

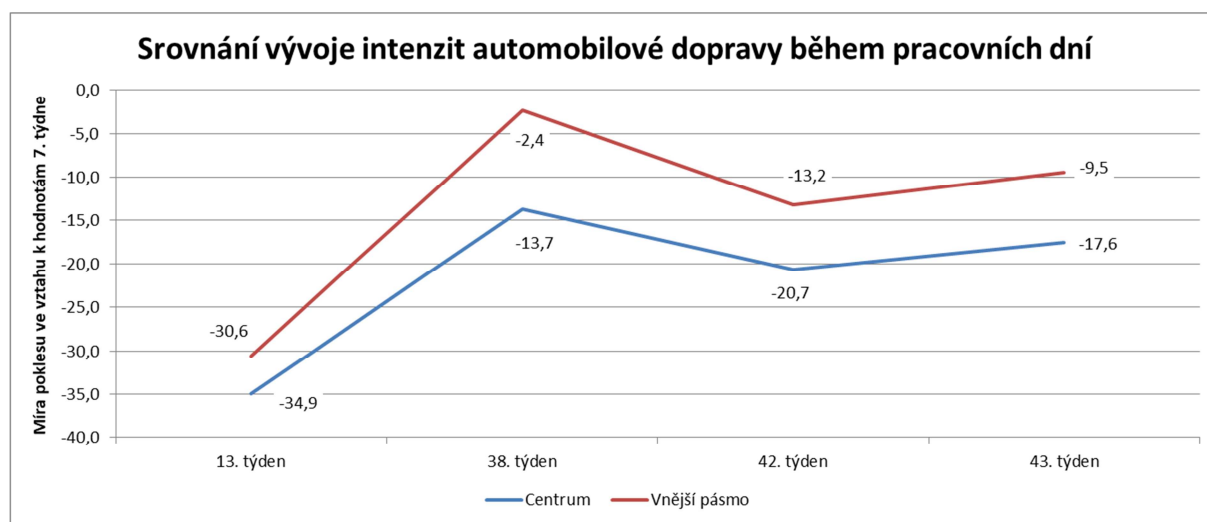
Shrnutí závěrů

Vliv restriktivních vládních opatření v souvislosti s COVID-19 na dopravu v Praze

Během roku 2020 se Česká republika potýká s výskytem pandemie koronaviru COVID-19. Vláda země zavedla ve snaze o snížení intenzity šíření během jarních měsíců restriktivní opatření. Postupně, během léta, zavedená opatření rozvolňovala, až přestala platit téměř všechna. Vzhledem k opětovnému růstu počtu onemocnělých od začátku září, byly v České republice opětovně zavedeny restriktivní opatření. Od 5. října 2020 platí pro celé území státu nouzový stav a postupně je dále omezována školní výuka či kulturní, společenské a náboženské akce. Na začátku třetí říjnové dekády byly navíc uzavřeny provozovny služeb spolu s prodejny nenabízející základní sortiment a od 28. října navíc platí v období mezi 21. a 5. hodinou zákaz vycházení.

