

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G



Polad' Prahu

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Akční plán 2019–2023



IPR
PRAHA



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

OI OPERÁTOR
CT ICT

Středočeský kraj

Shrnutí

Akční plán je prováděcím dokumentem Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, schváleného Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 24. 5. 2019. Pokrývá časové období do roku 2023 a umožňuje tak koordinovat přípravu a realizaci opatření Plánu mobility v potřebném detailu, který je vyšší než u obecněji pojatého Návrhu na období do roku 2030. I když je Akční plán jednorázově zpracovaným dokumentem, jeho obsah bude průběžně sledován a aktualizován v Pracovní skupině, která pokračuje ve své činnosti i po schválení výchozího Plánu mobility.

Akční plán se zabývá pouze opatřeními, které do roku 2023 budou mít zahájenou alespoň fázi přípravy. Takových opatření je však 244 z celkových 249, Akční plán tedy pokrývá prakticky kompletní spektrum opatření Plánu mobility.

Přiřazení odpovědnosti za implementaci Akčního plánu je provedeno skrze tzv. nositele opatření, tedy subjekty odpovědné za přípravu či realizaci jednotlivých opatření. Přehled všech nositelů s příslušnými opatřeními je uveden ve třetí kapitole. Nejpočetněji zastoupeným nositelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, následovaný Technickou správou komunikací hl. m. Prahy.

Z pohledu harmonogramu Akčního plánu se 48 opatření nachází ve fázi přípravy, naopak 192 opatření by mělo být ve fázi realizace. Již při vydání Akčního plánu jsou 4 opatření ze schváleného Plánu mobility hotová. Do roku 2023 by měla být dokončena téměř všechna opatření v přípravné fázi a více než polovina opatření ve fázi realizace.

Vyčísleny byly rovněž celkové i roční investiční náklady, provozní náklady a také případné příjmy na jednotlivá opatření, včetně nákladů partnerských subjektů jako je například ŘSD, SŽDC nebo Středočeský kraj. Na hlavní město Prahu připadá investiční nárok ve výši 61,3 mld. Kč pro období pěti let (2019–2023), přičemž rozpočtový výhled města pro kapitolu doprava je významně nižší. Proto bude nutné věnovat náležitou pozornost i zajištění financování navrhovaných opatření, což bude v kompetenci Manažerské skupiny k financím za účasti radního pro dopravu a radního pro oblast financí a rozpočtu, která se sejde čtyřikrát do roka a bude navrhovat aktualizaci harmonogramu Akčního plánu ve vztahu k financování navržených opatření.

Akční plán rovněž stanovuje etapové cíle k dosažení v roce 2023, na cestě za strategickými cíli Plánu mobility uvažovanými v horizontu roku 2030. Pravidla pro implementaci Akčního plánu jsou pak stanovena tak, aby pomocí úkolů rozepsaných pro jednotlivá opatření bylo možné sledovat pokrok v naplňování Plánu mobility ve čtvrtletních intervalech.

Obsah

1	Co je Akční plán?	4
1.1	Obsah Akčního plánu	5
1.2	Související dokumenty	6
2	Kritéria výběru opatření	7
2.1	Zásobník a Návrh	7
2.2	Prioritizace opatření	8
2.3	Úpravy opatření do Akčního plánu	10
2.3.1	Rozdělená opatření	10
2.3.2	Sloučená opatření	11
2.3.3	Čekající opatření	12
2.3.4	Změna názvu opatření	12
2.4	Souvislosti	14
2.5	Návrhové oblasti	16
3	Nositelé opatření	17
3.1	Odbory MHMP	17
3.1.1	Odbor dopravy MHMP	18
3.1.2	Odbor investic MHMP	19
3.2	Organizace hl. m. Prahy	21
3.2.1	Dopravní podnik hl. m. Prahy	21
3.2.2	Technická správa komunikací hl. m. Prahy	23
3.2.3	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy	25
3.2.4	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	27
3.2.5	Operátor ICT	27
3.3	Samospráva	28
3.4	Středočeský kraj	29
3.4.1	Integrovaná doprava Středočeského kraje	30
3.4.2	Odbor dopravy Středočeského kraje	31
3.4.3	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje	31
3.5	Státní organizace	31
3.5.1	Správa železniční dopravní cesty	32
3.5.2	Ředitelství silnic a dálnic ČR	33
4	Harmonogram	33
4.1	Opatření k realizaci	34
4.1.1	Dokončení do roku 2023	35
4.1.2	Dokončení po roce 2023	39
4.2	Opatření k přípravě	43
4.2.1	Dokončení do roku 2023	43
4.2.2	Dokončení po roce 2023	45
4.3	Opatření hotová	45
4.4	Opatření mimo Akční plán 2019–2023	46
5	Finanční rámec	46
5.1	Nároky Akčního plánu	46
5.2	Investiční náklady	47
5.2.1	Investiční náklady Prahy	48
5.3	Provozní náklady	49
5.3.1	Provozní náklady Prahy	51
5.4	Provozní příjmy	52
5.5	Rozpočet města	52
5.6	Manažerská skupina k financím	54

6	Dopady plánu	55
6.1	Indikátory	55
6.2	Etapové cíle	58
7	Implementace plánu	62
7.1	Organizační struktura	62
7.2	Rozsah aktivit	63
7.3	Harmonogram schůzek	64
7.4	Úkoly	65
7.4.1	Zadání úkolů	65
7.4.2	Metodický postup	66
7.4.3	Status úkolu	67
7.4.4	Kontrola plnění úkolů	67
7.5	Realizace opatření mimo Akční plán	67

1 Co je Akční plán?

Akční plán Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (dále jen „Akční plán“) je prováděcím dokumentem Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (dále jen „**Plán mobility**“), připraveného v rámci projektu Polad Praha (P+).

Cílem Akčního plánu je podpořit **naplňování Plánu mobility**, zejména jeho dokumentu **Návrh**, projednaného Radou hl. m. Prahy v dubnu 2019 a schváleného Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 24. 5. 2019, konkrétně jeho usnesením číslo 7/32. Akční plán informace uvedené v Návrhu upřesňuje a doplňuje k nim další položky. Jedná se o:

- doplnění odpovědných nositelů opatření a spolupracujících aktérů,
- vytvoření úkolů v přípravě opatření a
- stanovení termínů jejich plnění,
- upřesnění investičních a provozních nákladů,
- rozpoznání souvislostí mezi opatřeními a
- výběr prioritních opatření.

Akční plán byl prozatím sestaven pro období let **2019–2023**. Do konce tohoto období je totiž možné **čerpat finanční podporu z fondů EU** v rámci aktuálního plánovacího období Evropské unie z věcně příslušného Operačního programu Doprava a z Operačního programu Praha – pól růstu. O období platnosti dalších akčních plánů do roku 2030 bude rozhodnuto až na základě zkušeností s realizací prvního Akčního plánu do roku 2023.

2019–2023

Přestože je Akční plán jednorázově zpracovaným dokumentem (obdobně jako tři předchozí výstupy P+ Analýza, Dopravní politika a Návrh), s jeho obsahem bude nakládáno průběžně v rámci probíhající implementace, jak popisuje kapitola 7.

Zpracování Akčního plánu zůstalo v kompetenci Pracovní skupiny P+, tedy stejného týmu, který stál za celým dosavadním procesem přípravy Plánu mobility. Důležité je zapojení a spolupráce i dalších věcně zainteresovaných zaměstnanců z příslušných odborů MHMP a organizací města, včetně zástupce Středočeského kraje pro zajištění vzájemné koordinace. Ze stejného důvodu je nezbytné i zapojení státních organizací, které jsou investory nadměstských opatření, projektů a aktivit týkajících se zejména železniční infrastruktury (SŽDC), dálniční a silniční sítě (ŘSD).

Pracovní skupinu P+ tvoří zástupci těchto organizací, kteří jsou zároveň i nositeli opatření:

Nositelé

- Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy (ODO)
- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR Praha)
- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID)
- Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK)
- Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK)
- Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP)
- Operátor ICT (OICT)
- Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor dopravy (SČK)

Mezi dalšími důležitými nositeli opatření jsou subjekty, které nejsou stálými členy pracovní skupiny, avšak spolupracují na projektu:

- Magistrát hlavního města Prahy, odbor investiční (INV)
- Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD)
- Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)
- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje (KSÚS)
- Městská část Praha 14
- Městská část Praha 19
- Město Říčany
- Obec Chýně
- Obec Dolní Břežany

Akční plán musí být schválený Radou hl. m. Prahy. Po tomto schválení bude realizace akčního plánu **závazná nejen pro Radu hl. m. Prahy, ale také pro odbory MHMP a organizace města**. Akční plán se stane významným koncepčním rámcem a podkladem pro každoroční **sestavování rozpočtu hl. m. Prahy**, konkrétně především jeho kapitoly Doprava.

Závaznost

Akční plán bude poskytnutý **Středočeskému kraji**, který by ho měl vzít alespoň na vědomí a v praxi k němu přihlížet ve svých rozhodnutích týkajících se oblasti dopravy a dopravní infrastruktury kraje. Aktivní role Středočeského kraje v naplňování Akčního plánu by byla ze strany hl. m. Prahy vítaná.

Akční plán bude zároveň poskytnutý **Ministerstvu dopravy ČR** a příslušným státním organizacím (**SŽDC, ŘSD**) s žádostí, aby jej zohledňovali při plánování, přípravě a realizaci svých investic.

1.1 Obsah Akčního plánu

Akční plán obsahuje především:

- účel Akčního plánu,
- hlavní uživatele Akčního plánu,
- související dokumenty,
- základní etapové cíle Plánu mobility pro období platnosti akčního plánu, v souladu se schváleným Strategickým plánem hl. m. Prahy a se schválenou Dopravní politikou,
- zdůvodnění etapových cílů,
- prioritizaci opatření pro období platnosti Akčního plánu,
- návrh zohlednění požadavků a podmínek vyplývajících ze stanoviska SEA pro realizaci opatření,
- finanční plán pro období platnosti Akčního plánu,
- organizační schéma realizace Akčního plánu včetně garancí,
- návrh způsobu a četnosti monitorování a hodnocení realizace Akčního plánu.

Přílohou Akčního plánu jsou pak jednotlivé karty opatření, zpracované pro všechna opatření v Návrhu a opatření čekající na aktualizaci Návrhu. Tyto karty obsahují popis, předpokládané benefity, rizika a souvislosti, indikátory, finanční náklady na přípravu, realizaci i provoz, organizační strukturu (nositele, aktéry) a harmonogram (souhrnný přehled poskytují kapitoly 3, 4 a 5).

V neposlední řadě tyto karty obsahují také náhled úkolů z webového Zásobníku opatření (aktuální k 31. 7. 2019), poskytující přehled konkrétních kroků k přípravě i realizaci sledovaných opatření,

tedy implementaci celého Plánu mobility. Tyto úkoly jsou průběžně upravovány v online verzi Zásobníku opatření na adrese <http://zasobnik.poladprahu.cz/>, aby vždy odrážely nejaktuálnější stav věci (blíže se úkolům věnuje kapitola 7.4).

1.2 Související dokumenty

DOKUMENTY PLÁNU MOBILITY

Plán mobility tvoří soubor tří vzájemně propojených dokumentů, který byl schválen Zastupitelstvem hl. m. Prahy v květnu 2019:

- P+ Analýza
- P+ Dopravní politika
- P+ Návrh

Součástí schváleného Plánu mobility je i kladné stanovisko Ministerstva životního prostředí ČR podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (tzv. stanovisko SEA), z něhož vyplývají požadavky a zároveň závazek města postupovat s ohledem na minimální možné dopady realizace Plánu mobility na životní prostředí a veřejné zdraví, viz Příloha Požadavky SEA a jejich vypořádání. Akční plán tedy pomáhá naplňovat i tyto požadavky.

SOUVISLOST SE STRATEGICKÝM PLÁNEM A REALIZAČNÍM PROGRAMEM

P+ je přímo podřízen Strategickému plánu, část scénářů a dopravní politiky přímo vycházela ze Strategického plánu, konkrétně z jeho oblastí 1.5 a 2.1. Plán mobility a s ním tedy i Akční plán je tak de facto prováděcím dokumentem Strategického plánu pro oblast mobility, resp. dopravy.

Realizační program Strategického plánu, uvažovaný rovněž pro období 2019–2023 pod pracovním označením R2, nebyl v době zpracování tohoto Akčního plánu dosud rozpracován. Nicméně stále platí, že Akční plán vychází z nastavených principů předchozího programu R1, byl rovněž konzultován se Sekcí strategií a politik IPR Praha zodpovědnou za Strategický plán jako celek. V případě pozdějšího zpracování programu R2 s ním bude Akční plán úzce provázán.

SOULAD S ÚZEMNÍM PLÁNEM

Plán mobility je strategickým dokumentem a územní plán (ÚP) je územně plánovacím dokumentem pořizovaným ze zákona. ÚP tak říká kde, co a za jakých podmínek může vzniknout, zatímco plán mobility říká, co by do kdy mělo vzniknout. Plán mobility tak vybírá z ÚP jen projekty, které město potřebuje v stanoveném časovém horizontu nejvíce a má na ně finance. Plán mobility se tak inspiruje v opatření z ÚP a zároveň i navrhuje nějaké nové, určené pro vložení do ÚP. Soulad obou dokumentů byl po celou dobu procesu sledován a nesoulad je zaznamenán v Návrhu. Existuje totiž několik projektů tramvajových tratí, které jsou teprve v procesu v současnosti již běžící změny ÚP, tudíž ale nejsou zatím v souladu. Při plánování P+R se vycházelo z kombinace platného ÚP a návrhu tzv. Metropolitního plánu, nejedná se však o významnou překážku.

NÁVAZNOST NA METROPOLITNÍ PLÁN

Metropolitní plán není dosud platný dokument, jedná se pouze o návrh, který je projednáván a nebude platit dříve než za 2 roky. Posuzovat soulad tak není de iure možné. I přes to je plán mobility s metropolitním plánem koordinován, a to prostřednictvím účasti tvůrců metropolitního plánu na workshopech a diskuzích. Podstatný je však v současnosti soulad s ÚP, který je v plánu

mobility vyhodnocen a většina nesouladů se prostřednictvím změn ÚP začala řešit už dříve, než se začal vůbec plán mobility zpracovávat.

PROVÁZANOST S PROGRAMEM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ

Soulad Plánu mobility s Programem zlepšování kvality ovzduší (PZKO) bude sledován pomocí navržených indikátorů v oblasti ochrany ovzduší. Cílové indikátory P+ jsou indikátory se stejnými hodnotami jako v PZKO. Cíle PZKO jsou tedy bez výhrad sledovány.

V rámci tvorby P+ i PZKO byla průběžně hodnocena shoda prostřednictvím společných pracovních jednání. Účast členů na jednání k PZKO i P+ probíhá a bude probíhat i nadále. V současnosti probíhá spolupráce na tvorbě Akčního plánu a aktualizaci PZKO. Zlepšování kvality ovzduší je jednou z priorit P+ a směřuje k tomu celá řada opatření doporučená k realizaci do roku 2030.

ADAPTAČNÍ STRATEGIE

Tvůrci Adaptační strategie na změnu klimatu komunikovali přímo s pracovní skupinou P+ a tyto dokumenty jsou tak plně v souladu. Pravdou je, že konkrétní opatření Adaptační strategie se uplatní až zejména při realizační fázi opatření z P+. Pracovní skupina bude při posuzování projektů na dodržování opatření z adaptační strategie dbát. Dokument a jeho základní teze jsou zmíněny v Analýze P+ jako základní strategický dokument HMP.

2 Kritéria výběru opatření

2.1 Zásobník a Návrh

Akční plán navazuje na návrhovou část Plánu mobility, dokument Návrh, schválený v květnu 2019 Zastupitelstvem hlavního města Prahy. S pomocí Dopravní politiky bylo vyhledáno celkem 242 opatření Návrhu Plánu mobility, která prokázala svůj přínos a splnila přitom podmínku finanční udržitelnosti původního rozpočtového výhledu hlavního města. Tato opatření byla vybírána ze Zásobníku, kam bylo zadáno přes 400 opatření.

Zásobník představuje souhrn všech opatření, která do něj byla vložena ze strany Prahy a jejích organizací, Středočeského kraje a jeho organizací a zapojených partnerů. Zásobník je tvořen jednotlivými kartami opatření, které obsahují základní údaje o opatření. Zásobník je k dispozici on-line na <http://zasobnik.poladpraha.cz/>. Opatření vložena do Zásobníku mají v principu trojí status:

1. Opatření je součástí schváleného Návrhu a má přiřazenou návrhovou kapitolu (např. „3.1.4 Řízení dopravy“) která přímo koresponduje s číslováním kapitol v dokumentu Návrh
2. Opatření čeká na aktualizaci Návrhu, není tudíž součástí již schváleného Návrhu, ale bylo navrženo ke sledování v Akčním plánu stejným způsobem jako navrhovaná opatření
3. Opatření není součástí Návrhu, bylo posuzováno při tvorbě Plánu mobility, avšak nebylo vybráno do schváleného Návrhu, Akční plán se jím tedy nezabývá

Návrh je soubor opatření vybraných ze Zásobníku do finálního Návrhu Plánu mobility. Výběr proběhl na základě podmínek, jako je finanční rámec rozpočtu hl. m. Prahy do roku 2030, reakce opatření na problémy definované v Analýze, výsledky hodnocení opatření, názor odborné veřejnosti a pracovní skupiny.

Akční plán je soubor opatření vybraných z Návrhu a z opatření přidávaných do Zásobníku se statusem „Čeká na aktualizaci Návrhu“. Akční plán nemění podstatu Návrhu, pouze posouvá opatření v čase

a pracuje s opatřeními ve větším detailu. Při sestavování Akčního plánu došlo k doplnění a upřesnění informací týkajících se jednotlivých opatření v Návrhu, a proto došlo k určitým změnám (v názvech opatření, sloučení opatření atd.), které jsou uvedeny v kapitole 2.3 Úpravy opatření do Akčního plánu.

Jak je patrné z tabulky níže, Akční plán se zabývá pouze opatřeními, které do roku 2023 (včetně) budou mít zahájenou alespoň fázi přípravy. Takových opatření je však 244 z celkových 249, Akční plán tedy pokrývá prakticky kompletní spektrum opatření Plánu mobility.

Uváděných 247 opatření Návrhu již zohledňuje rozdělení některých opatření schváleného Návrhu na dílčí části, provedené po schválení Návrhu ve fázi přípravy Akčního plánu, aby bylo možné je efektivně sledovat. Proto je počet vyšší než ve schváleném Návrhu (zde jich bylo 242).

Databáze opatření	Počet opatření	Postup výběru	Počet opatření Akčního plánu	Postup výběru
Zásobník	425	Posuzovaná opatření v souladu s Dopravní politikou		
Návrh	247	Opatření vybraná ze Zásobníku do schváleného Návrhu, vyhodnocená v procesu SEA	242	Opatření se zahájením do roku 2023 včetně
Aktualizace Návrhu	2	Opatření ze Zásobníku mimo Návrh, čekající na aktualizaci Návrhu	2	Opatření se zahájením do roku 2023 včetně
Akční plán			244	Opatření Návrhu a aktualizace Návrhu se zahájením do roku 2023 včetně

Tabulka 1 – Počty opatření v Zásobníku, Návrhu a Akčním plánu

2.2 Prioritizace opatření

Při výběru opatření do priorit Akčního plánu nebylo podstatné ani tak jejich zahrnutí do řešeného období let 2019 až 2023 (ostatně Akční plán se zabývá 98 % opatření Plánu mobility), jako spíše načasování jejich realizační fáze. Právě realizace opatření vyžaduje mimořádnou pozornost nejenom kvůli vzájemným souvislostem, ale také z hlediska finančních nároků do rozpočtu města. Proto byl celý proces prioritizace opatření do Akčního plánu zaměřen na vyhledání opatření, u nichž bude prosazována realizace v co nejbližším termínu. Naproti tomu vznikla skupina opatření, kde se realizace odkládá až za horizont roku 2023, byť samozřejmě zůstávají součástí Plánu mobility a budou v nejbližším období sledovány ve fázi projektové přípravy.

