do roku 2023. Strategický dokument vytyčuje parametry rozvoje dopravního systému města včetně vazeb ze Středočeského kraje v úzkém provázání nejen na otázky životního prostředí. V současné době probíhá implementace jednotlivých opatření, která jsou součástí schváleného Akčního plánu. Více informací je uvedeno v kapitole E2 Strategie a koncepce a dále na stránkách [www.poladprahu.cz](http://www.poladprahu.cz).

### Projekt rozšíření zón placeného stání (ZPS) na další městské části.

V roce 2019 došlo v ZPS v Praze k několika drobným úpravám plošného rozsahu tohoto nástroje – k rozšířením došlo ke konci roku v oblastech městských částí Praha 4 (Braník a Michle), Praha 5 (Košíře a Malvazinky) a Praha 6 (Ruzyně, Střešovice a Hanspaulka). V Praze 9 byla v roce 2019 započata příprava na zprovoznění ZPS, ačkoli samotné spuštění proběhlo až začátkem ledna 2020.

V roce 2019 došlo z hlediska ZPS k přínosu rovněž v rovině odborné, a to díky vytvoření Komise Rady hl. m. Prahy pro parkování. Tu tvoří panel odborníků, kteří poskytují Radě hl. m. Prahy své expertní připomínky ke komplexní problematice parkování. Mimo jiné i díky tomuto panelu započala v roce 2019 práce na novém dokumentu – strategii dalšího rozvoje ZPS.

### Projekt pražského carsharingu

V průběhu roku 2019 nedoznal projekt pražského carsharingu větších úprav. Současní poskytovatelé carsharingu zvyšovali množství nabízených vozidel, někteří poskytovatelé přibyli. Celkové množství carsharingových vozidel sdílených formou tzv. B2C narostlo mezi roky 2018 a 2019 z 650 na 900, s tím, že noví provozovatelé sdílených vozidel v Praze často distribuují nová nízkoemisní či zcela bezemisní vozidla. B2C carsharing, tzv. „business-to-customer“ je forma carsharingu, kdy provozovatel služby zároveň provozuje svá sdílená vozidla, opakem je carsharing P2P (tzv. „peer-to-peer carsharing“ či „komunitní carsharing“), forma carsharingu, kdy provozovatel platformy neprovozuje sdílená vozidla – ta jsou provozována jednotlivými uživateli.