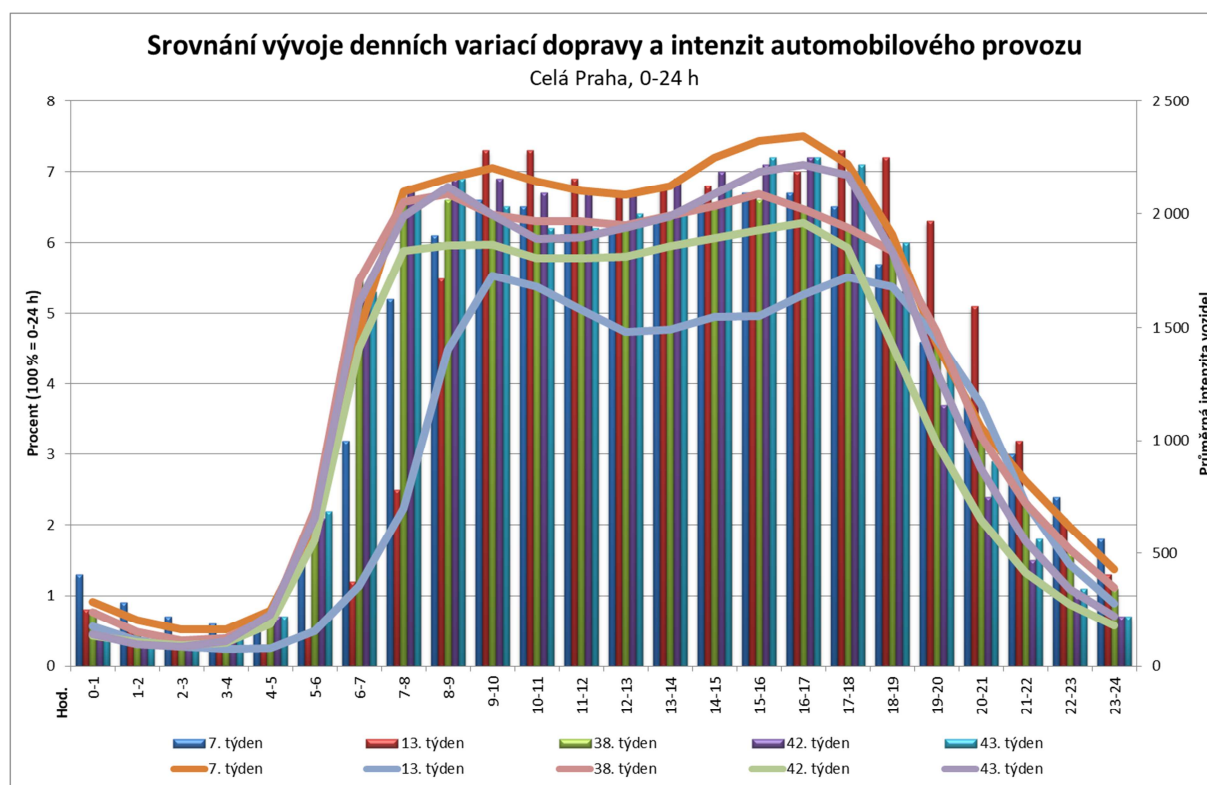
Aplikovaná opatření měla vliv na dopravu na území hlavního města Prahy. TSK-ÚDÍ prověřovala dopady zavedených omezení již během jarního období a obdobnou zprávu zpracovala i k přelomu října a listopadu, v níž monitoruje dopady během podzimu zavedených restrikcí a srovnává je jak se stavem před jarním propuknutím pandemie v České republice, tak s 13. týdnem roku 2020, kdy při jarní fázi zaznamenala pražská doprava nejvýraznější útlum, dále pak s 38. týdnem připadajícím na měsíc září a říjnovými 42. a 43. týdnem. Vedle toho navíc ještě hodnoty ze 42. a 43. týdne porovnávala se stejným obdobím roku předchozího.

Při vyhodnocování těchto dopadů byly využity jak dopravně inženýrské údaje, jimiž společnost sama disponuje, tak rovněž údaje externích poskytovatelů, a sice pro vliv na cyklistiku a na využití parkoviště v režimu P+R jsou využita data společnosti OICT a pro vyhodnocení dopadů na počty přepravovaných cestujících v síti metra jsou využita data Dopravního podniku hl. m. Prahy.