Při hledání užšího seznamu opatření k realizaci do roku 2023 byla zohledňována níže uvedená kritéria, jejichž splnění znamenalo zařazení opatření mezi prioritní.

FINANČNÍ RÁMEC ROZPOČTU MĚSTA

- Opatření je kofinancováno z jiných zdrojů, tj. MHMP nekryje plné investiční náklady (typicky evropská dotace nebo financování ze strany státu)
- Investiční náklady opatření jsou nižší než 10 mil. (tzv. malé akce)
- Opatření lze financovat z účelového úvěru EIB s výhodným úročením (metro D)

ČASOVÁ PROVÁZANOST A SOUVISLOST

- Opatření řeší havarijní stav dopravní infrastruktury
- Opatření je uvažováno v širších souvislostech a ovlivňuje mobilitu napříč dopravními módy (viz krystalizační jádra)

PRIORITY MĚSTA

- Opatření má vysokou prioritu od vedení města, přímo naplňuje programové prohlášení Rady hl. m. Prahy
- Opatření je již připraveno a očekává fázi realizace

STANOVISKO SEA

- Opatření přímo reaguje na požadavky vznesené ve stanovisku SEA

Na základě zohlednění výše uvedených podmínek pro stanovení priorit bylo z Návrhu vybráno 242 opatření, jejichž příprava či realizace začíná do roku 2023 včetně. Oproti původnímu Návrhu došlo k odsunu začátku realizace 22 opatření za rok 2023. Jsou to ta opatření, která nesplňovala výše uvedené podmínky udělení priority. Seznam opatření Akčního plánu odsunutých v čase oproti původnímu Návrhu je uveden v následující tabulce:

ID	Opatření s odloženou realizací po roce 2023 (oproti Návrhu)
23	Tramvajová trať Kobylisy – Sídliště Bohnice
77	Tramvajová trať Počernická
81	Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol
88	Tramvajová trať Muzeum – Hlavní nádraží – Bolzanova
99	Metro D: Nové Dvory – Modřany (studijní ověření)
124	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Staroměstská
125	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Pražského povstání
130	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Želivského
201	Tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby
278	Obchvat Písnice
336	Rekonstrukce ulice Seifertova a Táboritká
345	Rekonstrukce tramvajové trati Jana Želivského

ID	Opatření s odloženou realizací po roce 2023 (oproti Návrhu)
364	Rekonstrukce ulice Revoluční
365	Vítězná – most Legií
369	Rekonstrukce ulic Veletržní a Dukelských hrdinů
397	Propojení Dopraváků – Spořická (nové napojení Čimic)
427	Kooperativní systémy v dopravní infrastruktuře
464	Zkapacitnění Jižní spojky Vídeňská – 5. května
476	Realizace 2. vestibulů metra Hradčanská, Vltavská
484	Propojení Průmyslová – Kutnohorská (Hostivařská spojka)
522	Kampaň Správné chování ve veřejné dopravě
524	Program vybavení přestupních bodů VHD v Praze

Tabulka 2 – Opatření s odloženou realizací po roce 2023 (oproti Návrhu)

Akční plán nemění obsah Návrhu, pouze na základě priorit posouvá opatření v čase, v některých případech došlo také k rozdělení či sloučení opatření, a to především z důvodu rozdělení zodpovědnosti mezi více nositelů anebo naopak zadání společných úkolů pro související opatření.

2.3 Úpravy opatření do Akčního plánu

Níže uvedené úpravy opatření, provedené pro potřeby Akčního plánu, srovnáváme se schválenou verzí Návrhu z května 2019. Podstatné je zopakovat, že jde o změny motivované projektovým řízením, nikoliv změnou podstaty či obsahu schváleného Návrhu. Po provedených úpravách lze opatření lépe uchopit z pohledu kompetencí (nositelé opatření, aktéři), harmonogramu a sledování zadaných úkolů.

2.3.1 Rozdělená opatření

Níže uvedená tabulka shrnuje opatření vedená pod novým identifikačním číslem (ID), která ve všech případech vznikla vyčleněním ze šířeji pojatých opatření schváleného Návrhu. Důvodem často bývá odlišné stanovení nositelů opatření či nutnost lépe specifikovat načasování daného opatření.

ID	Název opatření	Odůvodnění
620	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (ŘSD)	Opatření bylo vyčleněno z ID 139 „Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha“ z důvodu rozlišení nositelů opatření za město a stát.
621	Liniové řízení částí Městského okruhu	Opatření bylo vyčleněno z ID 421 „Liniové řízení Pražského a městského okruhu“ z důvodu rozlišení nositelů opatření za město a stát.

ID	Název opatření	Odůvodnění
632	Terminál Smíchov	Opatření bylo vyčleněno z ID 475 „Program rekonstrukcí přestupních bodů VHD“ z důvodu jeho přesnější specifikace a bližší časové realizace.
633	Terminál Zahradní Město	Opatření bylo vyčleněno z ID 475 „Program rekonstrukcí přestupních bodů VHD“ z důvodu jeho přesnější specifikace a bližší časové realizace.
634	Metro D: přípravné práce (geologický průzkum)	Opatření bylo vyčleněno z ID 73 „Metro D: úsek Pankrác – Depo Písnice“ z důvodu odlišného načasování a financování.
637	Rekonstrukce ulice Vinohradská	Opatření bylo vyčleněno z ID 255 „Rekonstrukce ulice Vinohradská“ z důvodu odlišného načasování a nositele (v původním opatření byla ponechána pouze časově bližší rekonstrukce tramvajové tratě).
638	Hradčanská 2. vestibul (výtahy – bezbariérové zpřístupnění)	Opatření bylo vyčleněno z ID 476 „Realizace 2. vestibulů metra Hradčanská, Vltavská“ Z důvodu odlišných souvisejících opatření a načasování.
643	Revitalizace Václavského náměstí / horní část TT	Opatření bylo vyčleněno z ID 462 „Revitalizace Václavského náměstí“ z důvodu odlišného řešení (tramvajová trať v horní části) a načasování.
646	Napojení křižovatky Beranka – Klánovická spojka	Opatření bylo vyčleněno z ID 487 „Napojení křižovatky Beranka“ z důvodu odlišných nositelů za město a kraj.

Tabulka 3 – Rozdělená opatření

2.3.2 Sloučená opatření

Pro Akční plán byla také některá opatření sloučena do větších celků, protože v původně navrhované detailní podobě nebudou dále rozvíjena. Zahrnutí těchto opatření do obecněji pojatých opatření však znamená, že téma opatření a s ním spojené přínosy v Plánu mobility zůstávají. Akční plán tato upravená opatření bude nadále sledovat.

ID	Název opatření	Odůvodnění
220	E-bike Net Praha	Téma bude nadále sledováno v ID 513 „Zřízení stanicového bikesharingu“, neboť původně specifikovaný konkrétní projekt nebude dále rozvíjen.
339	E-carsharing na území hlavního města Prahy	Téma bude nadále sledováno v ID 199 „Rozvoj systému sdílení automobilů“, neboť původně specifikovaný konkrétní projekt nebude dále rozvíjen.
356	Zjednodušení tarifu IDS	Téma bylo sloučeno s valorizací tarifu IDS do ID 466 „Zjednodušení a valorizace tarifu společného IDS“.

ID	Název opatření	Odůvodnění
399	Libeňská spojka (projektová příprava)	Stavba tvoří jeden celek s ID 398 „Městský okruh – Pelc–Tyrolka – Štěrboholská r. (proj.příp.), proto byla začleněna do tohoto opatření.

Tabulka 4 – Sloučená opatření

2.3.3 Čekající opatření

Dvě opatření byla v souladu s pravidly implementace v dokumentu Návrh (kapitola 2.9.2) přiřčena do Akčního plánu, aby mohla být sledována společně s opatřeními schváleného Návrhu. V průběhu dalších měsíců (po dobu platnosti Akčního plánu) očekáváme postupné rozšíření tohoto seznamu.

ID	Název
91	Tramvajová trať Malovanka – Strahov
641	Lanová dráha Podbaba – Bohnice

Tabulka 5 – Opatření čekající na aktualizaci Návrhu

2.3.4 Změna názvu opatření

Níže je uveden přehled opatření, která zachovala své identifikační číslo (ID) se schváleným Návrhem, nicméně došlo u nich ke změně názvu. Ten je vyvolán snahou přiblížit se skutečné náplni opatření; vkládání opatření do Zásobníku proběhlo v roce 2017 a od té doby se podařilo řadu detailů upřesnit, včetně samotného názvu opatření. Povaha Návrhu, zejména jeho přínosy pro udržitelnou mobilitu, zůstávají změnou či zpřesněním názvu opatření nedotčené.

ID	Název opatření (původní)	Název opatření (nový)
26	Mobilní dopravní aplikace	Intermodální plánovač trasy
28	Elektrobusy – linka 207	Pořízení 14 ks standardních elektrobusů (12 m)
38	Zřízení železniční linky S71	Zřízení železniční linky S61
69	Elektrobusy – linka 140 (II.etapa)	Elektrifikace BUS linky 140 (II. etapa)
72	Program rozvoje elektrobusů v PID	Koncepce elektrifikace autobusových linek v Praze
74	Metro D: úsek Náměstí Míru – Pankrác (proj. příprava)	Metro D: úsek Náměstí Míru – Pankrác
75	Metro D: úsek Nám. Míru – Nám. Rep. – Pha 3 – Pha 9 (příp.)	Metro D: úsek Nám. Míru – centrum (možnost pokračování)
121	Studie bezbariérového zpřístupnění stanice metra Invalidovna	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Invalidovna

ID	Název opatření (původní)	Název opatření (nový)
131	Studie bezbariérového zpřístupnění stanice Nám. Republiky	Bezbariérové zpřístupnění stanice Nám. Republiky
132	Studie bezbariérového zpřístupnění stanice Malostranská	Bezbariérové zpřístupnění stanice Malostranská
137	Zpracování studie na výstavbu parkovišť typu B+R	Výstavba parkovišť typu B+R
139	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2016	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (TSK)
173	Koordinace návrhu preference Středočeského kraje	Koordinace návrhů preference VHD ve Středočeském kraji
213	Optimalizace trati Praha–Smíchov – Černošice	Optimalizace trati Praha–Smíchov – Černošice (mimo)
255	Rekonstrukce ulice Vinohradská	RTT Vinohradská
270	Obchvat Dolních Měcholup	Obchvat Dolních Měcholup (Hostivařská spojka)
328	Program rozvoje elektromobility	Strategie podpory alternativních pohonů
371	Zavádění BIM (Building Information Modeling)	Zavádění BIM pro dopravní infrastrukturu
398	Městský okruh – Pelc–Tyrolka – Štěrboholská r. (proj.příp.)	Městský okruh– Pelc–Tyrolka – Štěrboholská r. (proj.příp.)
421	Liniové řízení Pražského okruhu a částí Městského okruhu	Liniové řízení Pražského okruhu
462	Revitalizace Václavského náměstí	Revitalizace Václavského náměstí / spodní část
466	Zjednodušení tarifu IDS	Zjednodušení a valorizace tarifu společného IDS
476	Realizace 2. vestibulů metra Hradčanská, Vltavská	Realizace 2. vestibulu metra Vltavská
486	Elektrobusy na lince Airport Express	Čtyřpólové dobíjení elektrobusů (standard OppCharge)
487	Napojení křižovatky Beranka	Napojení křižovatky Beranka – Hornopočernická spojka
585	Radlická radiála	Radlická radiála (projektová příprava)
588	Zdvoukolejnění trati Praha–Radotín – Praha–Vršovice čekací k	Zdvoukolejnění trati Praha–Radotín – Praha–Vršovice č. k.

Tabulka 6 – Změny v názvech opatření pro Akční plán

2.4 Souvislosti

Pracovní skupina v rámci přípravy Akčního plánu vybrala z Návrhu klíčová opatření (tzv. krystalizační jádra) a k nim přiřadila související opatření. Krystalizačním jádrem jsou myšlena opatření, která poskytují základ pro realizaci širokého spektra navazujících opatření a jsou tedy určitým stavebním kamenem pro implementaci Plánu mobility.

Vzniklo tak 17 shluků opatření (každý shluk nemusí obsahovat krystalizační jádro, opatření ve shluku jsou pak více rovnocenná a neodvíjí se od jediného klíčového opatření). Rozhodnutím Pracovní skupiny byla většina opatření ponechána mimo shluky, což umožnilo vysokou flexibilitu při sestavování Akčního plánu P+.

Název opatření	Skupina souvislostí
Mimoúrovňový přesmyk Praha–Libeň	
Rekonstrukce trati Praha–Libeň – Praha–Malešice	1
Zastávka Praha–Dolní Počernice Jih	
Zastávka Praha–Jahodnice	
Optimalizace trati Praha–Smíchov – Černošice	2
Křížení železniční trati ve Velké Chuchli	
Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1)	
Hostivařská spojka – propojení SOKP 511 – Přátelství	
Křižovatka Beranka	3
Obchvat Dolních Měcholup	
Přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly	
Optimalizace uzlu Barrandovský most a jeho rozvoj	4
Radlická radiála (projektová příprava)	
Rekonstrukce Malostranského náměstí	5
Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě (TRAM)	
Strategie BESIP pro hl. m. Prahu	
Bezpečnostní úpravy nehodových míst	6
Odstranění billboardů od MK s rychlostí 70 km/h a více	
Optimalizace trati Praha Vysočany – Lysá nad Labem	7
Propojení Černý Most – Kyje Na Hutích	

Název opatření	Skupina souvislostí
Jednotný systém odbavení cestujících v PID – MOS	
Mobilní dopravní aplikace	
Projekt VYMI (výluky a mimořádnosti) – další vylepšení	8
Systémové vyhodnocení kvality provozu VHD	
Zastávkový informační systém Středočeský kraj	
Pražský mýtný systém, realizace	
	9
Pražský mýtný systém, studie	
Procesní nastavení realizace preferenčních opatření v Praze	
Preferenční osy VHD v Praze	10
Program preference VHD HMP– mimo osy	
Zásady projektování preference TRAM, BUS na SSZ	
Doplnění preference BUS na SSZ s detekcí	11
Doplnění preference tramvají na SSZ s detekcí	
Odstranění vybraných SSZ	12
Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách	
Preference na SSZ v SČK – řadiče a dopravní řešení	13
Preference na SSZ v SČK – vozidla	
Vývoj dopravně–technologického informačního systému	14
Vývoj multiagentního a adaptivního řízení dopravy	
Datová platforma a Virtualizace hl.m.Prahy	
Dojezdové doby na Městském okruhu	15
Navádění na volná parkovací místa	
Zpřístupnění žst. Praha hlavní nádraží z okolí	16
8. nástupiště žst. Praha Hlavní nádraží	
Kompetence organizátora IDS v investicích	
Kompetence při správě zastávek a přestupních bodů PID	17
Soustředění kompetenci v marketingu PID pod organizátora IDS	

Tabulka 7 – Shluky opatření a klíčová opatření

Kromě definování krystalizačních jader a shluků opatření, byly pro každé opatření definovány související opatření (pokud existují). Tyto souvislosti jsou rozděleny na:

- předchůdce: opatření předchází začátku jiného opatření, bez dokončení tohoto opatření, nemůže být zahájeno opatření následující;
- současníky: opatření může nebo musí být připraveno či realizováno zároveň s daným opatření;
- následníky: opatření může být zahájeno až po dokončení předchozího opatření.

Jejich přehled je uveden na kartách opatření. Jako příklad je uveden na následujícím obrázku příklad souvislostí pro opatření ID 24 Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1).

<p>Souvislosti</p>	<p>Současníci</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Obchvat Dolních Měcholup (Hostivařská spojka) ○ Liniové řízení Pražského okruhu ○ Hostivařská spojka – propojení SOKP 511 – Přátelství ○ Přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly ○ Křižovatka Beranka ○ Napojení křižovatky Beranka – Hornopočernická spojka <p>Následníci</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Radlická radiála (projektová příprava)
---------------------------	--

Obrázek 1 – Souvislosti opatření ID 24 Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1)

2.5 Návrhové oblasti

Návrhové oblasti jsou známy již z dokumentu Návrh. Původně sloužily jako pomůcka pro hodnocení, kdy každá oblast sdružovala obsahově podobné typy opatření. Oblasti hodnocení byly definovány pomocí nástrojů Dopravní politiky následovně:

1. Kolejová infrastruktura
2. Silniční infrastruktura
3. Organizace a regulace dopravy
4. Multimodální cestování
5. Doprava a veřejný prostor
6. Provoz veřejné dopravy
7. Procesy v mobilitě

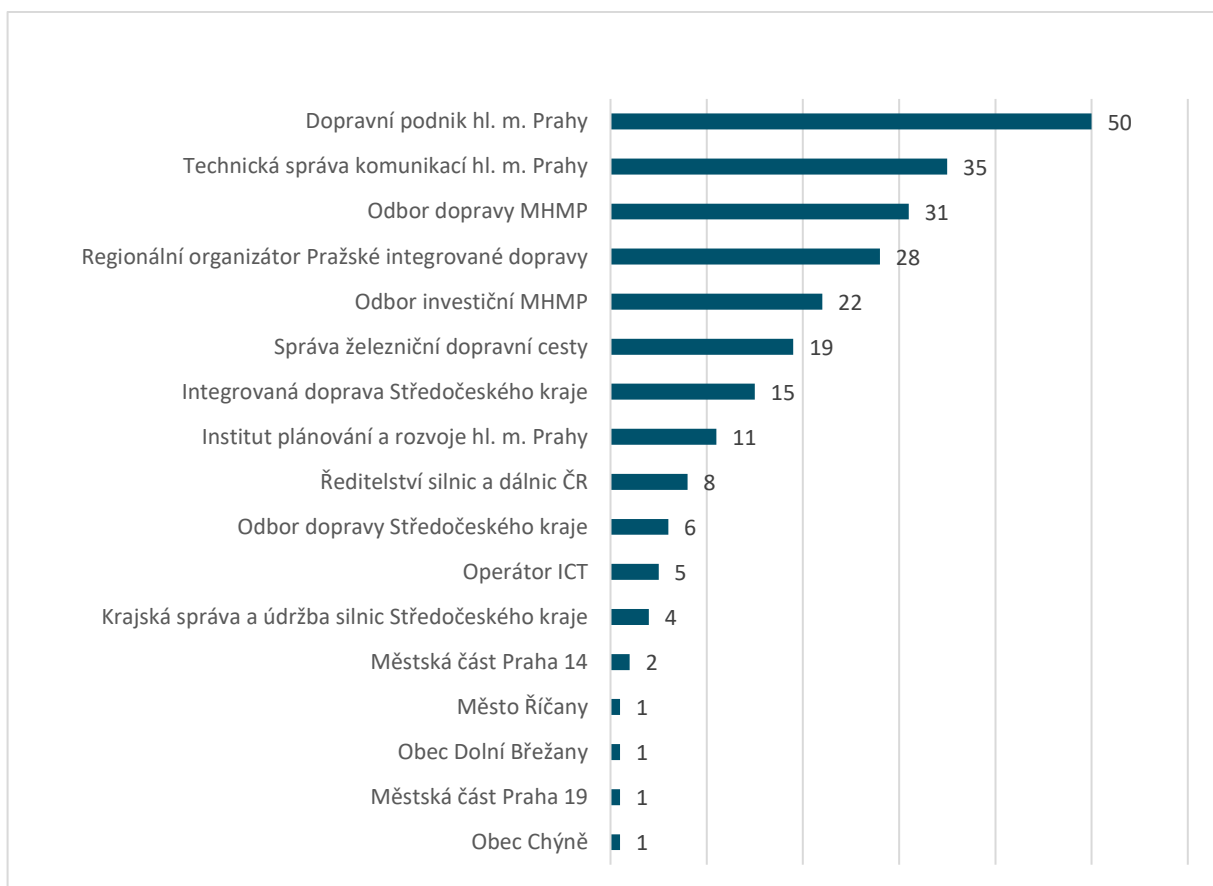
V dokumentu Akční plán jsou opatření tříděna v níže uvedených seznamech právě podle těchto oblastí. Také webová podoba Zásobníku <http://zasobnik.poladprahu.cz/> nabízí vyhledávání položek podle zařazení pod jednu z těchto návrhových oblastí.