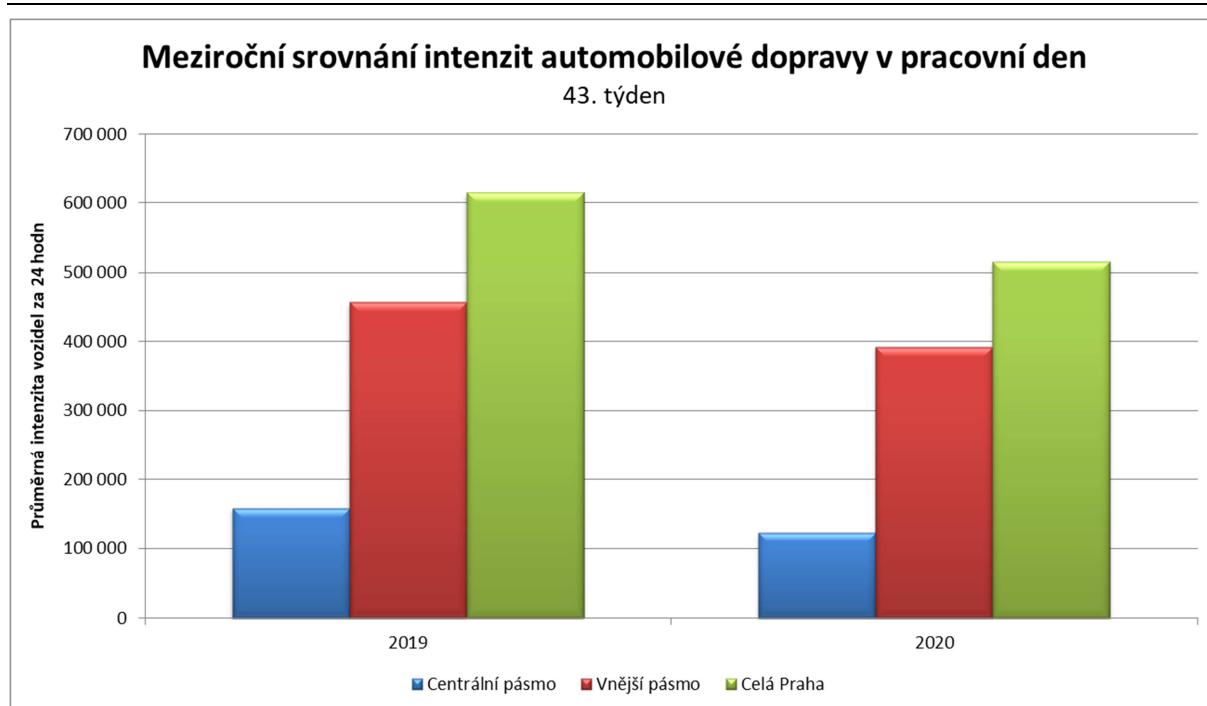


Obrázek 1: Srovnání vývoje intenzit automobilové dopavy během pracovních dní

Vliv na automobilovou dopravu byl zjišťován na základě intenzit z 27 lokalit rozprostřených po území celého města. Zvláštní pozornost pak byla věnována intenzitám v Tunelovém komplexu Blanka. V průběhu podzimní fáze došlo k poklesům intenzit pražské dopravy, byť jejich míra není tak výrazná jako v případě jarního období. V pracovní dny 13. týdne poklesla doprava o jednu třetinu vůči období před vypuknutím pandemie a během pracovních dní podzimních týdnů se pokles pohyboval v úrovni cca 20 % v centrálních částech města a 10 % ve vnějších oblastech. Meziročně se doprava v roce 2020 v porovnávaném období pohybovala průměrně na úrovni 83 % předchozího roku. Rozložení dopravy v rámci pracovního dne vyjádřeného denními variacemi dopravy se sice během jarních omezení oproti obvyklému stavu změnilo odsunutím špičkových hodin na pozdější období, avšak k obdobné situaci v průběhu podzimu nedošlo a rozložení zůstalo podobné jako při obvyklém stavu dopravy.

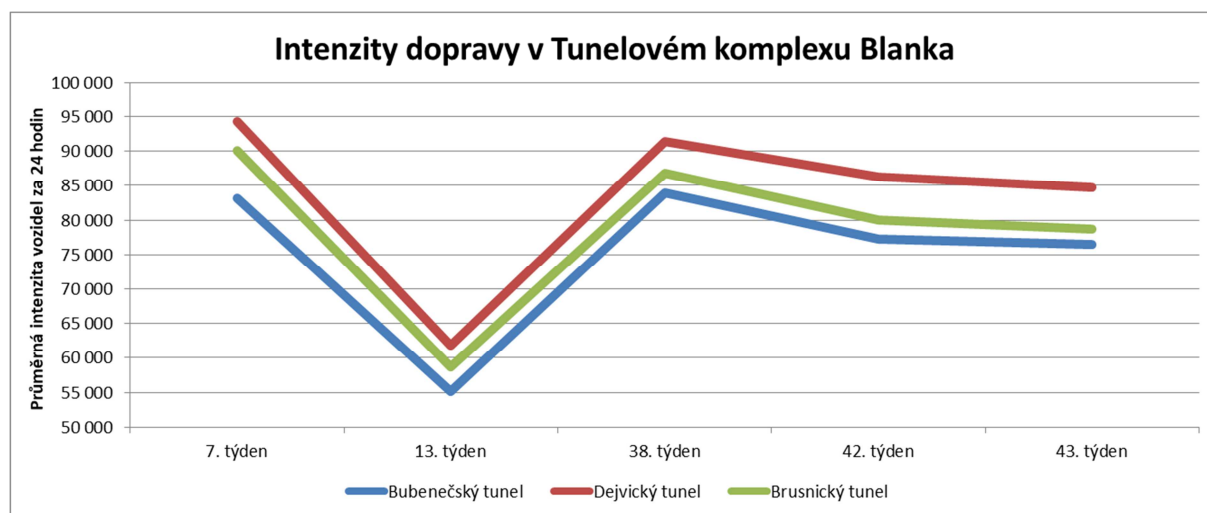


Obrázek 2: Srovnání vývoje denních variací dopravy a intenzit automobilového provozu

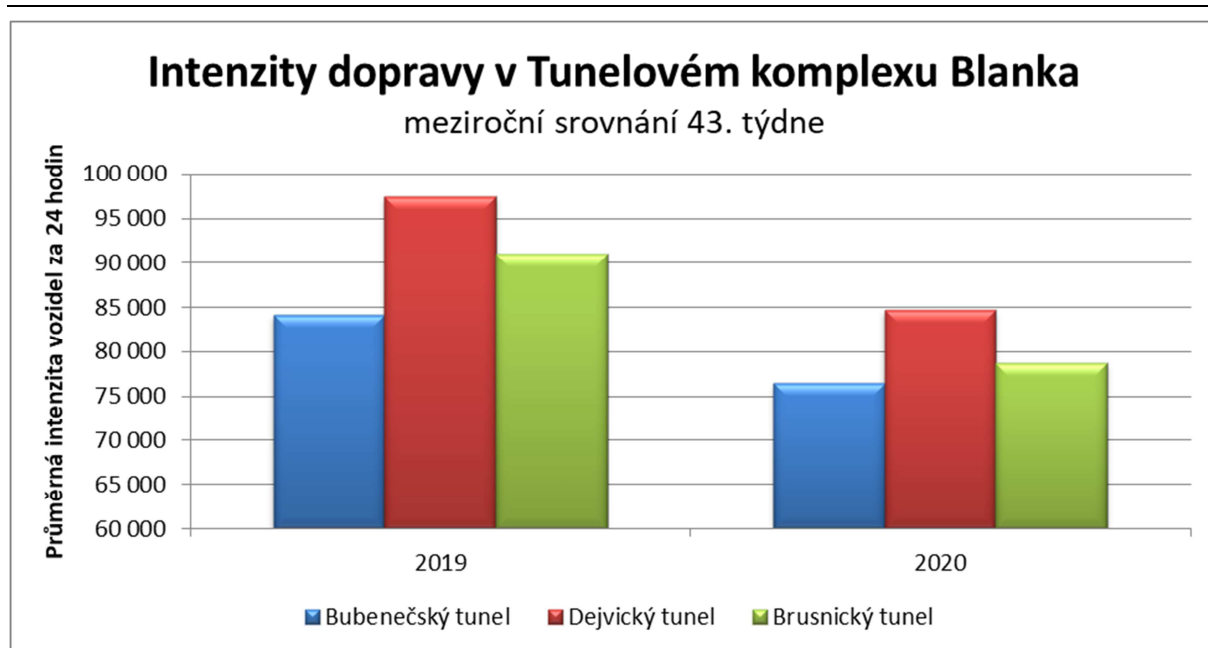


Obrázek 3: Srovnání intenzit automobilové dopravy ve 43. týdnu za roky 2019 a 2020

Trend vývoje intenzit dopravy v Tunelovém komplexu Blanka odpovídal změnám, k nimž docházelo na celopražské síti, tedy třináctý týden roku se projevil výrazným poklesem, po němž se intenzity dopravy vrátily na svou obvyklou úroveň. Podzimní omezení přinesla v Tunelovém komplexu Blanka jen mírné poklesy intenzit. Meziročně doprava v těchto třech tunelech během podzimních omezení poklesla o 9 až 13 procent.



Obrázek 4: Intenzity automobilové dopravy v tunelovém komplexu Blanka



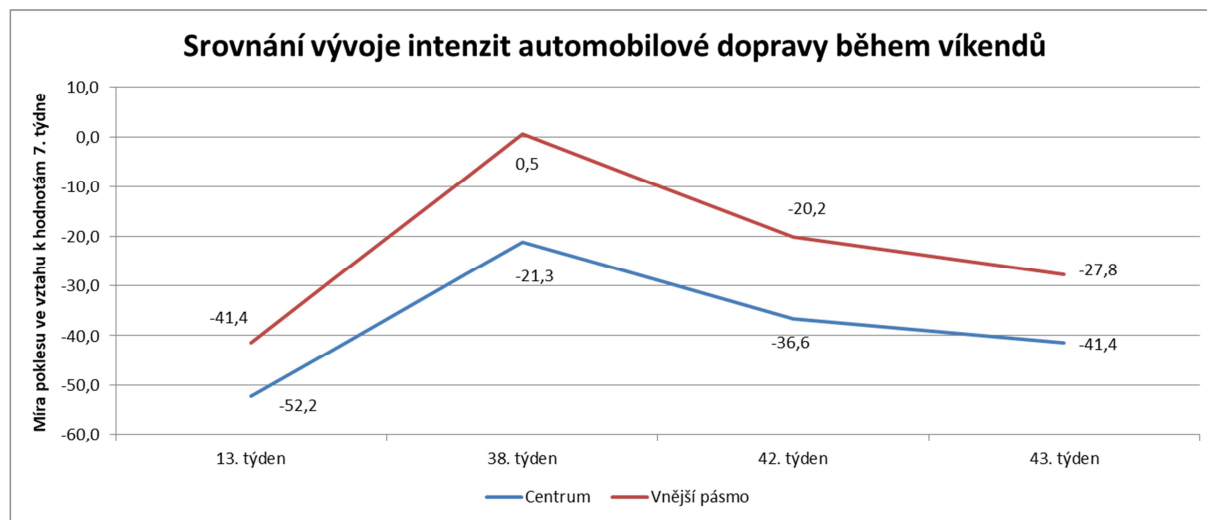
Obrázek 5: Meziroční srovnání intenzit dopravy v TKB ve 43. týdnu

V procentuálním rozložení dělby přepravní práce se 43. týden roku 2020 projevil 14% poklesem podílu hromadné dopravy oproti běžnému stavu, zatímco podílů individuální automobilové dopravy vzrostl o devět procent a šestiprocentní nárůst zaznamenaly i cesty pěších.