3 Nositelé opatření

Nositelem opatření je subjekt, který je za dané opatření/projekt zodpovědný. Nositelem může být vlastní organizace, ale také jiná organizace, která bude mít dané opatření v kompetenci jej připravovat a realizovat. Přehled všech nositelů s počty jejich opatření je uveden na grafu níže.

Opatření byla přiřazena celkem 17 nositelům. Mezi prvních pět nositelů s nejvyššími počty opatření (více než 20 opatření na jednoho nositele) patří Dopravní podnik hl. m. Prahy, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Odbor dopravy MHMP, Regionální organizátor Pražské integrované dopravy a Odbor investiční MHMP.

Aktéry jsou zase ty subjekty, kterých se dané opatření přímo týká a jejichž součinnost je v průběhu jeho přípravy a/nebo realizace klíčová. Aktéři jsou uvedeni stejně jako nositelé na kartě opatření, tento dokument se dále zabývá pouze nositeli a seznamy jejich opatření.



Obrázek 2 – Nositelé a počty jejich opatření

3.1 Odbory MHMP

Ze všech odborů Magistrátu hl. m. Prahy (MHMP) se nositeli opatření Akčního plánu staly dva pro mobilitu a dopravní stavby důležité odbory. Odbor dopravy (ODO), který má své stále zastoupení i v pracovní skupině Plánu mobility, a dále také Odbor investic (INV). Oba dva patří mezi prvních pět nositelů s nejvyšším počtem opatření.

Nositel opatření	Počet opatření
Odbor dopravy MHMP	31
Odbor investiční MHMP	22

Tabulka 8 – Odbory MHMP jako nositelé

3.1.1 Odbor dopravy MHMP

Odbor dopravy MHMP má na starosti 31 opatření. Jedná se převážně o koncepční dokumenty, akční plány a strategie týkající se bezpečnosti dopravy, bezbariérových opatření, bezmotorové a multimodální dopravy, osvěty mobility a správních procesů. Největší počet opatření (14) je v návrhové oblasti Doprava a veřejný prostor. Dále jsou to opatření v Návrhových oblastech Procesy v mobilitě (7), Multimodální cestování (6), Organizace a regulace dopravy (3) a Silniční infrastruktura (1).

Výjimku z řady spíše koncepčních dokumentů tvoří ryze praktické a infrastrukturální opatření ID 102 Vnitřní dluh komunikační sítě – zastavení dalšího růstu, které bude odbor dopravy úzce koordinovat s TSK. Jedná se po metru D o druhé nejnákladnější opatření z celého Akčního plánu, které by mělo být pokryto z městského rozpočtu.

**Strategie a koncepce
Dluh na silniční infrastrukturu**

ID	Opatření Odboru dopravy MHMP dle návrhových oblastí
SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA	
102	Vnitřní dluh komunikační sítě – zastavení dalšího růstu
DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR	
116	Akční plán na bezbariérové úpravy zastávek BUS
175	Bezpečnostní úpravy nehodových míst
557	Levobřežní cyklotrasa A1 s návaznostmi v regionu
103	Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy
181	Odstranění billboardů od MK s rychlostí 70 km/h a více
141	Odstraňování bariér ve veřejném prostoru
265	Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě (TRAM)
558	Pravobřežní cyklotrasa A2 s návaznostmi v regionu
136	Sdílený prostor – legislativní opatření
182	Strategie BESIP pro hl. m. Prahu
110	Strategie rozvoje bezmotorové dopravy
507	Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem

ID	Opatření Odboru dopravy MHMP dle návrhových oblastí
111	Zajištění bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor
555	Západovýchodní cyklomagistrála (Smíchov – Vinohrady)
ORGANIZACE A REGULACE DOPRAVY	
193	Pražský mýtný systém, studie
200	Rozvoj zón placeného stání
274	Správa SSZ včetně jeho vybavení systémem preference
MULTIMODÁLNÍ CESTOVÁNÍ	
435	Rozvoj P+R při stanicích metra
199	Rozvoj systému sdílení automobilů
328	Strategie podpory alternativních pohonů
354	Systémová údržba dat o bezbariérovosti zastávek VHD
137	Výstavba parkovišť typu B+R
513	Zřízení stanicového bikesharingu
PROCESY V MOBILITĚ	
514	Finanční podpora programů pro ZŠ
374	Fond mobility – prověření
32	Kampaň Čistou stopou Prahou
459	Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy
512	Program zaměřený na vzdělávání studentů SŠ a VŠ
112	Studie městské správy dopravy
371	Zavádění BIM pro dopravní infrastrukturu

Tabulka 9 – Opatření Odboru dopravy MHMP

3.1.2 Odbor investic MHMP

Méně opatření, celkem 22, má na starosti další odbor MHMP, a to Odbor investic. Jak už i název odboru vypovídá, jedná se převážně o investiční opatření do výstavby a rekonstrukce silnic, místních komunikací, městských prostranství a jejich propojení. Nejvíce opatření (11) se vyskytuje v návrhové oblasti Silniční infrastruktura, dále jsou zastoupeny oblasti Kolejová infrastruktura (2) a Doprava a veřejný prostor (9).

Městská infrastruktura

ID	Opatření Odboru investic MHMP dle návrhových oblastí
KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA	
641	Lanová dráha Podbaba – Bohnice
80	Tramvajová trať Dvorecký most
SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA	
396	Hostivařská spojka – propojení SOKP 511 – Přátelství
398	Městský okruh – Pelc–Tyrolka – Štěrboholská r. (proj. příp.)
487	Napojení křižovatky Beranka – Hornopočernická spojka
270	Obchvat Dolních Měcholup (Hostivařská spojka)
278	Obchvat Písnice
370	Optimalizace uzlu Barrandovský most a jeho rozvoj
397	Propojení Dopraváků – Spořická (nové napojení Čimic)
484	Propojení Průmyslová – Kutnohorská (Hostivařská spojka)
585	Radlická radiála (projektová příprava)
618	Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města
464	Zkapacitnění Jižní spojky Vídeňská – 5. května
DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR	
347	Lávka Holešovice – Karlín
441	Lávka na Vysočanské náměstí
534	Lávky Kačerov – Roztyly
455	Propojení Černý Most – Kyje Na Hutích
450	Propojení komerční zóny Zličín s metrem
440	Propojení Nemocnice Motol s Vypichem
314	Rekonstrukce Malostranského náměstí
619	Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického
637	Rekonstrukce ulice Vinohradská

Tabulka 10 – Opatření Odboru investic MHMP

3.2 Organizace hl. m. Prahy

Z organizací hl. m. Prahy je zastoupeno celkem 5 subjektů uvedených v následující tabulce. Všichni nositelé jsou zároveň i členy pracovní skupiny. Nositelem s nejvyšším počtem opatření, nejen mezi pražskými organizacemi, ale i z celého Akčního plánu, je Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP), za ním následuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK) a Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID). Podstatně méně opatření má na starosti Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) a Operátor ICT (OICT).

Nositel opatření	Počet opatření
Dopravní podnik hl. m. Prahy	50
Technická správa komunikací hl. m. Prahy	35
Regionální organizátor Pražské integrované dopravy	28
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	11
Operátor ICT	5

Tabulka 11 – Organizace hl. m. Prahy jako nositelé

3.2.1 Dopravní podnik hl. m. Prahy

Za celkem 50 opatření zodpovídá Dopravní podnik hl. m. Prahy. Nejpočetnější návrhovou skupinou je Doprava a veřejný prostor (24, která zahrnuje bezbariérové zpřístupnění stanic metra, rekonstrukci tramvajových tratí a příslušného uličního prostoru. Rozšíření sítě městské hromadné dopravy je zahrnuto v oblasti Kolejová infrastruktura, kde se jedná o výstavbu nových tramvajových tratí a smyček a také o stavbu metra D. Společně s rekonstrukcí Vozovny Hloubětín a vestibuly na Hradčanské a Vltavské se jedná celkem o 20 opatření. Méně početné skupiny opatření jsou v oblastech Provoz veřejné dopravy (3), Organizace a regulace dopravy (2) a Multimodální cestování (1). V těchto tématech dominují témata jako elektrifikace autobusů, zvýšení plynulosti tramvajového provozu a předávání dat o poloze spojů.

Metro D
Bezbariérové stanice
Nové tramvajové tratě
Elektrifikace autobusů

ID	Opatření DPP dle návrhových oblastí
KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA	
638	Hradčanská 2. vestibul (výtahy – bezbariérové zpřístupnění)
634	Metro D: přípravné práce (geologický průzkum)
75	Metro D: úsek Nám. Míru – centrum (možnost pokračování)
74	Metro D: úsek Náměstí Míru – Pankrác (proj. příprava)
73	Metro D: úsek Pankrác – Depo Písnice
476	Realizace 2. vestibulu metra Vltavská

ID Opatření DPP dle návrhových oblastí

- 100 Rekonstrukce Vozovny Hloubětín
- 70 Tramvajová smyčka Depo Hostivař
- 71 Tramvajová smyčka Zahradní Město
- 6 Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská
- 89 Tramvajová trať Dvorce – Budějovická
- 23 Tramvajová trať Kobylisy – Sídliště Bohnice
- 91 Tramvajová trať Malovanka – Strahov
- 88 Tramvajová trať Muzeum – Hlavní nádraží – Bolzanova
- 86 Tramvajová trať Na Veselí – Pankrác
- 81 Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol
- 87 Tramvajová trať Pankrác – Budějovická
- 77 Tramvajová trať Počernická
- 21 Tramvajová trať Sídl. Barrandov – Holyně – Slivenec
- 22 Tramvajová trať Sídliště Modřany – Libuš

ORGANIZACE A REGULACE DOPRAVY

- 317 Fyzické oddělování tramvajových tratí
- 604 Program zvýšení plynulosti provozu tramvají

MULTIMODÁLNÍ CESTOVÁNÍ

- 384 Polohy spojů DPP do systémů ROPID

DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR

- 132 Bezbariérové zpřístupnění stanice Malostranská
- 120 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Českomoravská
- 605 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Flora
- 121 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Invalidovna
- 128 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jinonice
- 122 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad
- 135 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Kačerov
- 127 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Křižíkova

ID	Opatření DPP dle návrhových oblastí
125	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Pražského povstání
129	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Radlická
124	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Staroměstská
130	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Želivského
131	Bezbariérové zpřístupnění stanice Nám. Republiky
372	Klárov – rekonstrukce
343	Rekonstrukce tramvajové trati Badeniho
369	Rekonstrukce ulic Veletržní a Dukelských hrdinů
340	Rekonstrukce ulice Klapkova – jižní část
364	Rekonstrukce ulice Revoluční
336	Rekonstrukce ulice Seifertova a Táboritská
342	Rekonstrukce ulice Starostrašnická – V Olšínách
298	Rekonstrukce ulice Táborská
114	Rekonstrukce vybraných zastávek TRAM na bezbariérové
643	Revitalizace Václavského náměstí / horní část TT
462	Revitalizace Václavského náměstí / spodní část
PROVOZ VEŘEJNÉ DOPRAVY	
69	Elektrifikace BUS linky 140 (II. etapa)
72	Koncepce elektrifikace autobusových linek v Praze
28	Pořízení 14 ks standardních elektrobusů (12 m)

Tabulka 12 – Opatření DPP

3.2.2 Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK) se stala nositelem 35 opatření, z nichž se většina zabývá organizací a regulací dopravy v Praze. Jedná se o 22 opatření zaměřených na telematické řízení dopravy, preferenci vozidel MHD a také na dlouho očekávané zavedení mýta do pražských ulic. Co do počtu opatření nižší, avšak investičně značně náročná je návrhová oblast Silniční infrastruktura. Z 9 opatření se 6 věnuje opravám nejvýznamnějších a dlouho opomíjených pražských mostů. Ze 4 opatření v oblasti Doprava a veřejný prostor stojí za zmínku Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha.

Řízení dopravy
Mýto
Oprava mostů

ID Opatření TSK dle návrhových oblastí

SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA

- 183 Oprava Barrandovského mostu
- 192 Oprava Hlávkova mostu
- 231 Oprava Jiráskova mostu
- 191 Oprava Libeňského mostu
- 187 Oprava Mostu Legií
- 190 Oprava Palackého mostu
- 502 Snížení energetické náročnosti Strahov. a Zlíchov. tunelu
- 313 Studie generální opravy Strahovského tunelu
- 463 Zkapacitnění Štěrboholské radiály MÚK Rybníčky – Průmyslová

ORGANIZACE A REGULACE DOPRAVY

- 458 Detekce jízdy ve vyhrazeném jízdním pruhu
- 412 Dojezdové doby na Městském okruhu
- 429 Doplnění a údržba detektorů na SSZ
- 323 Doplnění preference BUS na SSZ s detekcí
- 311 Doplnění preference tramvají na SSZ s detekcí
- 427 Kooperativní systémy v dopravní infrastruktuře
- 621 Liniové řízení částí Městského okruhu
- 423 Napojení SSZ na dopravní ústřednu
- 503 Nízkouhlíkové řešení logistiky odpadů na Praze 1
- 434 Oblastní dopravně závislé řízení a detekce incidentů
- 445 Oblastní dopravně závislé řízení na zbývajících ústřednách
- 320 Odstranění vybraných SSZ
- 197 Pražský mýtný systém, realizace
- 222 Preference BUS na křižovatkách se SSZ
- 424 Scénáře řízení dopravy
- 444 Studie a vývoj aktivní detekce vozidel pomocí koop.systémů
- 269 Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách

ID	Opatření TSK dle návrhových oblastí
419	Vlastnictví a správa SSZ
227	Vývoj dopravně-technologického informačního systému
248	Vývoj multiagentního a adaptivního řízení dopravy
430	Zlepšení systému preference autobusů na SSZ
359	Zřizování preference TRAM při obnově a výstavbě SSZ
DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR	
139	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (TSK)
305	Rekonstrukce Dvořákova nábřeží
345	Rekonstrukce tramvajové trati Jana Želivského
365	Vítězná – most Legií

Tabulka 13 – Opatření TSK

3.2.3 Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID) je nositelem celkem 28 opatření. Nejpočetnější skupinu tvoří 12 opatření zaměřených na cestování veřejnou dopravou, přestupní body a terminály, sdružené pod návrhovou oblastí Multimodální cestování. Provozu veřejné dopravy se věnuje 6 opatření, kam patří například posílení kapacity příměstské železnice. Návrhovou oblast Organizace a regulace dopravy tvoří 6 opatření, Procesy v mobilitě 3 opatření a Zřízení železniční linky S61 je jediným opatřením v oblasti Kolejové infrastruktury.

**Preferenční opatření
Příměstská železnice
Přestupy a terminály**

ID	Opatření ROPID dle návrhových oblastí
KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA	
38	Zřízení železniční linky S61
ORGANIZACE A REGULACE DOPRAVY	
43	Legislativa pro preferenci VHD
221	Preferenční osy VHD v Praze
41	Procesní nastavení realizace preferenčních opatření v Praze
40	Program preference VHD HMP- mimo osy
276	Systémové vyhodnocení kvality provozu VHD
318	Zásady projektování preference TRAM, BUS na SSZ

ID	Opatření ROPID dle návrhových oblastí
MULTIMODÁLNÍ CESTOVÁNÍ	
383	Automatické sčítání cestujících ve vozidle
226	Definice přestupních bodů v síti PID
496	Jednotný informační systém hl. m. Prahy s přesahem do PID
65	Kompetence při správě zastávek a přestupních bodů PID
363	Koordinace záměrů při rekonstrukcích přestupních bodů
152	Právní a technické normy pro zastávky VHD
475	Program rekonstrukcí přestupních bodů VHD
495	Projekt VYMI (výluky a mimořádnosti) – další vylepšení
355	Prověření a zlepšení SSZ na přechodech u zastávek
632	Terminál Smíchov
633	Terminál Zahradní Město
224	Vyžadování uplatňování Standardu zastávek PID po ŘSD a SŽDC
PROVOZ VEŘEJNÉ DOPRAVY	
171	Kapacitní železniční vozidla
165	Městské železniční linky
324	Posílení železničních linek mimo špičku
166	Průjezdny model železničních linek
466	Zjednodušení a valorizace tarifu společného IDS
501	Zajištění dostatečného počtu řidičů pro PID
PROCESY V MOBILITĚ	
497	Jednotný vzhled vozidel PID
498	Kampaně na podporu využívání PID
493	Soustředění kompetenci v marketingu PID pod organizátora IDS

Tabulka 14 – Opatření ROPID

3.2.4 Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) bylo přiřazeno 11 opatření z 5 návrhových oblastí. Kolejová infrastruktura (2), Silniční infrastruktura (1), Organizace a regulace dopravy (2), Doprava a veřejný prostor (5) a Procesy v mobilitě (1). Dominantními tématy jsou zde pěší doprava, logistika a rozvoj tramvajových tratí.

Chůze
Logistika
Územní stabilizace

ID	Opatření IPR dle návrhových oblastí
KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA	
451	Severní tramvajová tangenta – územní stabilizace a příprava
449	Východní tramvajová tangenta – územní stabilizace a příprava
SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA	
442	Akční plán na realizaci stezek podél místních komunikací
ORGANIZACE A REGULACE DOPRAVY	
386	Strategie udržitelné logistiky
237	Vytvoření pracovní pozice Specialista pro nákladní dopravu
DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR	
189	Informační základna o pěší dopravě
115	Odstranění nadbytečných zábradlí
389	Program zřizování pěších zón v centru města
390	Program zřizování zón 30
118	Revitalizace pražských podchodů
PROCESY V MOBILITĚ	
467	Rozvoj pátešní dopravní sítě po roce 2030

Tabulka 15 – Opatření IPR

3.2.5 Operátor ICT

Operátor ICT (OICT) má na starosti 5 opatření, 3 se zabývají multimodálním cestováním, a po jednom opatření připadá na oblasti Provoz veřejné dopravy a Procesy v mobilitě. Hlavními tématy jsou informační systémy a elektromobilita.

Informace
Elektromobilita

ID	Opatření OICT dle návrhových oblastí
	MULTIMODÁLNÍ CESTOVÁNÍ
26	Intermodální plánovač trasy
303	Jednotný systém odbavení cestujících v PID – MOS
360	Vybudování nových nabíjecích bodů pro elektromobily
	PROVOZ VEŘEJNÉ DOPRAVY
486	Čtyřpólové dobíjení elektrobusů (standard OppCharge)
	PROCESY V MOBILITĚ
329	Elektromobily jako služební vozidla pro městské firmy

Tabulka 16 – Opatření OICT

3.3 Samospráva

Kromě pražských a státních organizací bylo několik opatření lokálního významu přiřazeno městským částem Praha 14 a Praha 19, městu Říčany a obcím Dolní Břežany a Chýně. Jedná se o vlakové zastávky a cyklostezky, přehled opatření je zobrazen v následujících tabulkách.

Nositel opatření	Počet opatření
Městská část Praha 14	2
Městská část Praha 19	1
Město Říčany	1
Obec Dolní Břežany	1
Obec Chýně	1

Tabulka 17 – Samosprávy jako nositelé

ID	Opatření MČ Praha 14 dle návrhových oblastí
	KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA
219	Zastávka Praha-Dolní Počernice Jih
218	Zastávka Praha-Jahodnice

Tabulka 18 – Opatření MČ Praha 14

ID	Opatření MČ Praha 19 dle návrhových oblastí
	DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR

ID Opatření MČ Praha 19 dle návrhových oblastí

586 Cyklostezka z Proseka do Brandýsa nad Labem

Tabulka 19 – Opatření MČ Praha 19

ID Opatření Říčany dle návrhových oblastí

DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR

577 Cyklistická propojení Říčany a okolí s Prahou

Tabulka 20 – Opatření Říčany

ID Opatření Dolních Břežan dle návrhových oblastí

DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR

572 Cyklostezka z Dolních Břežan do Zbraslavi

Tabulka 21 – Opatření Dolních Břežan

ID Opatření Chýně dle návrhových oblastí

DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR

508 Cyklostezka z Chýně do Zličína

Tabulka 22 – Opatření Chýně

3.4 Středočeský kraj

V rámci přesahu plánu mobility přes hranice Prahy jsou hlavními nositeli přespolních opatření kromě výše zmíněných obcí i 3 instituce Středočeského kraje. Nejvíce opatření, celkem 15, spadá do kompetence Integrované dopravy Středočeského kraje. 5 opatření je v gesci Odboru dopravy Středočeského kraje a poslední čtveřice je pod Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje.

Nositel opatření	Počet opatření
Integrovaná doprava Středočeského kraje	15
Odbor dopravy Středočeského kraje	6
Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje	4

Tabulka 23 – Středočeský kraj jako nositel

3.4.1 Integrovaná doprava Středočeského kraje

Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK) má po 2–5 opatření v každé z těchto oblastí: Kolejová infrastruktura, Organizace a regulace dopravy, Multimodální cestování, Provoz veřejné dopravy a Procesy v mobilitě. Stěžejními tématy je posílení příměstské dopravy, a to jak vlakové, tak autobusové, a dále zavedení jednotného organizátora IDS a integrace VHD.

Organizátor IDS
Integrace VHD

ID	Opatření IDSK dle návrhových oblastí
KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA	
98	Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje
341	Zavedení vrstvy spěšných vlaků v PID
ORGANIZACE A REGULACE DOPRAVY	
45	Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji
173	Koordinace návrhů preference VHD ve Středočeském kraji
48	Preference na SSZ v SČK - řadiče a dopravní řešení
60	Preference na SSZ v SČK – vozidla
177	Program na realizaci prostorových preferenčních opatření SČK
MULTIMODÁLNÍ CESTOVÁNÍ	
332	Automaty na jízdenky (na území Středočeského kraje)
331	Zastávkový informační systém Středočeský kraj
PROVOZ VEŘEJNÉ DOPRAVY	
209	Nasazení velkokapacitních autobusů v příměstské dopravě
119	Posílení návazných autobusových linek na železnici
210	Výběrová řízení na autobusové dopravce
PROCESY V MOBILITĚ	
334	Jednotný organizátor IDS Prahy a Středočeského kraje
358	Kompetence organizátora IDS v investicích
30	Plná integrace VHD Středočeského kraje

Tabulka 24 – Opatření IDSK

3.4.2 Odbor dopravy Středočeského kraje

Hlavním tématem 5 z celkem 6 opatření spadajících pod Odbor dopravy Středočeského kraje je podpora rozvoje a provozu parkovišť typu P+R.

ID	Opatření Odboru dopravy SČK dle návrhových oblastí
MULTIMODÁLNÍ CESTOVÁNÍ	
254	Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji
461	Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Stč.kraje
456	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Stč.kraje
457	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Stč.kraje
460	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 3 Stč.kraje
DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR	
186	Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Stčk

Tabulka 25 – Opatření Odboru dopravy SČK

3.4.3 Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje (KSÚS SČK) se v celkem 4 opatřeních bude zabývat tramvajovou tratí do Zdib, napojením křižovatky u Klánovické spojky, přeložkou silnic druhých tříd a cyklistickými propojení.

ID	Opatření KSÚS SČK dle návrhových oblastí
KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA	
201	Tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby
SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA	
646	Napojení křižovatky Beranka - Klánovická spojka
249	Přeložka silnice II/240 a II/101 (aglomerační okruh)
DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR	
601	Cyklistická propojení Prahy a Středočeského kraje

Tabulka 26 – Opatření KSÚS SČK

3.5 Státní organizace

Ze státních organizací se stali nositeli opatření Akčního plánu 2 instituce: Správa železniční dopravní cesty s dvacítkou opatření a s méně než polovičním počtem opatření také Ředitelství silnic a dálnic.

Nositel opatření	Počet opatření
Správa železniční dopravní cesty	19
Ředitelství silnic a dálnic ČR	8

Tabulka 27 – Státní organizace jako nositelé

3.5.1 Správa železniční dopravní cesty

Nová železniční spojení, zkapacitnění, rekonstrukce a optimalizace tratí. To je hlavní náplň celkem 19 opatření pro nositele Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). 17 opatření spadá do oblasti Kolejová infrastruktura, po jednom opatření pak mají oblasti Silniční infrastruktura a Provoz veřejné dopravy.

ID	Opatření SŽDC dle návrhových oblastí
KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA	
214	Elektrizace dalších železničních tratí
170	Mimoúrovňový přesmyk Praha-Libeň
167	Nové spojení 2 (Metro S)
211	Optimalizace trati Praha hl.n. - Praha-Hostivař
160	Optimalizace trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov
321	Optimalizace trati Praha Vysočany – Lysá nad Labem
213	Optimalizace trati Praha-Smíchov – Černošice (mimo)
481	Rekonstrukce trati Praha-Libeň – Praha-Malešice
245	Rekonstrukce železniční stanice Praha Masarykovo nádraží
147	RS – Rychlá spojení
588	Zdvoukolejnění trati Praha-Radotín – Praha-Vršovice č. k.
243	Železniční odstavy
83	Železniční spojení Praha – Letiště – Kladno
157	Železniční spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec
162	Zkapacitnění trati Praha – Kolín
587	Zkapacitnění trati Praha – Kolín novostavbou v nové stopě
161	Zpřístupnění žst. Praha hlavní nádraží z okolí
SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA	
282	Křížení železniční trati ve Velké Chuchli

ID	Opatření SŽDC dle návrhových oblastí
	PROVOZ VEŘEJNÉ DOPRAVY
244	8. nástupiště žst. Praha Hlavní nádraží

Tabulka 28 – Opatření SŽDC

3.5.2 Ředitelství silnic a dálnic ČR

Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) je nositelem 6 opatření z oblasti Silniční infrastruktura, kam spadají např. stavby Pražského okruhu a dálnice D3. Za Organizaci a regulaci dopravy to je Liniové řízení Pražského okruhu a z oblasti Doprava a veřejný prostor je zde akční plán snižování hluku pražské aglomerace.

ID	Opatření ŘSD dle návrhových oblastí
	SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA
400	Dálnice D3 – střeďočeká část
267	Křižovatka Beranka
24	Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1)
392	Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně – Březiněves)
393	Pražský okruh (D0), 520 (Březiněves – Satalice D10)
395	Přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly
	ORGANIZACE A REGULACE DOPRAVY
421	Liniové řízení Pražského okruhu
	DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR
620	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (ŘSD)

Tabulka 29 – Opatření ŘSD

4 Harmonogram

První Akční plán pokrývá období do roku 2023, ale některá opatření čekají na realizaci až po tomto roce. V roce 2023 skončí sedmileté plánovací období čerpání financí z dotačních programů EU a počínaje rokem 2020 již poběží plánovací období nové s aktualizovanými podmínkami.

Termíny a fáze realizace opatření v harmonogramu Akčního plánu byla volena jako průnik několika hledisek:

- Současný stupeň připravenosti projektu.
- Kapacitní možnosti realizace (lidské zdroje, finanční prostředky, know-how).
- Souvislosti s projekty, které musí danému opatření předcházet, aby mohlo být zrealizováno.

Postup při výběru opatření popisuje podrobněji kapitola 2 Kritéria výběru opatření.

Akční plán rozlišuje ve fázi realizace mezi třemi kategoriemi projektů: příprava, realizace a hotovo. Jejich popis a seznamy opatření jsou uvedeny v následujících kapitolách 4.1 Opatření k realizaci, 4.2 Opatření k přípravě a 4.3 Opatření hotová.

Celkem se v harmonogramu Akčního plánu počítá se 244 opatřeními. Jejich většina (242) byla vybrána ze schváleného Návrhu a další dvě opatření jsou přidána ze Zásobníku, kam byla přidána se statutem „čeká na aktualizaci Návrhu“. Z Návrhu byla opatření vybrána do Akčního plánu dle časového klíče: podle toho, jestli jejich příprava či realizace začíná do roku 2023 včetně; této podmínce nevyhovuje pouze 5 opatření, tedy 98 % opatření Návrhu sleduje tento Akční plán.

Z 244 opatření Akčního plánu je 48 opatření ve fázi „Příprava“, 192 ve fázi „Realizace“ a 4 opatření jsou hotová. Do roku 2023 by měla být dle harmonogramu dokončena téměř všechna opatření ve fázi „Příprava“ a více než polovina opatření ve fázi „Realizace“. Počty opatření dle jejich cílového stavu zobrazuje následující tabulka.

AKČNÍ PLÁN	Počet opatření
Opatření s cílovým stavem Příprava	48
dokončená do roku 2023	47
dokončená po roce 2023	1
Opatření s cílovým stavem Realizace	192
dokončená do roku 2023	111
dokončená po roce 2023	81
Opatření hotová	4
Celkový součet	244

Tabulka 30 – Počty opatření Akčního plánu dle jejich fáze/stavu

4.1 Opatření k realizaci

Fáze „Realizace“ se týká opatření, která budou v rámci Plánu mobility dokončena a uvedena do provozu. Společnými znaky těchto opatření jsou následující specifika:

- Výsledkem opatření je nejen pořízení projektové dokumentace, studií, návrhů či analýz (pokud pro ně není vytvořeno samostatné opatření ve fázi „Příprava“), ale také realizace obsahu těchto dokumentů, tedy např. hotová dopravní stavba, nákup vozidel či zavedení jednotného tarifu.
- V harmonogramu musí být uveden rok zahájení a rok ukončení realizace a pokud je v opatření zahrnuta i příprava, tak také rok zahájení a ukončení přípravy. Opatření může být označeno jako hotové pouze v roce ukončení realizace, nikoliv v roce ukončení přípravy (srovnej s opatřeními ve fázi Příprava).

4.1.1 Dokončení do roku 2023

Do roku 2023 má být dle harmonogramu dokončena realizace u celkem 111 opatření. Jejich seznam rozdělený dle návrhových oblastí a řazený dle roku ukončení realizace zobrazuje následující tabulka.

ID	Opatření k realizaci dokončené do roku 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace
KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA				
161	Zpřístupnění žst. Praha hlavní nádraží z okolí		2019	2020
71	Tramvajová smyčka Zahradní Město	2019	2020	2020
100	Rekonstrukce Vozovny Hloubětín	2019	2019	2021
634	Metro D: přípravné práce (geologický průzkum)		2019	2021
213	Optimalizace trati Praha-Smíchov - Černošice (mimo)		2019	2021
211	Optimalizace trati Praha hl.n. - Praha-Hostivař		2019	2021
70	Tramvajová smyčka Depo Hostivař	2019	2021	2021
22	Tramvajová trať Sídliště Modřany - Libuš	2019	2020	2021
218	Zastávka Praha-Jahodnice	2019	2021	2021
219	Zastávka Praha-Dolní Počernice Jih	2019	2021	2021
6	Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská	2019	2021	2022
86	Tramvajová trať Na Veselí - Pankrác	2019	2022	2022
21	Tramvajová trať Sídl. Barrandov - Holyně - Slivenec	2019	2020	2022
641	Lanová dráha Podbaba – Bohnice	2019	2021	2022
588	Zdvoukolejnění trati Praha-Radotín - Praha-Vršovice č. k.	2019	2021	2022
91	Tramvajová trať Malovanka - Strahov	2019	2023	2023
341	Zavedení vrstvy spěšných vlaků v PID		2019	2023
SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA				
270	Obchvat Dolních Měcholup (Hostivařská spojka)	2019	2020	2021
282	Křížení železniční trati ve Velké Chuchli	2019	2020	2022
267	Křižovatka Beranka	2019	2021	2022
396	Hostivařská spojka - propojení SOKP 511 - Přátelství	2019	2021	2022
646	Napojení křižovatky Beranka - Klánovická spojka	2019	2021	2023
395	Přeložka silnice I/12 Běchovice - Úvaly	2019	2021	2023

ID	Opatření k realizaci dokončené do roku 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace
487	Napojení křižovatky Beranka - Hornopočernická spojka	2019	2021	2023
249	Přeložka silnice II/240 a II/101 (aglomerační okruh)	2019	2021	2023
187	Oprava Mostu Legií	2019	2022	2023
463	Zkapacitnění Štěrboholské radiály MÚK Rybníčky – Průmyslová	2019	2022	2023
ORGANIZACE A REGULACE DOPRAVY				
237	Vytvoření pracovní pozice Specialista pro nákladní dopravu		2019	2019
386	Strategie udržitelné logistiky		2019	2019
503	Nízkouhlíkové řešení logistiky odpadů na Praze 1	2019	2020	2020
458	Detekce jízdy ve vyhrazeném jízdním pruhu	2019	2020	2020
274	Správa SSZ včetně jeho vybavení systémem preference	2019	2020	2020
41	Procesní nastavení realizace preferenčních opatření v Praze	2019	2020	2020
311	Doplnění preference tramvají na SSZ s detekcí		2020	2021
323	Doplnění preference BUS na SSZ s detekcí		2019	2021
320	Odstranění vybraných SSZ		2020	2021
276	Systémové vyhodnocení kvality provozu VHD	2020	2020	2021
424	Scénáře řízení dopravy		2019	2021
269	Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách	2019	2020	2021
60	Preference na SSZ v SČK - vozidla	2019	2022	2022
421	Liniové řízení Pražského okruhu	2019	2021	2022
444	Studie a vývoj aktivní detekce vozidel pomocí koop.systémů	2020	2021	2023
48	Preference na SSZ v SČK - řadiče a dopravní řešení	2019	2022	2023
621	Liniové řízení částí Městského okruhu	2020	2022	2023
317	Fyzické oddělování tramvajových tratí		2019	2023
197	Pražský mýtný systém, realizace	2021	2023	2023
227	Vývoj dopravně-technologického informačního systému	2019	2021	2023

ID	Opatření k realizaci dokončené do roku 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace
248	Vývoj multiagentního a adaptivního řízení dopravy	2019	2021	2023
MULTIMODÁLNÍ CESTOVÁNÍ				
363	Koordinace záměrů při rekonstrukcích přestupních bodů	2019	2019	2019
331	Zastávkový informační systém Středočeský kraj	2019	2019	2019
226	Definice přestupních bodů v síti PID	2019	2019	2019
26	Intermodální plánovač trasy	2019	2019	2019
199	Rozvoj systému sdílení automobilů	2019	2019	2020
360	Vybudování nových nabíjecích bodů pro elektromobily	2019	2019	2020
328	Strategie podpory alternativních pohonů	2019	2019	2020
65	Kompetence při správě zastávek a přestupních bodů PID	2019	2020	2020
354	Systémová údržba dat o bezbariérovosti zastávek VHD	2019	2020	2020
495	Projekt VYMI (výluky a mimořádnosti) – další vylepšení		2019	2021
303	Jednotný systém odbavení cestujících v PID - MOS	2019	2019	2021
137	Výstavba parkovišť typu B+R	2019	2020	2021
355	Prověření a zlepšení SSZ na přechodech u zastávek		2019	2022
384	Polohy spojů DPP do systémů ROPID	2019	2020	2022
456	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Stč.kraje	2019	2019	2023
332	Automaty na jízdenky (na území Středočeského kraje)	2019	2022	2023
457	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Stč.kraje	2019	2019	2023
513	Zřízení stanicového bikesharingu	2022	2023	2023
DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR				
111	Zajištění bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor	2019	2019	2019
572	Cyklostezka z Dolních Břežan do Zbraslavi		2019	2019
577	Cyklistická propojení Říčana a okolí s Prahou	2019	2019	2020
342	Rekonstrukce ulice Starostrašnická - V Olšínách	2019	2020	2020
507	Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem	2019	2020	2020
462	Revitalizace Václavského náměstí / spodní část	2019	2019	2020

ID	Opatření k realizaci dokončené do roku 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace
265	Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě (TRAM)	2019	2020	2020
182	Strategie BESIP pro hl. m. Prahu	2019	2020	2020
314	Rekonstrukce Malostranského náměstí	2019	2020	2021
343	Rekonstrukce tramvajové trati Badeniho	2019	2021	2021
298	Rekonstrukce ulice Tábořská	2019	2020	2021
136	Sdílený prostor - legislativní opatření	2020	2021	2021
181	Odstranění billboardů od MK s rychlostí 70 km/h a více	2020	2021	2021
508	Cyklostezka z Chýně do Zličína	2019	2021	2021
637	Rekonstrukce ulice Vinohradská	2019	2019	2021
305	Rekonstrukce Dvořákova nábřeží	2019	2020	2021
620	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (ŘSD)	2019	2020	2022
114	Rekonstrukce vybraných zastávek TRAM na bezbariérové	2019	2020	2022
122	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad	2019	2021	2022
139	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (TSK)	2019	2020	2022
115	Odstranění nadbytečných zábradlí		2019	2022
189	Informační základna o pěší dopravě	2019	2021	2022
336	Rekonstrukce ulice Seifertova a Táboritská	2019	2021	2022
186	Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Stčk	2019	2020	2022
586	Cyklostezka z Proseka do Brandýsa nad Labem	2019	2021	2022
120	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Českomoravská	2019	2021	2022
118	Revitalizace pražských podchodů	2020	2022	2023
127	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Křižíkova	2019	2022	2023
372	Klárov - rekonstrukce	2019	2022	2023
129	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Radlická	2019	2022	2023
340	Rekonstrukce ulice Klapkova - jižní část	2021	2023	2023
128	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jinonice	2019	2022	2023

ID	Opatření k realizaci dokončené do roku 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace
PROVOZ VEŘEJNÉ DOPRAVY				
210	Výběrová řízení na autobusové dopravce	2019	2020	2020
209	Nasazení velkokapacitních autobusů v příměstské dopravě	2019	2019	2020
69	Elektrifikace BUS linky 140 (II. etapa)	2019	2021	2021
28	Pořízení 14 ks standardních elektrobusů (12 m)	2019	2021	2021
486	Čtyřpólové dobíjení elektrobusů (standard OppCharge)	2019	2020	2021
244	8. nástupiště žst. Praha Hlavní nádraží	2019	2022	2022
PROCESY V MOBILITĚ				
514	Finanční podpora programů pro ZŠ	2019	2019	2019
459	Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy	2019	2020	2020
30	Plná integrace VHD Středočeského kraje		2019	2020
358	Kompetence organizátora IDS v investicích	2019	2020	2020
493	Soustředění kompetenci v marketingu PID pod organizátora IDS	2019	2020	2020
512	Program zaměřený na vzdělávání studentů SŠ a VŠ	2020	2022	2022
334	Jednotný organizátor IDS Prahy a Středočeského kraje	2019	2021	2022

Tabulka 31 – Opatření k realizaci dokončené do roku 2023

4.1.2 Dokončení po roce 2023

Po roce 2023 má být dle harmonogramu dokončena realizace u celkem 81 opatření. Jejich seznam rozdělený dle návrhových oblastí a řazený dle roku ukončení realizace zobrazuje následující tabulka.