Obrázek 6: Předpokládaná dělba přepravní práce v průběhu 43. týdne

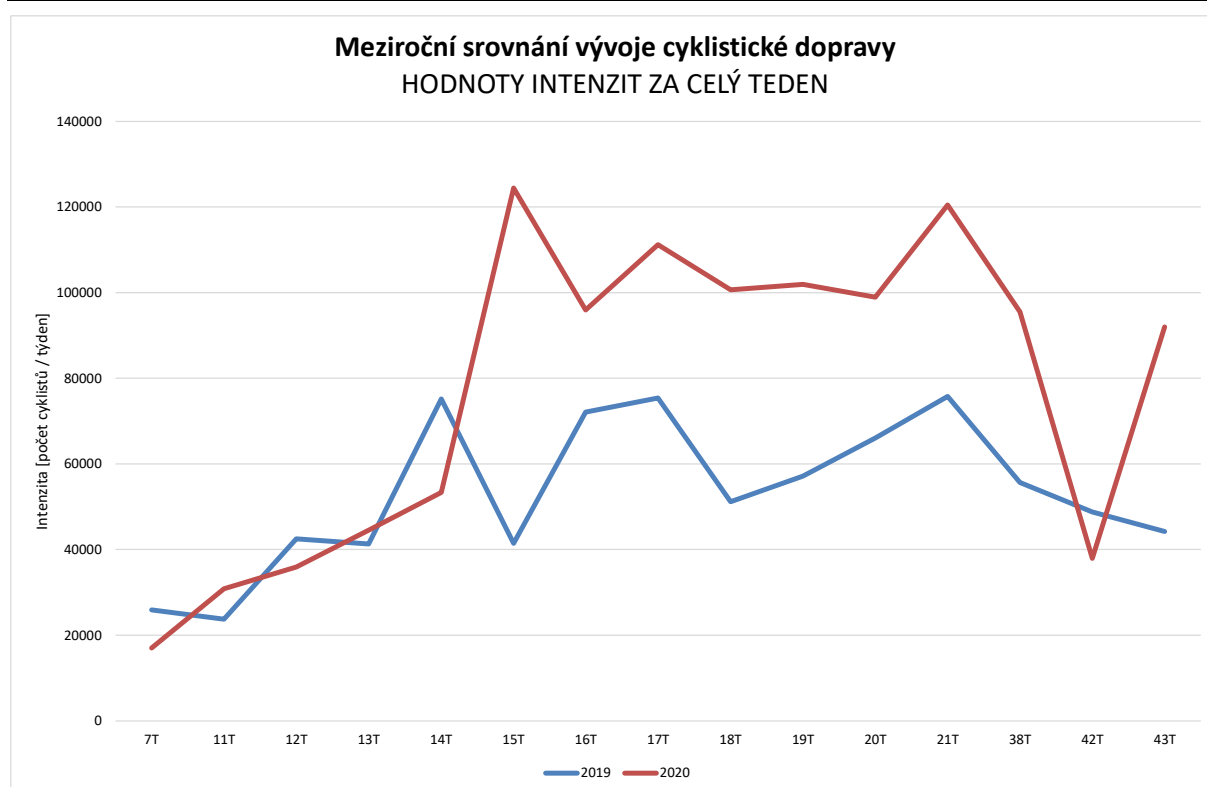
Víkendová doprava se projevila ve třináctém týdnu poklesem na přibližně polovinu svých intenzit před protikoronavirovými omezeními. I o víkendu 43. týdne zaznamenaly intenzity dopravy pokles, a to o přibližně 41 % v centrální části města a o cca 28 % ve vnějším pásmu. V meziročním srovnání víkendových intenzit dopravy za 42. týden představovaly hodnoty roku 2020 pokles o 67 % z úrovně roku 2019. Variace dopravy během víkendu s uplatňovanými protikoronavirovými omezeními vykazují během nočního období nižší podíl celodenního objemu dopravy, který je vystřídán razantnějším nástupem v ranních či dopoledních hodinách a dále procentuálně vyššími podíly jednotlivých hodin během dne. V podvečerní čas do půlnoci jsou podíly sedmého týdne naopak vyšší, než stejné období během podzimních víkendů.