ID	Opatření k realizaci dokončené po roce 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace
KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA				
80	Tramvajová trať Dvorecký most	2019	2022	2024
87	Tramvajová trať Pankrác - Budějovická	2020	2023	2024
321	Optimalizace trati Praha Vysočany - Lysá nad Labem	2019	2020	2024
245	Rekonstrukce železniční stanice Praha Masarykovo nádraží	2019	2023	2025
77	Tramvajová trať Počernická	2019	2024	2025

ID	Opatření k realizaci dokončené po roce 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace
638	Hradčanská 2. vestibul (výtahy - bezbariérové zpřístupnění)	2020	2024	2025
170	Mimoúrovňový přesmyk Praha-Libeň	2019	2025	2026
162	Zkapacitnění trati Praha - Kolín	2020	2025	2026
201	Tramvajová trať Vozovna Kobylisy - Zdiby	2019	2024	2026
476	Realizace 2. vestibulu metra Vltavská	2020	2025	2026
243	Železniční odstavy	2019	2025	2026
38	Zřízení železniční linky S61	2019	2023	2027
160	Optimalizace trati Praha hl.n. - Praha-Smíchov	2019	2024	2027
88	Tramvajová trať Muzeum - Hlavní nádraží - Bolzanova	2019	2025	2027
587	Zkapacitnění trati Praha - Kolín novostavbou v nové stopě	2020	2024	2027
73	Metro D: úsek Pankrác - Depo Písnice	2019	2022	2027
481	Rekonstrukce trati Praha-Libeň - Praha-Malešice	2021	2027	2027
214	Elektrizace dalších železničních tratí	2019	2024	2028
157	Železniční spojení Praha - Mladá Boleslav - Liberec	2019	2025	2028
23	Tramvajová trať Kobylisy - Sídliště Bohnice	2023	2027	2029
81	Tramvajová trať Nádraží Podbaba - Suchdol	2019	2026	2029
74	Metro D: úsek Náměstí Míru - Pankrác	2020	2023	2029
83	Železniční spojení Praha - Letiště - Kladno	2019	2021	2029
89	Tramvajová trať Dvorce - Budějovická	2023	2028	2030
167	Nové spojení 2 (Metro S)	2020	2029	2035
147	RS - Rychlá spojení	2019	2026	2040
SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA				
502	Snížení energetické náročnosti Strahov. a Zlíchov. tunelu	2019	2022	2024
24	Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice - D1)	2019	2021	2025
183	Oprava Barrandovského mostu	2019	2021	2025
464	Zkapacitnění Jižní spojky Vídeňská - 5. května	2019	2024	2025
192	Oprava Hlávkova mostu	2019	2023	2025

ID	Opatření k realizaci dokončené po roce 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace
278	Obchvat Písnice	2022	2024	2025
484	Propojení Průmyslová - Kutnohorská (Hostivařská spojka)	2019	2024	2026
397	Propojení Dopraváků - Spořická (nové napojení Čimic)	2021	2026	2027
392	Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně - Březiněves)	2019	2025	2028
400	Dálnice D3 - střeďočeská část	2019	2024	2028
393	Pražský okruh (D0), 520 (Březiněves - Satalice D10)	2019	2027	2029
102	Vnitřní dluh komunikační sítě - zastavení dalšího růstu		2019	2030
190	Oprava Palackého mostu	2019	2025	2031
191	Oprava Libeňského mostu	2019	2025	2032
231	Oprava Jiráskova mostu	2020	2028	2032
ORGANIZACE A REGULACE DOPRAVY				
419	Vlastnictví a správa SSZ		2019	2024
200	Rozvoj zón placeného stání	2019	2020	2024
221	Preferenční osy VHD v Praze	2019	2021	2025
222	Preference BUS na křižovatkách se SSZ	2019	2020	2025
427	Kooperativní systémy v dopravní infrastruktuře	2023	2025	2025
604	Program zvýšení plynulosti provozu tramvají	2019	2020	2025
429	Doplnění a údržba detektorů na SSZ	2021	2023	2025
423	Napojení SSZ na dopravní ústřednu	2021	2023	2027
40	Program preference VHD HMP- mimo osy	2019	2021	2030
177	Program na realizaci prostorových preferenčních opatření SČK	2020	2022	2030
359	Zřizování preference TRAM při obnově a výstavbě SSZ		2019	2030
MULTIMODÁLNÍ CESTOVÁNÍ				
460	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 3 Stč.kraje	2019	2019	2028
435	Rozvoj P+R při stanicích metra	2019	2019	2030
461	Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Stč.kraje	2019	2019	2030
632	Terminál Smíchov	2020	2021	2030

ID	Opatření k realizaci dokončené po roce 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace
475	Program rekonstrukcí přestupních bodů VHD	2020	2021	2030
633	Terminál Zahradní Město	2020	2021	2030
DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR				
131	Bezbariérové zpřístupnění stanice Nám. Republiky	2020	2023	2024
130	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Želivského	2020	2024	2024
605	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Flora	2019	2023	2024
135	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Kačerov	2021	2023	2024
132	Bezbariérové zpřístupnění stanice Malostranská	2019	2023	2024
369	Rekonstrukce ulic Veletržní a Dukelských hrdinů	2019	2024	2024
345	Rekonstrukce tramvajové trati Jana Želivského	2022	2024	2024
365	Vítězná - most Legií	2019	2024	2025
125	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Pražského povstání	2020	2024	2025
124	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Staroměstská	2021	2025	2025
364	Rekonstrukce ulice Revoluční	2019	2024	2025
121	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Invalidovna	2021	2024	2025
347	Lávka Holešovice - Karlín	2019	2022	2025
643	Revitalizace Václavského náměstí / horní část TT	2019	2022	2025
175	Bezpečnostní úpravy nehodových míst		2019	2030
103	Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy		2019	2030
141	Odstraňování bariér ve veřejném prostoru		2019	2030
PROVOZ VEŘEJNÉ DOPRAVY				
171	Kapacitní železniční vozidla	2019	2021	2024
324	Posílení železničních linek mimo špičku		2020	2024
501	Zajištění dostatečného počtu řidičů pro PID	2020	2022	2026
165	Městské železniční linky	2019	2020	2029
PROCESY V MOBILITĚ				
32	Kampaň Čistou stopou Prahou		2019	2030

ID	Opatření k realizaci dokončené po roce 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace
498	Kampaně na podporu využívání PID	2019	2020	2030

Tabulka 32 – Opatření k realizaci dokončené po roce 2023

4.2 Opatření k přípravě

Opatření ve fázi „Příprava“ značí, že v rámci Plánu mobility bude takovéto opatření dovedeno pouze do fáze přípravy, k realizaci dojde později, již mimo aktuální Plán mobility, resp. může být fáze změněna v rámci jeho aktualizace (viz doporučení v kapitole 2.10 dokumentu P+ Návrh). Společnými znaky těchto opatření jsou následující specifika:

- Výsledkem opatření je např. pořízení projektové dokumentace, studií, návrhů či analýz.
- V harmonogramu je uváděn rok zahájení přípravy a rok dokončení přípravy, přičemž dokončení přípravy znamená, že celé opatření bude označeno jako hotové (na rozdíl od dokončení přípravy u opatření ve fázi Realizace).

4.2.1 Dokončení do roku 2023

Do roku 2023 má být dle harmonogramu dokončeno celkem 47 opatření určených k přípravě. Jejich seznam rozdělený dle návrhových oblastí a řazený dle roku ukončení přípravy zobrazuje následující tabulka.

ID	Opatření k přípravě dokončené do roku 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Konec přípravy
KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA			
98	Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje	2019	2020
451	Severní tramvajová tangenta – územní stabilizace a příprava	2019	2023
75	Metro D: úsek Nám. Míru – centrum (možnost pokračování)	2019	2023
449	Východní tramvajová tangenta – územní stabilizace a příprava	2020	2023
SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA			
442	Akční plán na realizaci stezek podél místních komunikací	2019	2019
618	Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města	2019	2020
370	Optimalizace uzlu Barrandovský most a jeho rozvoj	2019	2021
313	Studie generální opravy Strahovského tunelu	2020	2022
585	Radlická radiála (projektová příprava)	2019	2023
398	Městský okruh– Pelc–Tyrolka – Štěrboholská r. (proj.příp.)	2019	2023
ORGANIZACE A REGULACE DOPRAVY			

ID	Opatření k přípravě dokončené do roku 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Konec přípravy
43	Legislativa pro preferenci VHD	2019	2019
193	Pražský mýtný systém, studie	2019	2019
318	Zásady projektování preference TRAM, BUS na SSZ	2019	2019
173	Koordinace návrhů preference VHD ve Středočeském kraji	2019	2019
45	Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji	2019	2020
430	Zlepšení systému preference autobusů na SSZ	2020	2020
412	Dojezdové doby na Městském okruhu	2020	2021
434	Oblastní dopravně závislé řízení a detekce incidentů	2020	2021
445	Oblastní dopravně závislé řízení na zbývajících ústřednách	2020	2021
MULTIMODÁLNÍ CESTOVÁNÍ			
383	Automatické sčítání cestujících ve vozidle	2019	2019
224	Vyžadování uplatňování Standardu zastávek PID po ŘSD a SŽDC	2019	2019
254	Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji	2020	2020
152	Právní a technické normy pro zastávky VHD	2020	2020
496	Jednotný informační systém hl. m. Prahy s přesahem do PID	2019	2021
DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR			
441	Lávka na Vysočanské náměstí	2019	2019
455	Propojení Černý Most – Kyje Na Hutích	2019	2019
110	Strategie rozvoje bezmotorové dopravy	2019	2019
450	Propojení komerční zóny Zličín s metrem	2019	2019
389	Program zřizování pěších zón v centru města	2019	2020
534	Lávky Kačerov – Roztyly	2019	2020
116	Akční plán na bezbariérové úpravy zastávek BUS	2019	2020
440	Propojení Nemocnice Motol s Vypichem	2019	2020
390	Program zřizování zón 30	2020	2021
555	Západovýchodní cyklomagistrála (Smíchov – Vinohrady)	2020	2021
619	Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického	2020	2022
557	Levobřežní cyklostrasa A1 s návaznostmi v regionu	2019	2022

ID	Opatření k přípravě dokončené do roku 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Konec přípravy
558	Pravobřežní cyklotrasa A2 s návaznostmi v regionu	2019	2023
601	Cyklistická propojení Prahy a Středočeského kraje	2019	2023
PROVOZ VEŘEJNÉ DOPRAVY			
119	Posílení návazných autobusových linek na železnici	2019	2019
72	Koncepce elektrifikace autobusových linek v Praze	2019	2020
466	Zjednodušení a valorizace tarifu společného IDS	2019	2020
PROCESY V MOBILITĚ			
497	Jednotný vzhled vozidel PID	2019	2019
112	Studie městské správy dopravy	2019	2019
374	Fond mobility – prověření	2019	2019
329	Elektromobily jako služební vozidla pro městské firmy	2019	2020
371	Zavádění BIM pro dopravní infrastrukturu	2019	2020
467	Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030	2019	2021

Tabulka 33 – Opatření k přípravě dokončené do roku 2023

4.2.2 Dokončení po roce 2023

Po roce 2023 má být dle harmonogramu dokončeno 1 opatření určené k přípravě, viz následující tabulka.

ID	Opatření k přípravě dokončené po roce 2023 dle návrhových oblastí	Zahájení přípravy	Konec přípravy
PROVOZ VEŘEJNÉ DOPRAVY			
166	Průjezdny model železničních linek	2019	2028

Tabulka 34 – Opatření k přípravě dokončené po roce 2023

4.3 Opatření hotová

Opatření ve fázi „Hotovo“ znamená, že daný projekt byl zrealizován ještě před oficiálním schválením Akčního plánu. Jako opatření byl identifikován v raných stádiích vypracování Plánu, poté jako součást Návrhu schválen, podroben hodnocení SEA a ač je již hotov, zůstává v Plánu mobility a dokresluje jeho souvislosti.

Seznam čtyř hotových opatření zobrazuje následující tabulka.

ID	Opatření hotová dle návrhových oblastí	Rok ukončení
MULTIMODÁLNÍ CESTOVÁNÍ		
251	Aplikace PID lítačka	2019
402	Datová platforma a Virtualizace hl. m. Prahy	2019
DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR		
297	Rekonstrukce ulice Zenklova	2019
255	RTT Vinohradská	2019

Tabulka 35 – Opatření hotová

4.4 Opatření mimo Akční plán 2019–2023

Mimo Akční plán se dostala takový opatření, u nichž zahájení přípravy či realizace začíná po roce 2023, tedy mimo období platnosti prvního Akčního plánu. Jedná se celkem o 5 opatření, viz následující tabulka.

ID	Opatření mimo Akční plán dle návrhových oblastí	Zahájení	Ukončení
KOLEJOVÁ INFRASTRUKTURA			
99	Metro D: Nové Dvory – Modřany (studijní ověření)	2024	2025
96	Tramvajové tratě (výhled) – územní stabilizace	2024	2030
ORGANIZACE A REGULACE DOPRAVY			
428	Navádění na volná parkovací místa	2026	2030
MULTIMODÁLNÍ CESTOVÁNÍ			
524	Program vybavení přestupních bodů VHD v Praze	2024	2030
PROCESY V MOBILITĚ			
522	Kampaň Správné chování ve veřejné dopravě	2024	2025

Tabulka 36 – Opatření se začátkem po roce 2023

5 Finanční rámeček

5.1 Nároky Akčního plánu

Analýza finanční náročnosti opatření zahrnutých do Akčního plánu je jednou z klíčových oblastí, kterými se plán zabývá.

Pro období platnosti prvního Akčního plánu, tedy 2019–2023, byly vyčísleny celkové i roční investiční náklady, provozní náklady a také

2019–2023

případné příjmy na jednotlivá opatření včetně nákladů partnerských subjektů jako je například ŘSD, SŽDC nebo Středočeský kraj.

Celkové investiční náklady na opatření zahrnutá v Akčním plánu zahrnují jak náklady města Prahy, tak náklady partnerských subjektů. Tyto náklady jsou uvedeny v následující tabulce. Na grafu níže je pak zobrazen poměr celkových investičních nákladů a celkových provozních nákladů. V celkových investičních nákladech jsou z hlediska objemu finančních prostředků nejvíce zastoupeny velké infrastrukturní stavby financované SŽDC a ŘSD, dále odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury a rozvoj sítě metra.

Náklady	Investiční	Provozní	Celkové
Částka	122,8 mld. Kč	17,6 mld. Kč	140,5 mld. Kč

Tabulka 37 –Náklady Akčního plánu

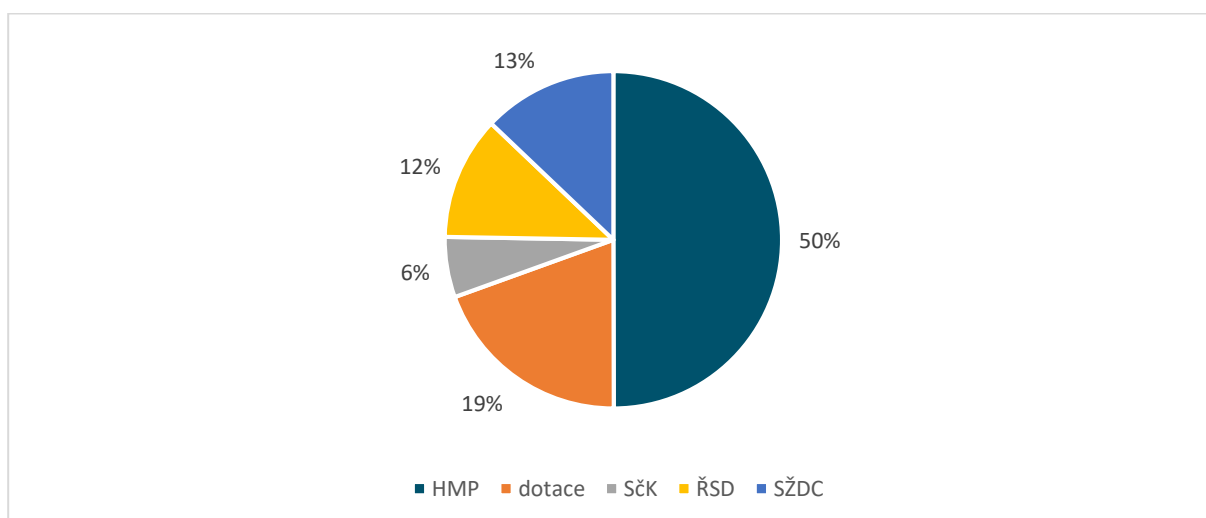
5.2 Investiční náklady

Investiční náklady Akčního plánu pro jednotlivé roky v období 2019–2023 jsou založeny na součtu investičních nákladů jednotlivých opatření, která jsou dle harmonogramu plánu zprovožňována.

Investiční náklady Prahy se podílejí na celkových investičních nákladech jen zčásti. Podíly hlavního města Prahy, partnerských subjektů a dotací na investičních nákladech opatření Akčního plánu jsou zobrazeny na grafu uvedeném níže. Z dostupných údajů je zřejmé, že podíl investičních nákladů Prahy na celkových investičních nákladech spojených s opatřeními Akčního plánu je celá jedna polovina. Příjmy z dotací tvoří necelou jednu pětinu celkových investic. Investice ŘSD a SŽDC jsou zastoupeny v přibližně stejném poměru, celkem tvoří jednu čtvrtinu investic. Nejméně nákladů je pak určeno pro Středočeský kraj.

Organizace	HMP	Dotace	SČK	ŘSD	SŽDC
Investice 2019–2023	61,3 mld. Kč	23,7 mld. Kč	7,2 mld. Kč	14,7 mld. Kč	16,0 mld. Kč

Tabulka 38 – Investiční náklady jednotlivých organizací



Obrázek 3 – Poměr investičních nákladů Akčního plánu dle organizací

5.2.1 Investiční náklady Prahy

Do nejbližšího období předpokládáme s ročním čerpáním kapitálových prostředků města na dopravu ve výši 6–14 mld. Kč, další zdroje mohou přijít z úvěru (jehož výše je omezena stropem pro zadlužení města cca 42 mld. Kč). V níže uvedeném grafu jsou náklady rozděleny dle standardních a rozvojových opatření (viz vysvětlení níže) a samostatně jsou uvedeny také náklady na stavbu metra D (ID 73 Metro D: úsek Pankrác – Depo Písnice), které by mohly být pokryty účelovým úvěrem.

Standardní opatření jsou taková opatření, která jsou nutná pro udržení alespoň stávající úrovně dopravního systému a která je nutné nezbytně realizovat na stávající infrastruktuře, případně „měkká opatření“ posilující udržitelnost dopravního systému. Ze své povahy však standardní opatření nemusejí stačit tempu růstu města.

Rozvojová opatření pak představují opatření výrazně zvyšující kvalitu a udržitelnost dopravního systému, významné inovace či velké infrastrukturní stavby. Rozvojová opatření zasahují v takových problémových oblastech, kde by obnova a zlepšení stávajících řešení nestačily. Jak napovídá název, významně přispívají k rozvoji města.

Opatření čekající na aktualizaci Návrhu nejsou součástí již schváleného Návrhu, ale byla navrženo ke sledování v Akčním plánu stejným způsobem jako navrhovaná opatření. Rozpočtový rámec schváleného Návrhu s nimi nepočítal.

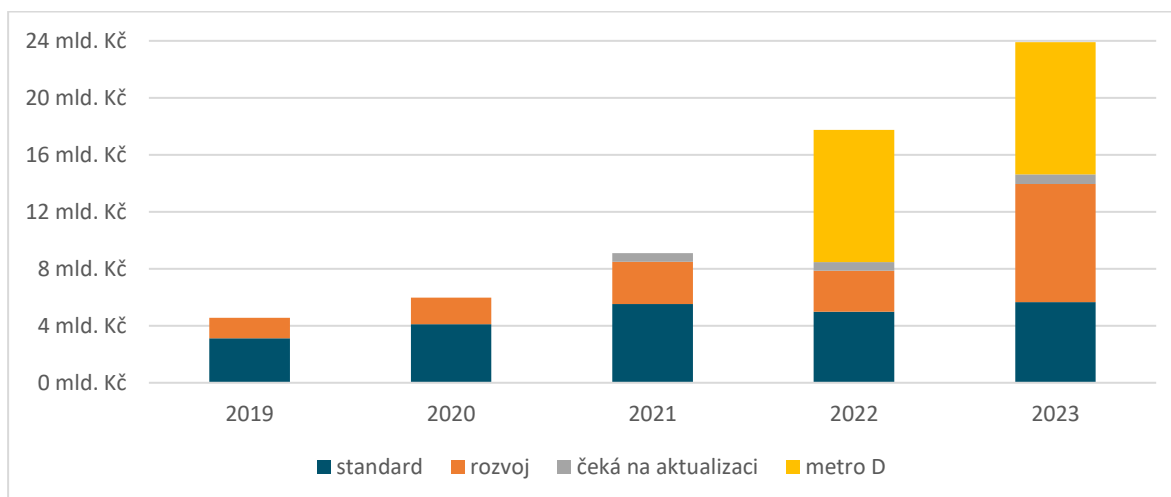
Náklady byly vyčísleny za jednotlivé roky, kdy bude Akční plán implementován, jsou očištěny od nákladů, které budou pokrývat partnerské subjekty. Vyčíslené náklady pro Prahu z hlediska svojí přesnosti jsou na vyšší úrovni než náklady vyčíslené pro Plán mobility jako celek, neboť byly k dispozici podrobnější podklady.

Metro D 18,6 mld. Kč

Standard 23,4 mld. Kč

Rozvoj 17,5 mld. Kč

Aktualizace Návrhu
1,9 mld. Kč



Obrázek 4 – Investiční náklady Prahy spojené s opatřeními Akčního plánu

Opatření/Rok	2019	2020	2021	2022	2023	2019–2023
Standard (mld. Kč)	3,1	4,1	5,5	5,0	5,7	23,4
Rozvoj (mld. Kč)	1,4	1,9	3,0	2,9	8,3	17,5
Čeká na aktualizaci (mld. Kč)	0,0	0,0	0,6	0,6	0,7	1,9
Celkem (mld. Kč)	4,5	6,0	9,1	8,5	14,6	42,7
Metro D (mld. Kč)	0,0	0,0	0,0	9,3	9,3	18,6
Celkem s metrem D (mld. Kč)	4,5	6,0	9,1	17,8	23,9	61,3

Tabulka 39 – Investiční náklady Prahy spojené s Akčním plánem v jednotlivých letech

Podrobnější rozdělení investičních nákladů spojených s realizací opatření Akčního plánu mezi jednotlivé organizace je patrné z tabulky uvedené níže.

Organizace/Rok	2019	2020	2021	2022	2023	2019–2023
Praha (mld. Kč)	4,5	6,0	9,1	17,8	23,9	61,3
Dotace (mld. Kč)	3,2	4,6	7,4	4,5	4,0	23,7
SČK (mld. Kč)	0,2	0,2	2,2	2,3	2,3	7,2
ŘSD (mld. Kč)	0,0	0,1	5,0	5,0	4,6	14,7
SŽDC (mld. Kč)	1,1	2,3	4,6	3,9	4,1	16,0
celkem (mld. Kč)	9,0	13,1	28,3	33,5	38,9	122,8

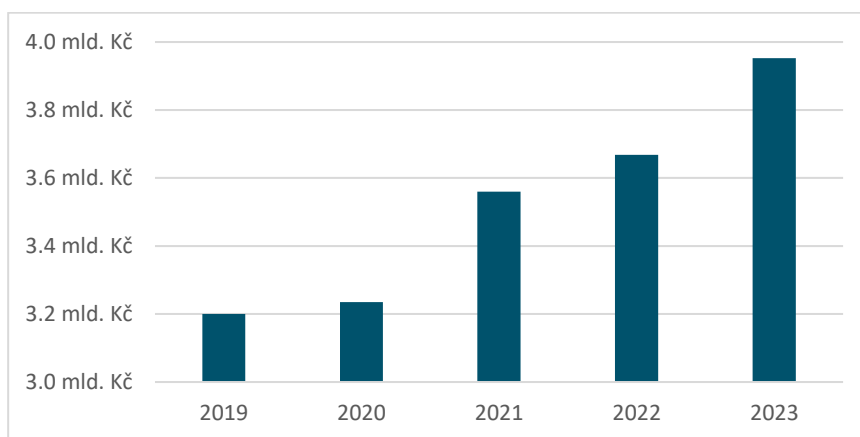
Tabulka 40 – Investiční náklady partnerských organizací spojené s Akčním plánem v jednotlivých letech

5.3 Provozní náklady

Celkové provozní náklady v jednotlivých letech spojené s realizací opatření Akčního plánu jsou uvedeny v tabulce a grafu níže.

Rok	2019	2020	2021	2022	2023	2019–2023
Provozní náklady	3,2 mld. Kč	3,3 mld. Kč	3,6 mld. Kč	3,7 mld. Kč	3,9 mld. Kč	17,6 mld. Kč

Tabulka 41 – Provozní náklady Akčního plánu



Obrázek 5 – Provozní náklady Akčního plánu

Provozní náklady jsou nedílnou součástí nákladové složky dopravní infrastruktury. Z hlediska dlouhodobé udržitelnosti systému je proto nutné při posuzování budoucích investic brát v potaz nejen výši investičních, ale i výši provozních nákladů. Ty mohou v některých případech za dobu životnosti opatření převýšit i počáteční náklady investiční.

Z uvedené tabulky provozních nákladů a grafu je patrné, že v případě realizace Akčního plánu budou provozní náklady všech realizovaných opatření činit 3–4 mld. Kč ročně.

3–4 mld. Kč / rok

Provozní náklady jsou počítány až od roku následujícím po roce, kdy skončila realizace opatření. Výjimku tvoří tzv. programová opatření, kde se provozní náklady rozpočítávají lineárně i do období průběhu realizace opatření (od druhého roku realizace).

Celkem je v Akčním plánu 21 programů (viz tabulka níže). Každý program tvoří soubor dílčích opatření stejného typu, která budou realizována postupně během celého období – od začátku do konce realizace opatření. Jako příklad programového opatření může posloužit opatření ID 175 Bezpečnostní úpravy nehodových míst nebo ID 435 Rozvoj P+R při stanicích metra.

ID	Seznam programových opatření
40	Program preference VHD HMP– mimo osy
102	Vnitřní dluh komunikační sítě – zastavení dalšího růstu
103	Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy
114	Rekonstrukce vybraných zastávek TRAM na bezbariérové
139	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (TSK)
141	Odstraňování bariér ve veřejném prostoru
175	Bezpečnostní úpravy nehodových míst
177	Program na realizaci prostorových preferenčních opatření SČK
214	Elektrizace dalších železničních tratí
222	Preference BUS na křižovatkách se SSZ

ID	Seznam programových opatření
328	Strategie podpory alternativních pohonů
435	Rozvoj P+R při stanicích metra
456	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Stč.kraje
457	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Stč.kraje
460	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 3 Stč.kraje
461	Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Stč.kraje
475	Program rekonstrukcí přestupních bodů VHD
498	Kampaně na podporu využívání PID
524	Program vybavení přestupních bodů VHD v Praze
604	Program zvýšení plynulosti provozu tramvají
620	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (ŘSD)

Tabulka 42 – Programová opatření

5.3.1 Provozní náklady Prahy

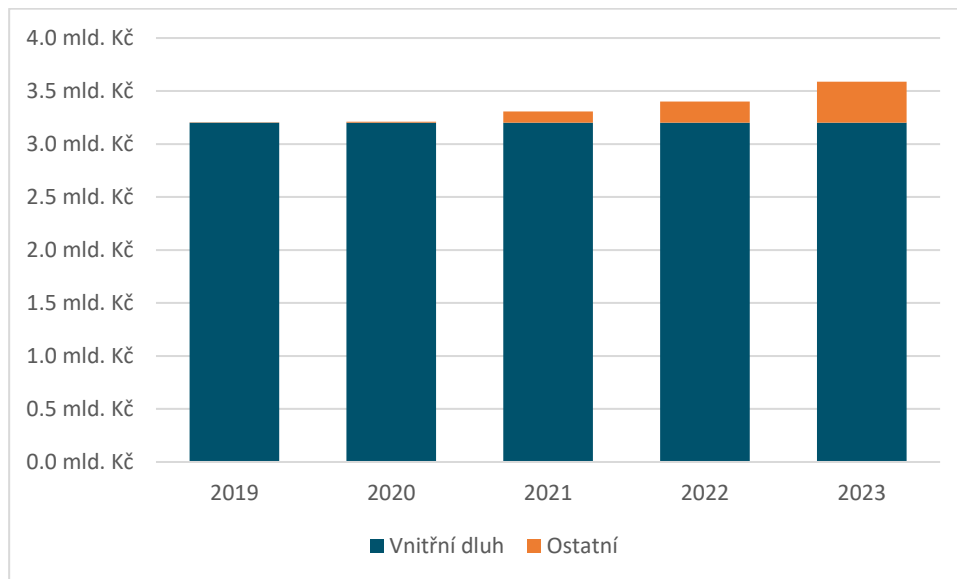
Provozní náklady Plánu mobility vycházejí z harmonogramu implementace jednotlivých opatření Akčního plánu a ročních provozních nákladů těchto opatření. Tímto způsobem byl vyčíslen vývoj výše provozních nákladů pro období 2019–2023. V tomto období jsou jednotlivá opatření zprovožňována a provozní náklady opatření kumulativně narůstají, jak ukazuje následující tabulka.

Rok	2019	2020	2021	2022	2023	Celkem
Provozní náklady	3,2 mld. Kč	3,2 mld. Kč	3,3 mld. Kč	3,4 mld. Kč	3,6 mld. Kč	16,7 mld. Kč

Tabulka 43 – Provozní náklady Prahy postupně zprovožňovaných opatření Akčního plánu

Na následujícím grafu jsou provozní náklady rozdělené na náklady opatření ID 102 Vnitřní dluh komunikační sítě – zastavení dalšího růstu, které tvoří téměř veškeré provozní náklady do roku 2023. Provozní náklady tohoto opatření představují charakter výdajů v účetním zatřídění „oprava“.

Podíl ostatních opatření na provozních nákladech stoupá postupně s tím, jak jsou jednotlivá opatření uváděna dle předpokládaného harmonogramu do provozu. Do roku 2023 se provozní náklady pohybují v řádu stovek milionů korun.



Obrázek 6 – Provozní náklady Prahy spojené s Akčním plánem

5.4 Provozní příjmy

ID	Opatření	Příjmy HMP 2019–2023	Příjmy SČK 2019–2023	Celkem
334	Jednotný organizátor IDS Prahy a Středočeského kraje	49,0 mil. Kč	49,0 mil. Kč	98,0 mil. Kč
435	Rozvoj P+R při stanicích metra	40,0 mil. Kč		40,0 mil. Kč
456	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Stč.kraje		4,5 mil. Kč	4,5 mil. Kč
457	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Stč.kraje		8,6 mil. Kč	8,6 mil. Kč
460	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 3 Stč.kraje		2,4 mil. Kč	2,4 mil. Kč
461	Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Stč.kraje		0,8 mil. Kč	0,8 mil. Kč
	celkem	89,0 mil. Kč	65,3 mil. Kč	154,3 mil. Kč

Tabulka 44 – Provozní příjmy Akčního plánu

5.5 Rozpočet města

Dle schváleného rozpočtu hl. m. Prahy ze dne 20. 6. 2019 se v roce 2019 počítá s kapitálovými výdaji ve výši 23,6 mld. Kč, z toho pro kapitolu 03 Doprava 1,3 mld. Kč. Běžné výdaje jsou schváleny ve výši 63,1 mld. Kč, z toho pro kapitolu Doprava připadne 21,3 mld. Kč. Viz následující tabulka.

Kapitálové výdaje (tis. Kč)		Běžné výdaje (tis. Kč)	
Celkem	23 642 395,70	Celkem	63 120 463,70
Doprava	1 293 854,40	Doprava	21 295 588,50

Tabulka 45 – Schválený rozpočet hl. m. Prahy na rok 2019 (20. 6. 2019)

Rozpočtový výhled běžných a kapitálových výdajů zobrazuje tabulka níže:

Výdaje (tis. Kč)	2020	2021	2022	2023
Běžné výdaje	73 784 623	75 086 431	76 401 451	77 707 561
Kapitálové výdaje	4 573 945	2 876 331	2 293 242	1 661 014

Tabulka 46 – Rozpočtový výhled hl. m. Prahy 2020–2023 (20. 6. 2019)

Pro potřeby Akčního plánu je nutné odhadnout podíl kapitoly Doprava v následujících letech. Ten byl na základě vývoje v posledních pěti letech určen jako 35 % z celkových kapitálových výdajů a 37 % z celkových běžných výdajů. Souhrn částek, které budeme porovnávat s nároky Akčního plánu je zobrazen v tabulce níže. Pro rok 2019 se počítá se schváleným rozpočtem roku 2019, pro roky 2020–2023 to jsou částky ze schváleného rozpočtového výhledu a odhad podílu pro kapitolu Doprava.

Náklady v tis. Kč	2019	2020	2021	2022	2023	2019–2023
Kapitálové celkem	23 642 395	4 573 945	2 876 331	2 293 242	1 661 014	
Kapitálové Doprava	1 293 854	1 591 990	1 001 125	798 177	578 126	5 263 272
Běžné celkem	63 120 463	73 352 422	75 086 431	76 401 451	77 707 561	
Běžné doprava	21 295 588	27 140 396	27 781 979	28 268 537	28 751 798	133 238 298

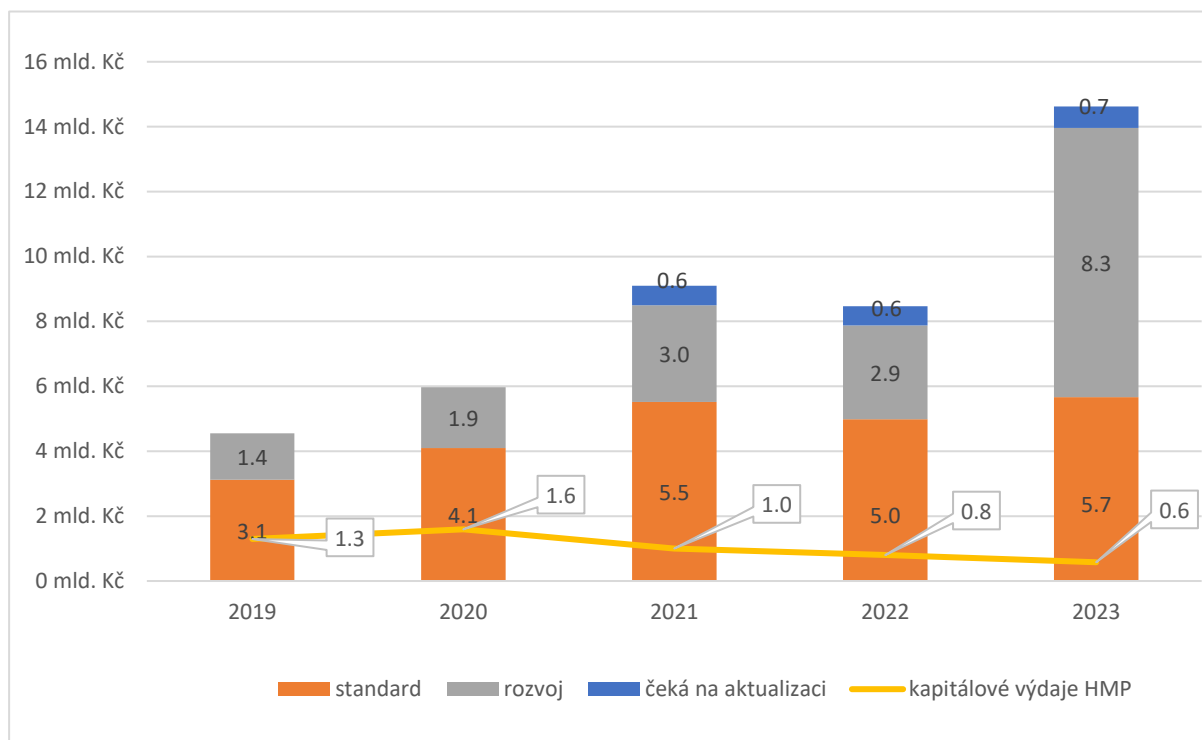
Tabulka 47 – Náklady hl. m. Prahy 2019–2023 s odhadem podílu kapitoly Doprava

Níže uvedená tabulka a graf ilustrují narůstající propast nároky Akčního plánu a rozpočtovým výhledem hl. m. Prahy. Přestože lze v praxi očekávat určité „zjemnění“ uváděného rozdílu (vlivem připravenosti akcí, priorit kladených do kapitoly Doprava i lepšího hospodaření města), jsou prezentované údaje přesto alarmující a naznačují, že bez zásadního posílení kapitálových výdajů do dopravy jsou opatření Plánu mobility nerealizovatelné. Akční plán počítá s investicí 42,7 mld. Kč vlastních prostředků hl. m. Prahy, zatímco rozpočtový výhled dává k dispozici osminu tohoto nároku, tj. 5,3 mld. Kč. Z toho důvodu je podstatná činnost Manažerské skupiny pro finance, která bude financování opatření prověřovat (viz kapitolu 5.6).