Obrázek 7: Srovnání vývoje víkendových intenzit automobilové dopravy

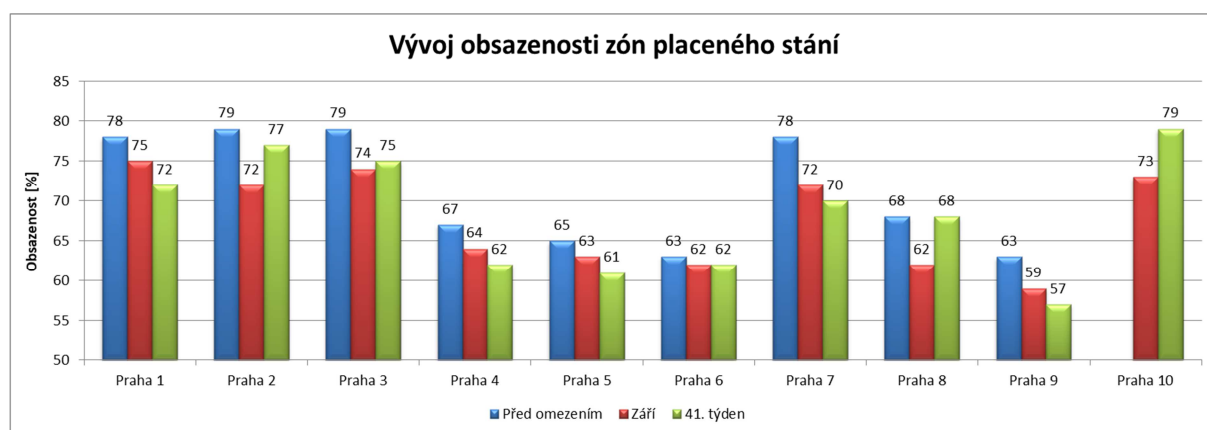
Spojení po vytipovaných trasách především na území centrální části hlavního města prověřilo TSK pomocí měřicího vozidla zjišťující u každé z jízd celkovou cestovní dobu, dobu stání a následně i cestovní rychlost. Při srovnávání údajů naměřených během jara roku 2020 se stavem před uplatňováním protikoronavirových omezení došlo vlivem nižších intenzit ke zlepšení průjezdnosti metropolí. I během podzimních omezení, byť pokles intenzit není tak markantní, se hodnoty získané z jednotlivých jízd měřicím vozidlem příliš neliší od hodnot dosahovaných na jaře. Výraznější nárůst cestovní doby i doby stání spolu s poklesem cestovní rychlosti zaznamenala trasa mezi Barrandovem a Smíchovem a potřebná cestovní doba se rovněž zvýšila u trasy z Bubnů na náměstí I. P. Pavlova.

Intenzity cyklistické dopravy byly zjišťovány na celkem 25 stanovištích rozprostřených po území hlavního města Prahy. Počty projíždějících cyklistů jsou závislé na počasí panujícím v konkrétním porovnávaném období, jež může být meziročně rozdílné, což může vzájemné porovnání znesnadňovat. V roce 2020 vrostly intenzity cyklistické dopravy o 72 % (v případě 38. týdne) či o 108 % při meziročním srovnání 43. týdnů, což může vysvětlovat způsob trávení volného času obyvateli metropole jako formu náhrady zrušených sportovních aktivit.



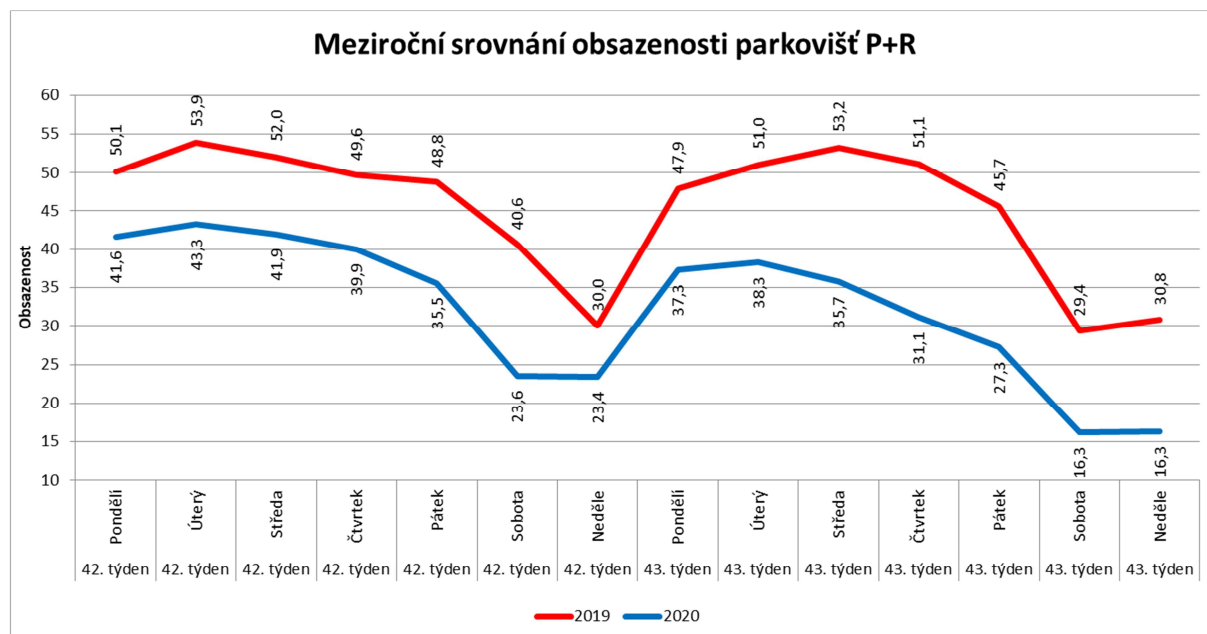
Obrázek 8: Meziroční srovnání vývoje intenzit cyklistické dopravy