Akční plán vs. Rozpočet

		2019	2020	2021	2022	2023	Celkem
Akční plán	Investiční náklady (bez metra D)	4,5 mld. Kč	6,0 mld. Kč	9,1 mld. Kč	8,5 mld. Kč	14,6 mld. Kč	42,7 mld. Kč
Rozpočet HMP	Kapitálové výdaje	1,3 mld. Kč	1,6 mld. Kč	1,0 mld. Kč	0,8 mld. Kč	0,6 mld. Kč	5,3 mld. Kč

Tabulka 48 – Investiční náklady Akčního plánu a kapitálové výdaje HMP v letech 2019–2023



Obrázek 7 – Nároky Akčního plánu ve srovnání s rozpočtem hl. m. Prahy

5.6 Manažerská skupina k financím

Vzhledem k disproporcii rozpočtu města s nároky na investice Plánu mobility v dopravě je zřízena manažerská skupina k financím P+, která se touto oblastí bude trvale zabývat.

Manažerská skupina k financím P+ se schází 4x do roka, vždy v rámci čtvrtletního jednání pracovní skupiny P+. Jednání pracovní skupiny P+ bude vždy trvat několik dní. Setkání manažerské skupiny P+ by se vždy mělo uskutečnit mezi prvním a posledním jednáním pracovní skupiny ve čtvrtletí. Cílem je možnost zohlednit výstupy z manažerské i pracovní skupiny navzájem.

Účastníci povinní:

- Radní pro dopravu
- Radní pro oblast financí a rozpočtu
- Vedoucí oddělení rozpočtových analýz odboru rozpočtu MHMP
- Ředitel odboru dopravy MHMP

- Ředitel odboru investičního MHMP
- Investiční ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy (případně ekonomický ředitel)
- Administrátor P+ (zaručuje kontinuitu s pracovní skupinou P+)

Účastníci volitelní (účastní se na základě pokynu radního pro dopravu):

- Ředitel Sekce infrastruktury IPR
- Ředitel Odboru hospodaření s majetkem MHMP
- Ředitel organizace ROPID
- Náměstek/ředitel Sekce investiční TSK

Projednávaná témata:

- Informace o současném stavu rozpočtu a prognóze na následující období
- Čerpání běžných výdajů (stav a předpoklad, celý rozpočet a kapitola doprava, meziroční změny)
- Čerpání investičních výdajů (stav a předpoklad, celý rozpočet a kapitola doprava, meziroční změny)
- Vývoj příjmů městského rozpočtu (daňových, nedaňových a příjmů v kapitole doprava)
- Stav úhrady kompenzace prokazatelné ztráty z jízdného, resp. podíl cestujících na úhradě za provoz VHD
- Stav dluhové služby
- Novinky v oblasti pravidel rozpočtové odpovědnosti
- Čerpání z fondů EU: stav a předpoklad
- Dotace do dopravní infrastruktury od státu (SFDI, jiné zdroje)
- Jiné potenciální financování v oblasti dopravy (např. PPP)
- Požadavky na implementaci plánu mobility – hledání úspory, možných investic
- Informace z pracovní skupiny P+ o stavu úkolů pro jednotlivá opatření z Akčního plánu a možný dopad do harmonogramu a čerpání financí

Závěry z manažerské skupiny k financím P+ referuje Administrátor na pracovní skupině P+. Pracovní skupina P+ zohlední závěry z manažerské skupiny k financím P+ v implementaci Plánu mobility.

6 Dopady plánu

Akční plán uvede řadu opatření navrhovaných Plánem mobility do života města. Investice do dopravních staveb, stejně jako provedené organizační a procesní opatření, začnou sloužit obyvatelům a návštěvníkům města. Proto dává smysl stanovit etapové cíle k horizontu Akčního plánu – roku 2023 – abychom dokázali posoudit dopady Akčního plánu a tím i úspěšnost jeho realizace. Ke stanovení těchto cílů potřebujeme znát očekávané hodnoty indikátorů mobility, které uvádíme v této kapitole, a porovnat je s dosaženými hodnotami za rok 2023.

6.1 Indikátory

Indikátory provazují opatření ke strategickému cíli a ukazují, které trendy dokáže opatření podpořit (resp. změnit hodnotu indikátoru).

Aby bylo možné sledovat předpokládané dopady Plánu mobility, byly již v analytické části projektu navrženy indikátory popisující nejdůležitější charakteristiky dopravního systému a jeho vlivů na město. S postupem prací na návrhové části pak indikátory dostaly své konkrétní vyjádření. Pro sedm strategických cílů tak nyní sledujeme čtyřicetku indikátorů; většina z nich obsahuje i konkrétní číselné vyjádření (stávající a cílová hodnota), u zbývajících je závazný alespoň trend jejich dalšího vývoje.

Podle vývoje indikátorů lze dobře posoudit úspěšnost naplňování Plánu mobility a potřebu jeho případné aktualizace.

Níže uvedená tabulka se věnuje přehledu všech sledovaných indikátorů. Počet opatření, které na tyto indikátory reagují, je odvozen od ukončení realizace do roku 2023 včetně. To znamená, že realizované (dokončené) opatření svými přínosy dokáže ovlivnit mobilitu v Praze a jejím okolí, zatímco rozpracované (rozestavené) opatření nikoliv. Hodnoty indikátorů v tabulce níže jsou uvedeny pro cílový rok Plánu mobility 2030. Přehled hodnot indikátorů pro rok 2023, tedy konec období prvního Akčního plánu, zobrazuje Tabulka 50.

Strategický cíl a indikátory	Počet opatření
SNÍŽENÍ UHLÍKOVÉ STOPY	83
Emise VOC z automobilové dopravy se budou snižovat.	17
Měrné emise skleníkových plynů (CO2 ekv.) z dopravy se budou snižovat.	27
Počet autobusů s elektromotorem v provozu veřejné dopravy se zvýší ze 2 na 30.	3
Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon se sníží z 530 na 464 tis.	9
Počet registrovaných vozidel s elektromotorem (čistě elektromobily) se zvýší z 1 060 na 56 000.	4
Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce se zvýší ze 70 % na 73 %.	23
ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI DOPRAVY	30
Počet obyvatel s trvalým pobytem v dostupnosti do 30 minut centra Prahy prostředky PID (s pěší docházkou ke stanici či zastávce a čekáním na spoj) se zvýší z 939 tis. na 1 029 tis.	13
Podíl bezbariérových stanic a zastávek vlaků PID se zvýší ze 45 % na 100 %.	8
Podíl bezbariérových stanic metra ze 72 % na 95 % všech stanic.	6
Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními autobusy PID mimo Prahu v PMO se zvýší z 52 % na 80 %.	1
Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními autobusy PID v Praze se zvýší z 88 % na 95 %.	1
Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními tramvajemi se zvýší ze 52 % na 90 %.	1
	56

Strategický cíl a indikátory	Počet opatření
ZLEPŠENÍ LIDSKÉHO ZDRAVÍ	81
Emise NOx z automobilové dopravy se sníží.	16
Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro benzo(a)pyren se sníží z 54 % (hodnota 2016) na 0 %.	11
Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro oxid dusičitý se sníží na 0 %.	11
Plocha území s překročenými imisními limity (v %) pro roční imisní limity pro PM10 a PM2,5 se sníží na 0 %.	10
Počet obyvatel trvale bydlících v oblastech, kde noční hluk přesahuje úroveň 50 dB se sníží.	17
Počet usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách dle evidence Policie ČR se sníží ze 173 na 110 ročně.	3
Počet obyvatel trvale bydlících na území s překročenými imisními limity se sníží na 0.	13
ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI	58
Celkový počet dopravních nehod evidovaných Policií ČR v Praze zůstane přibližně na hodnotě 23 000.	19
Počet dopravních nehod tramvají s motorovými vozidly se sníží z 1312 na 1200	12
Počet lehce zraněných při dopravních nehodách se sníží z 1951 na 1750 ročně.	5
Počet usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách dle evidence Policie ČR se sníží ze 173 na 110 ročně.	4
Počet zraněných a usmrcených chodců a cyklistů se sníží ze 732 na 650 ročně.	18
ZVÝŠENÍ FINANČNÍ UDRŽITELNOSTI	10
Podíl mostů se stavebním stavem "3-dobrý" a lepší se sníží pouze mírně ze 39 % na 35 % z celkového počtu mostů.	1
Podíl příjmů z dopravy na celkovém městském rozpočtu se zvýší ze 4,6 % na 6,6 %	3
Podíl úhrady ztráty z provozu veřejné dopravy na území HMP k jejím celkovým nákladům se sníží z 80 % na 75 %.	4
Počet obyvatel s trvalým bydlištěm v Praze se zvýší z 1,280 mil. na 1,357 mil.	2
ZVÝŠENÍ PROSTOROVÉ EFEKTIVITY DOPRAVY	61
Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras se zvýší ze 173 km na 260 km.	5
Celková délka cykloobousměrek se zvýší ze 23 km na 55 km.	2

Strategický cíl a indikátory	Počet opatření
Celkový počet parkovacích míst v uličním prostoru PPR se sníží z 15 927 na 14334	4
Kapacita systému P+R v Praze a okolním regionu se zvýší ze 4167 vozidel na 20434 vozidel.	2
Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon se sníží z 530 na 464 tis. denně.	11
Počet vozidel v rámci carsharingu se navýší.	4
Podíl kolejové veřejné dopravy (metro, tramvaje, železnice) na počtu přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území Prahy se zvýší ze 67,29 % na 72 %.	13
Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce se zvýší ze 70 % na 73 %.	18
Průměrná obsazenost osobních vozidel zůstane zachována na hodnotě 1,3 osoby na vozidlo.	1
Stupeň automobilizace se zvýší z 655 na 714 osobních vozidel na 1000 obyvatel (BAU 2030 = 772 os. voz. / 1000 obyvatel)	1
ZVÝŠENÍ VÝKONNOSTI A SPOLEHLIVOSTI	62
Délka komunikací s pravidelným výskytem stupně dopravy 4+ bude 85 km nebo nižší.	13
Počet přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území města Prahy se zvýší z 1,26 mil. na 1.35 mil. denně.	21
Přesnost provozu vlaků PID se zvýší z 94 % na 96 %.	7
Průměrná cestovní rychlost autobusů PID se zvýší z 25,2 km/h na 26 km/h.	8
Průměrná cestovní rychlost tramvají se zvýší z 18,6 km/h na 19 km/h.	8
Průměrné zpoždění autobusů PID na vjezdu ze Středočeského kraje do HMP se sníží.	5
Počet SSZ připojených do hlavní dopravní ústředny se zvýší z 69 % na 100 %.	0
Podíl realizované části Pražského okruhu se zvýší z 50 % na 100 %.	0

Tabulka 49 - Indikátory a počet opatření v Akčním plánu (konec realizace do 2023)

6.2 Etapové cíle

Etapové cíle představují hodnoty indikátorů, které budou dosaženy na konci roku 2023, pokud bude tento Akční plán implementován. Hodnoty stanovila Pracovní skupina dle charakteru strategického cíle a daného indikátoru buď přesně nebo pomocí lineárního trendu. Rychlost růstu lineárního trendu byla stanovena dle počtu opatření realizovaných do roku 2023. Pokud konec realizace většiny opatření vybraného indikátoru přesahuje rok 2023, byl uvažován růst nižší.

V následující tabulce je zobrazen přehled všech indikátorů rozdělených dle strategických cílů. U každého indikátoru je uveden slovní popis jeho vývoje v rámci Akčního plánu. Dále je zobrazen i přehled hodnot indikátorů pro jednotlivé milníky v jejich vývoji, kterými jsou: výchozí indikátor (hodnota z roku 2017, popř. 2016 či 2015), etapový cíl (rok 2023 jako konec platnosti prvního Akčního plánu) a cílový stav (rok 2030, konec Plánu mobility).

V porovnání se schváleným Návrhem došlo k úpravě jednoho vybraného indikátoru – „Počet autobusů s elektromotorem v provozu veřejné dopravy“ – směrem k ambicióznější cílové hodnotě. Změna vychází z připravované transpozice nařízení 2009/33/EU o čistých vozidlech (Clean Vehicle Directive), která ukládá od data účinnosti národní úpravy obnovovat do roku 2025 41 % z nově pořizovaných vozidel vozidly čistými (zcela bezemisními: elektrobusy, bateriové trolejbusy, vodík) nebo částečně čistými (např. bioCNG, diesel–elektrická hybridní technologie). Od roku 2025 se tato hodnota zvyšuje na 60 %. Rovněž byl upraven název indikátoru tak, aby zahrnoval jak čistě bateriové elektrobusy, tak i parciální trolejbusy – v tabulce níže je uveden pod novým názvem „Počet elektrobusů a trolejbusů v provozu veřejné dopravy“.

Strategický cíl	Popis strategického cíle	Popis indikátoru	Výchozí indikátor	Etapový cíl 2023	Cílový stav 2030	Jednotky		
ZVÝŠENÍ PROSTOROVÉ EFEKTIVITY DOPRAVY	Strategický cíl sleduje snížení prostorových nároků na zábor území dopravní infrastrukturou, resp. veřejného prostranství dopravními prostředky. Na přepravu jedné osoby je potřeba nejméně prostoru v případě elektrické kolejové dopravy a nejvíce v případě osobního automobilu s nízkou obsazeností.	Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce	70	71	73	%		
		Stupeň automobilizace	655	682	714	os.voz. /1000 obyv.		
		Kapacita systému P+R v Praze a okolním regionu	4167	7921	20 434	os. voz.		
		Podíl kolejové veřejné dopravy (metro, tramvaje, železnice) na počtu přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území Prahy	67,29	68,38	72,00	%		
		Celkový počet parkovacích míst v uličním prostoru PPR	15 927	15 192	14 334	os. voz.		
		Průměrná obsazenost osobních vozidel	1,3	1,3	1,3	os./voz.		
		Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon	530	500	464	tis. voz./den		
		Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras	173	217	260	km		
		Celková délka cykloobousměrek	23	39	55	km		
		Počet vozidel v rámci carsharingu	201	nárůst	nárůst	voz.		
		SNÍŽENÍ UHLÍKOVÉ STOPY	Strategický cíl sleduje zvýšení podílu neuhlovodíkových pohonů (především využití elektrické trakce) v dopravních výkonech a snížení spotřeby energií i snížení produkce oxidu uhličitého (zvýšení energetické účinnosti).	Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce	70	71	73	%
				Emise VOC z automobilové dopravy	3 733	pokles	pokles	t/rok
				Měrné emise skleníkových plynů (CO2 ekv.) z dopravy	16,70	stagnace	pokles	t/obyv.
Počet registrovaných vozidel s elektromotorem (čistě elektromobily)	1 060			11 000	56 000	voz.		
Počet elektrobusů a trolejbusů v provozu veřejné dopravy	2			60	250	voz.		
Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon	530			500	464	tis. voz./den		
ZVÝŠENÍ VÝKONNOSTI A SPOLEHLIVOSTI	Strategický cíl sleduje celkové zvýšení efektivity dopravního systému zejména využitím multimodálního řetězce (synergie), optimalizaci současného systému využitím dostupných kapacit a snížení vlivů dopravních excesů, jako jsou například dopravní nehody nebo dočasné snížení kapacity třeba při uzavírce, na dopravní systém a jeho uživatele.			Průměrná cestovní rychlost tramvají	18,6	18,8	19,0	km/h
		Průměrná cestovní rychlost autobusů PID	25,2	25,6	26,0	km/h		
		Průměrné zpoždění autobusů PID na vjezdu ze Středočeského kraje do HMP	2,64	stagnace	pokles			
		Přesnost provozu vlaků PID	94	95	96	%		
		Délka komunikací s pravidelným výskytem stupně dopravy 4+	85	nerostoucí	nerostoucí	km		
		Počet přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území města Prahy	1 260,795	1302	1350	tis. os.		
		Počet SSZ připojených do hlavní dopravní ústředny	71	88	100	%		
		Podíl realizované části Pražského okruhu	50	50	100	%		
		ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI	Strategický cíl sleduje zvýšení bezpečnosti a odolnosti celého dopravního systému zejména snížením vlivu na zdraví a životy osob při dopravních nehodách	Počet zraněných a usmrcených chodců a cyklistů	732	707	650	os.
				Počet lehce zraněných při dopravních nehodách	1 951	1 858	1 750	os.
Počet usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách dle evidence Policie ČR	173			144	110	os.		
Celkový počet dopravních nehod evidovaných Policií ČR v Praze	23 032			23 000	23 000	nehod		

Strategický cíl	Popis strategického cíle	Popis indikátoru	Výchozí indikátor	Etapový cíl 2023	Cílový stav 2030	Jednotky
ZVÝŠENÍ FINANČNÍ UDRŽITELNOSTI	nebo mimořádných událostech, jako jsou například živelné nebo bezpečnostní události.	Počet dopravních nehod tramvají s motorovými vozidly	1 312	1 260	1 200	nehod
		Strategický cíl sleduje zvýšení udržitelnosti financování investic i provozu a zlepšení bilance příjmů a výdajů, včetně zajištění stability příjmů a výdajů.	Podíl příjmů z dopravy na celkovém městském rozpočtu	4,6	5,5	6,6
	i provozu a zlepšení bilance příjmů a výdajů, včetně zajištění stability příjmů a výdajů.	Podíl úhrady ztráty z provozu veřejné dopravy na území HMP k jejím celkovým nákladům	80	80	75	%
		Počet obyvatel s trvalým bydlištěm v Praze	1 280 508	1 318 844	1 357 180	os.
ZLEPŠENÍ LIDSKÉHO ZDRAVÍ	Strategický cíl sleduje zlepšení lidského zdraví vlivem podpory pohybové aktivity obyvatel a rovněž snížení imisního zatížení obyvatelstva i životního prostředí jako celku hlukem a exhalacemi.	Podíl mostů se stavebním stavem "3-dobrý" a lepší z celkového počtu mostů	39	37	35	%
		Plocha území s překročenými imisními limity (v %) pro roční imisní limity pro PM10 a PM2,5	chybí data	pokles	0	%
		Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro benzo(a)pyren	54	pokles	0	%
		Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro oxid dusičitý	0,6	pokles	0	%
		Emise NOx z automobilové dopravy	5 440	pokles	pokles	t/rok
		Počet obyvatel trvale bydlících na území s překročenými imisními limity	chybí data	pokles	0	os.
		Počet obyvatel trvale bydlících v oblastech, kde noční hluk přesahuje úroveň 50 dB	214 577	stagnace	pokles	os.
ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI DOPRAVY	Strategický cíl sleduje zlepšení dostupnosti dopravy pro široké spektrum obyvatel i návštěvníků včetně osob se sníženou schopností orientace nebo pohybu, včetně propojení různých druhů dopravy mezi sebou.	Počet usmrčených a těžce zraněných při dopravních nehodách dle evidence Policie ČR	173	144	110	os.
		Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními tramvajemi	51	60	90	%
		Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními autobusy PID v Praze	88	91	95	%
		Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními autobusy PID mimo Prahu v PMO	52	66	80	%
		Podíl bezbariérových stanic metra	72	78	95	%
		Podíl bezbariérových stanic a zastávek vlaků PID	45	60	100	%
		Počet obyvatel s trvalým pobytem v dostupnosti do 30 minut centra Prahy prostředky PID (s pěší docházkou ke stanici či zastávce a čekáním na spoj)	939 180	959 908	1 029 000	os.