Vládou České republiky zaváděná restriktivní opatření měla vliv i na využívání parkovacích stání zařazených do zón placeného stání (ZPS). Vzhledem k tomu, že během jarních měsíců byla vládním rozhodnutím zrušena povinnost za parkování vozidel platit, a proto se obsazenost jednotlivých stání při srovnání s předcházejícím obdobím odlišovala. Obdobná situace byla i u porovnání počtů vozidel parkujících v zónách s příslušným oprávněním vůči vozidlům parkujícím bez tohoto oprávnění. Během podzimních protikoronavirových opatření toto bezplatné parkování zavedeno nebylo a hodnoty se proto příliš neliší oproti období ze začátku roku 2020. Během roku se počty parkovacích stání různě měnily a v srpnu navíc zóny placeného stání rozšířily i na území Prahy 10. Během 41. týdne obsazenost zón obvykle poklesla, a to o jedno až osm procent, pouze Praha 8 zůstala na rovnocenné úrovni. Míra parkujících vozidel s oprávněním v 41. týdnu se vůči stavu před omezeními pohybovala v rozmezí od -1 až po 12 procent.



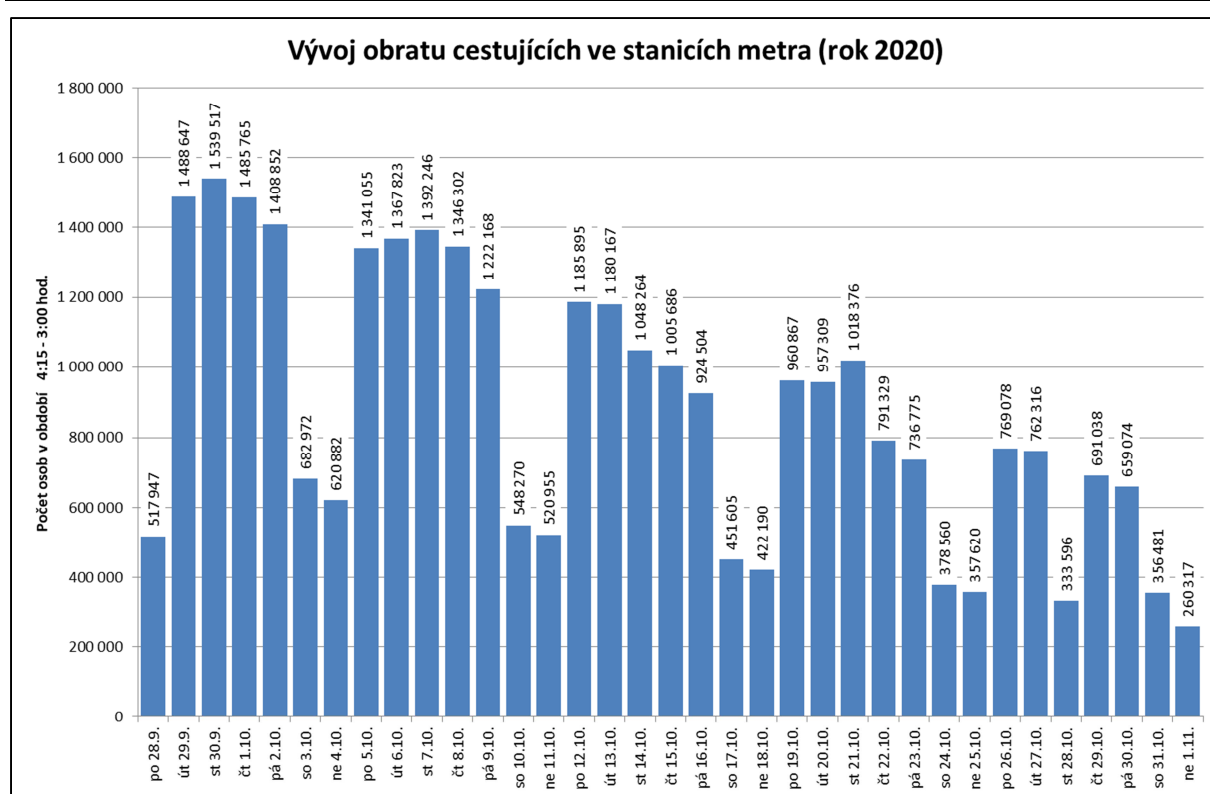
Obrázek 9: Vývoj obsazenosti zón placeného stání

Zájem řidičů o využívání parkovišť v režimu P+R se v meziročním porovnání let 2019 a 2020 snížil. V roce 2020 po zavedení podzimních restriktivních opatření klesalo využívání těchto parkovišť v závislosti na zavádění těchto opatření, takže víkend 43. týdne zaznamenal vůči předchozímu víkendu pokles o asi sedm procentních bodů, což souvisí s omezením volného pohybu občanů.

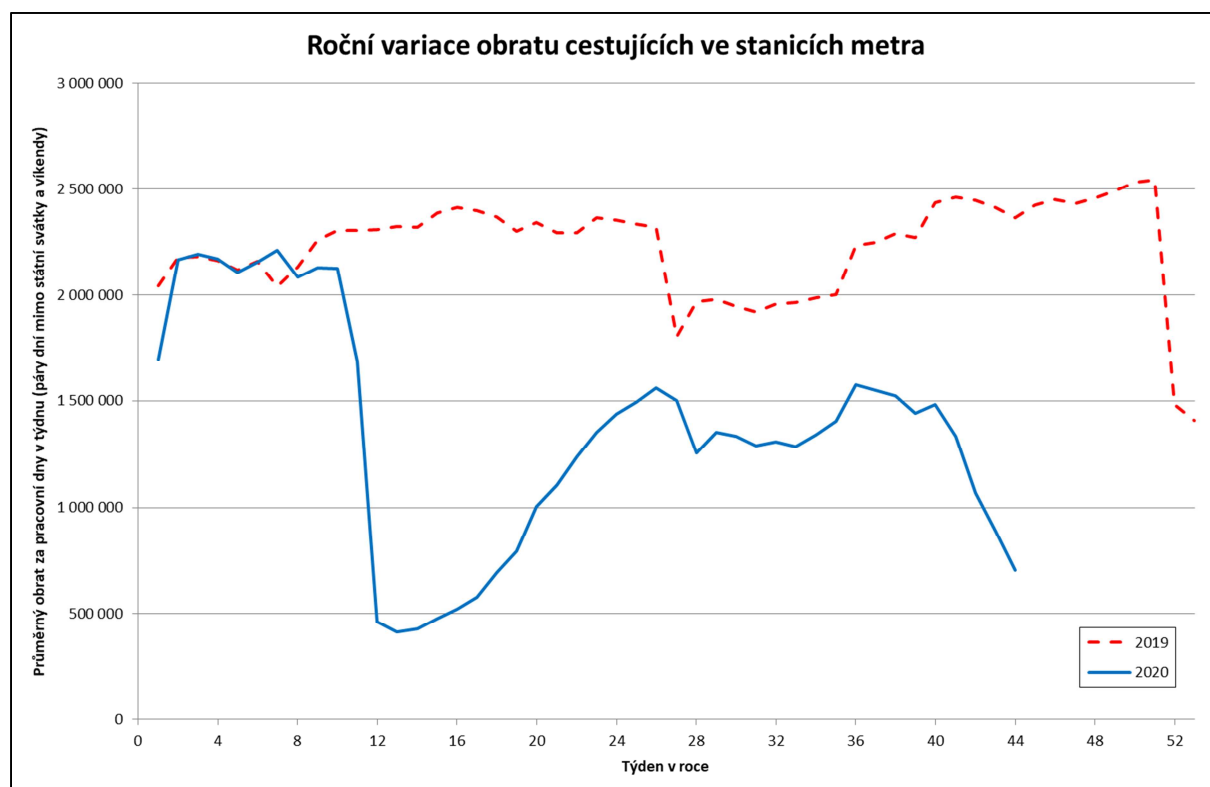


Obrázek 10: Meziroční srovnání obsazenosti parkovišť P+R za 42. a 43. týden roků 2019 a 2020

Zaváděná Protikoronavirová opatření se projevila i na změnách počtů cestujících přepravovaných linkami pražského metra. Pokles byl zaznamenán již během jarních měsíců, a ač se během letních měsíců zvýšil, hodnot z předchozího roku nedosáhl. Během podzimních měsíců nastal při uplatňování vládních omezení opětovný pokles počtů přepravených osob, na což Dopravní podnik hl. m. Prahy reagoval redukcí spojů nebo v některých případech i jejich rušením.



Obrázek 11: Vývoj obratu cestujících v metru za období 28. září až 1. listopadu roku 2020



Obrázek 12: Roční variace obratu cestujících ve stanicích metra a jejich meziroční porovnání

Seznam obrázků:

Obrázek 1: Srovnání vývoje intenzit automobilové dopravy během pracovních dní.....	1
Obrázek 2: Srovnání vývoje denních variací dopravy a intenzit automobilového provozu	2
Obrázek 3: Srovnání intenzit automobilové dopravy ve 43. týdnu za roky 2019 a 2020	3
Obrázek 4: Intenzity automobilové dopravy v tunelovém komplexu Blanka	3
Obrázek 5: Meziroční srovnání intenzit dopravy v TKB ve 43. týdnu.....	4
Obrázek 6: Předpokládaná dělba přepravní práce v průběhu 43. týdne	4
Obrázek 7: Srovnání vývoje víkendových intenzit automobilové dopravy.....	5
Obrázek 8: Meziroční srovnání vývoje intenzit cyklistické dopravy	6
Obrázek 9: Vývoj obsazenosti zón placeného stání	6
Obrázek 10: Meziroční srovnání obsazenosti parkovišť P+R za 42. a 43. týden roků 2019 a 2020	7
Obrázek 11: Vývoj obratu cestujících v metru za období 28. září až 1. listopadu roku 2020 ...	8
Obrázek 12: Roční variace obratu cestujících ve stanicích metra a jejich meziroční porovnání	8

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s.
Úsek dopravního inženýrství
Oddělení dopravních analýz a DI Koordinace