Tabulka 50 – Etapové cíle Akčního plánu

7 Implementace plánu

7.1 Organizační struktura

Organizační struktura řízení projektu během implementační fáze vychází se stávající struktury institucí hl. m. Prahy a odráží také osvědčené postupy z dosavadní přípravy Plánu mobility:

- Politickou odpovědnost nese člen Rady hl. m. Prahy s kompetencemi v oblasti dopravy (dále jen „**Radní**“). Radní svolává a řídí zasedání **Řídící rady** Plánu mobility (dále jen „**Řídící rada**“), která pokračuje na stejných principech během realizace Akčního plánu, jako pracovala během přípravy Plánu mobility. v kompetenci Radního je případně přenést funkci Řídící rady přímo na Radu města.
- Administrativní zajištění je realizováno prostřednictvím příslušné organizační složky HMP v oblasti výkonu samosprávných činností v dopravě; v současné době se jedná o odbor dopravy MHMP (dále jen „**Administrátor**“).
- Provádění implementačních aktivit bude zajišťovat Pracovní skupina Plánu mobility (dále jen „**Pracovní skupina**“), kterou Administrátor jmenuje se souhlasem Radního ze zástupců organizací hl. m. Prahy, Středočeského kraje a dalších významných organizací v oblasti dopravy a životního prostředí.
- Členové Pracovní skupiny jsou editory opatření, zodpovídají tedy za obsahovou správnost a aktuálnost údajů v Zásobníku a přenášejí informace o průběhu implementace opatření do Pracovní skupiny (dále jen „**Editoři**“). Zodpovědnost za plnění úkolů zůstává na nositeli opatření nebo aktérovi – podle toho kdo je uveden u příslušného úkolu.
- Paralelně s činností Pracovní skupiny bude pracovat **Skupina pro finance**, která se bude věnovat sledování aktuálních rozpočtových nároků opatření Plánu mobility a vyhledání potřebných rozpočtových i mimorozpočtových zdrojů. Více k činnosti skupiny je v kapitole 5.6.



Obrázek 8 – Organizační struktura implementace

7.2 Rozsah aktivit

Pracovní skupina se během implementační fáze bude věnovat naplňování schválené Dopravní politiky, nikoliv jen samotného schváleného Návrhu z května 2019. Během platnosti Akčního plánu se totiž budou s přibývajícím časem objevovat nová opatření, zatímco u stávajících opatření bude sít potřeba aktualizovat jejich obsah podle nových poznatků a potřeb města. Některá opatření se dokonce mohou později jevit jako překonaná.

V praktické rovině to bude znamenat, že Pracovní skupina bude rozvíjet Akční plán, přímo vycházející ze schváleného Návrhu. Současně však bude sledovat vývoj naplňování Dopravní politiky jako celku a vyhodnocovat nově přichozí opatření, která sice stojí mimo Návrh, avšak jsou v souladu s přijatou Dopravní politikou. Takto posouzená opatření bude vkládat do tzv. Zásobníku, který se později stane základem pro jednorázovou aktualizaci příslušných částí Plánu mobility.

Zásobník opatření dostupný online na webové adrese <http://zasobnik.poladprahu.cz/> bude tedy uvádět opatření trojího typu:

1. Opatření je součástí schváleného Návrhu a má přiřazenou návrhovou kapitolu (např. „3.1.4 Řízení dopravy“) která přímo koresponduje s číslováním kapitol v dokumentu Návrh
 - ▶ tuto skupinu sleduje Akční plán a Pracovní skupina ji pravidelně vyhodnocuje
2. Opatření čeká na aktualizaci Návrhu, není tudíž součástí již schváleného Návrhu, ale bylo posouzeno v souladu s Dopravní politikou a má být do Plánu mobility doplněno
 - ▶ tuto skupinu sleduje Akční plán a Pracovní skupina ji pravidelně vyhodnocuje
3. Opatření není součástí Návrhu, bylo posuzováno při tvorbě Plánu mobility, avšak nebylo vybráno do schváleného Návrhu
 - ▶ tuto skupinu Akční plán nesleduje a Pracovní skupina se jí bude zabývat jen v případě aktualizace Plánu mobility

Pokud bychom sledovali jen samotný schválený Návrh, docházelo by k postupné „erozi“ Návrhu a vedle naplňování Akčního plánu by začal existovat „paralelní svět“ opatření, u nichž není jistý soulad s Dopravní politikou. Pro rozhodovací procesy města by takový stav byl krajně nežádoucí.



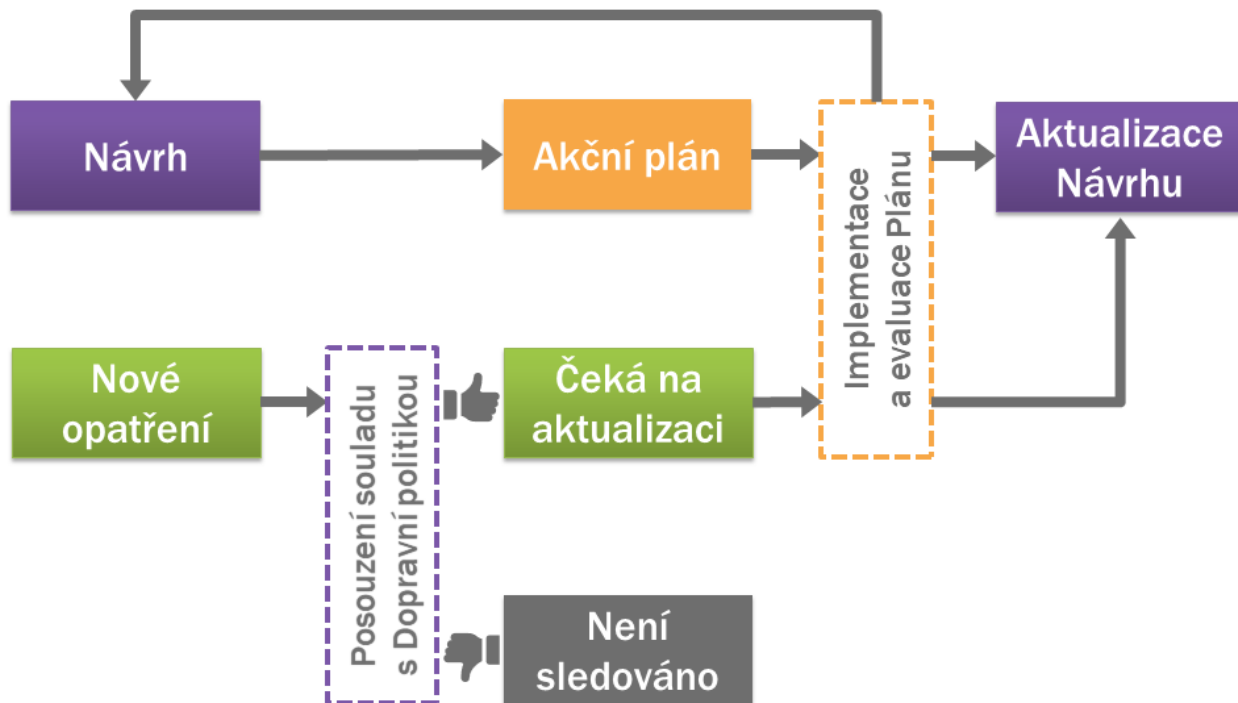
Obrázek 9 – Postupné omezování pokrytí Akčního plánu vůči platné Dopravní politice s časem, pokud by se Pracovní skupina věnovala jen Akčnímu plánu



Obrázek 10 – Rozsah aktivit Pracovní skupiny v implementaci Akčního plánu a přípravy Zásobníku pro budoucí aktualizace Plánu mobility

Doplňování Zásobníku o nová opatření ilustruje obrázek níže. Zařazení nového opatření do Zásobníku musí předcházet posouzení shody nového opatření s Dopravní politikou, které provádí členové Pracovní skupiny standardizovaným postupem, doplněného o analýzu finančních možností realizace, respektive zjednodušenou analýzu nákladů a přínosů pro Pražskou metropolitní oblast. Administrátor pak vydává stanovisko souladu opatření s Dopravní politikou, které doplňuje, avšak nenahrazuje stanoviska dotčených orgánů státní správy, případně dalších orgánů a institucí hl. m.

Praha. Radní, případně Řídící rada, mohou pověřit Pracovní skupinu sledováním vybraných opatření ze Zásobníku stejným způsobem, jako tak činí pro Akční plán. Zajistí tak rovnocennou úroveň přípravy vybraných opatření Zásobníku s Návrhem, až do doby provedení aktualizace Návrhu. Do samotného Návrhu však lze přejít opatření ze Zásobníku pouze formou aktualizace Návrhu, u něhož je nutné ověřit shodu s provedeným hodnocením SEA.



Obrázek 11 – Posouzení nových opatření a jejich sledování do doby aktualizace Návrhu

7.3 Harmonogram schůzek

Jedním z hlavních úkolů Pracovní skupiny je sledování průběžného vývoje opatření, které jsou odsouhlaseny v Akčním plánu, a to v souladu s přijatým harmonogramem. Jednotliví členové Pracovní skupiny vystupují v roli editorů svěřené skupiny opatření. Analyzují zadané úkoly, které vedou k přípravě či realizaci opatření, případně je sami navrhují. Ve spolupráci s odpovědnými nositeli opatření pak sledují jejich plnění; v případě problémů informují Pracovní skupinu a navrhují řešení vzniklé situace po společné diskuzi. Odpovědností Administrátora je přenášet závěry Pracovní skupiny do struktur hl. m. Prahy a jeho organizací, stejně jako k dalším investorům stojícím mimo hl. m. Prahu. Všechny tyto aktivity Administrátora by měly být činěny za vědomí a se souhlasem Radního, v případě složitějších situací pak celé Řídící rady.

Pracovní skupina se v implementační fázi neschází se stejnou intenzitou v průběhu celého roku (jak tomu bylo během přípravy Plánu mobility), ale koncentruje své aktivity vždy k přelomu čtvrtletí (březen, červen, září, prosinec). k těmto milníkům jsou pak směřovány i pracovní termíny jednotlivých aktivit, jak je popisuje následující kapitola. Jednání svolává Administrátor, zajišťuje rovněž funkci tajemníka.

Řídící rada se schází jedenkrát ročně, případně dle potřeby. Činí tak v návaznosti na zprávu k implementaci Akčního plánu, kterou

Pracovní skupina

Řídící rada

předkládá Administrátor jako průběžný výsledek aktivit Pracovní skupiny. Doporučeným termínem jednání Řídící rady je leden příslušného roku, s vyhodnocením zprávy za uplynulý rok a potvrzením aktivit Pracovní skupiny pro nadcházející rok.

7.4 Úkoly

Pro každé opatření byly stanoveny úkoly, které zahrnují aktivity potřebné k dokončení přípravy či realizaci opatření. Smyslem zadání úkolů je zajištění průběhu opatření a kontroly jeho realizace. Při jejich zadání tak proběhl výběr subjektů zodpovědných za plnění konkrétního úkolu a stanovení termínu, do kdy se má úkol splnit.

Návrhová část Zásobníku obsahuje přes 1000 úkolů, na jedno opatření tak připadají průměrně 4 úkoly.

V následujících kapitolách je popsáno, jak se při tvorbě úkolů postupovalo, jak se vybíraly zodpovědné subjekty, co všechno úkol obsahuje a jak by se mělo postupovat při kontrole jeho plnění.



7.4.1 Zadání úkolů

Editoři opatření pracují s databází úkolů a při jejich zadávání vyplňují následující položky:

Název
Obsah
Zodpovědný subjekt / specifikace, oddělení
Splnit do
Kontrolní termín
Předchozí úkol
Poznámka

Tabulka 51 – Atributy úkolu

Jako příklad zobrazení na kartě opatření je uveden seznam úkolů pro opatření Koncepte elektrifikace autobusových linek v Praze:

Úkol	Informace	Stav
Vypracovat Konceptci	Vypracovat Konceptci elektrifikace autobusových linek v Praze, předložit Konceptci ke schválení Představenstvu DPP a Radě HMP. Účelem Konceptce je v obecné rovině stanovit sledované směry rozvoje elektrifikace autobusové dopravy Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2019	
Vypracovat Akční plán	Vypracovat Akční plán konkrétních záměrů v krátkodobém horizontu s výhledem rozvojových směrů. Akční plán bude živým dokumentem průběžně aktualizovaným v závislosti na technologickém pokroku a získaných znalostí z rutinního provozu bateriových trolejbusů a elektrobusesů v pražských podmínkách Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019	

Obrázek 12 – Příklad zadání úkolů

Úkoly mohou být rozděleny do vláken (úkoly navazující na předchozí úkoly,) nebo jsou uváděny samostatně bez přechozího úkolu („bez historie“). Ve vláknech jsou úkoly seřazeny chronologicky, výchozí je úkol, který se musí splnit nejdříve a bez něhož nelze pokračovat v následujících úkolech. V rámci jednoho opatření tak může v jednom časovém horizontu běžet několik úkolů najednou nezávisle na sobě, ale také může být uvedeno jenom jedno vlákno úkolů.

7.4.2 Metodický postup

V rámci sjednocení přístupu a zajištění obsahové vyváženosti byla při tvorbě seznamu úkolů a jejich obsahu uplatněna následující pravidla:

- **Hierarchie:** Úkoly, které na sebe závisle navazují (bez předchozího nelze provést následující) jsou vzájemně provázány s předchozími (označeno svislou přerušovanou čarou na začátku názvu, popř. několika svislými čarami v případě, že úkolu předchází více úkolů).
- **Milníky:** Pokud je schvalování dokumentu či opatření kritickým (a nikoliv formálním) milníkem, je vyčleněn jako zvláštní úkol; v opačném případě je do termínu splnění započítáno i schvalování a uvedeno v textovém popisu.
- **Zodpovědnost:** Pro úkoly spojené s výkonem státní správy je jako zodpovědný subjekt uváděn předkladatel, nikoliv vykonavatel státní správy (příklad: pokud TSK žádá příslušný správní orgán o stavební povolení, odpovědným subjektem za získání stavebního povolení je TSK).
- **Etapizace:** Rozdělení úkolu do fází (např. analýza/návrh) může být sdruženo do jedné položky, nicméně fázování může být vodítkem pro stanovení kontrolního termínu.
- **Dílčí úkoly:** Pokud je součástí úkolu splnění více dílčích úkolů (např. v daném kalendářním roce) a nedojde k úplné realizaci, jsou tyto „nedodělky“ včleněny do dalšího roku a předchozí rok uzavřen; typicky se vyskytuje u programových opatření.

7.4.3 Status úkolu

U každého úkolu je na kartě opatření vyznačeno pomocí barevného bodu, v jaké fázi se jeho plnění nachází. Každá ze čtyř fází plnění úkolů má svou barvu:

- Zelená znamená, že je úkol splněn, byl tedy dopracován do konce.
- Oranžová značí probíhající práce na úkolu (v tomto statusu lze posouvat termín splnění).
- Červená upozorňuje na zásadní problém, např. není znám časový dopad, čeká se na rozuzlení (lze očekávat zpoždění termínu splnění, ale neví se jaké).
- Černá poukazuje na zrušení úkolu.

7.4.4 Kontrola plnění úkolů

Zodpovědnost za realizaci úkolů uvedených opatření zůstává u nositelů opatření nebo některého z aktérů – podle toho, kdo je u příslušného úkolu uveden. Proto je důležité, aby se na znění úkolu, jeho termínech a stavu shodli Editor s nositelem (resp. aktérem). Pro úkoly plynoucí z platných usnesení Rady hl. m. Prahy platí jejich stanovení a přiřazení odpovědnosti.

Role Editora zůstává ve sledování vývoje opatření a pravidelném reportování. Editor bude vždy ke stanovenému kontrolnímu termínu kontaktovat nositele opatření (resp. aktéra) s žádostí o sdělení, zda byl daný úkol naplněn, příp. v jakém se nachází stavu rozpracování. Podle obdržené informace zvolí jeden z přednastavených statusů (viz výše).

Složitější situace (např. zpoždění či zásadní překážka v dalším postupu) řeší Editor vždy v diskusi s dalšími členy Pracovní skupiny. Tato diskuse může vyústit v:

- Úpravu zadaného úkol (termín, znění)
- Předání úkolu jinému subjektu
- Doplnění dalších úkolů
- Zrušení celého opatření (v krajním případě) a jeho náhradu jiným

Transparentní sledování úkolů a jejich plnění umožňuje online verze Zásobníku na adrese <http://zasobnik.poladprahu.cz/>, kde každé opatření umožňuje sledovat úkoly na kartě opatření a také tuto kartu exportovat do formátu PDF pro tisk / přeposlání / přiložení do materiálu.

7.5 Realizace opatření mimo Akční plán

Plán mobility, jehož je Akční plán součástí, je strategický dokument pro dopravu a dopravní infrastrukturu do roku 2030. Sada dokumentů, které P+ obsahuje, byla vytvářena v období 2015–2019 a obsahuje tedy soubor vědomostí, zkušeností a projektů k uvedené době realizace, některé projekty nemusí být obsaženy z tohoto důvodu.

P+ se navíc zabývá plánováním dopravy a dopravní infrastruktury strategického významu, tedy nadmístního významu, některé záměry lokálního významu tak byly mimo rozlišovací schopnost takto rozsáhlého dokumentu, příkladem může být umístění zastávek veřejné dopravy včetně železnice, prodloužení ulice nebo nový parkovací dům.

Navíc, město i celá aglomerace se neustále vyvíjí a pro zajištění dopravní obslužnosti se tak ruku v ruce vyvíjí i dopravní infrastruktura. v případě, že se spolu s novou rezidenční, průmyslovou či jinou lokalitou buduje i nová dopravní infrastruktura, která je v podstatě její součástí nebo vyvolanou investicí, je jasné, že doprovodná dopravní infrastruktura není přirozeně součástí Zásobníku

opatření a její soulad z hlediska koncepce dopravy, která je reprezentována právě Plánem mobility, se tak řídí Radou hl. m. Prahy schváleným dokumentem P+ Dopravní politika a případným posouzením Pracovní skupiny P+.

Hlavní teze tohoto dokumentu jsou také součástí dokumentu P+ Návrh, který je schválen Zastupitelstvem hl. m. Prahy. Takové projekty lokálního charakteru tak nejsou součástí Akčního plánu, a přesto je možné je realizovat. Projekty, které mají nadmístní charakter či vliv nebo významné investiční náklady pro rozpočet HMP však bez pravidelného sledování v Akčním plánu, resp. v Pracovní skupině, nelze realizovat.

Seznam zkratek

B+R	Bike & Ride
BAU	Business as usual
BIM	Building Information Modeling
BUS	autobus
ČR	Česká republika
č. k.	čekací kolej
DPP	Dopravní podnik hl. m. Prahy
EIB	Evropská investiční banka
ekv.	ekvivalentní
EU	Evropská unie
hl. m.	hlavní město
HMP	hlavní město Praha
koop.	kooperativní
KSÚS	Krajská správa a údržba silnic
ID	identifikační číslo
IDS	integrovaný dopravní systém
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
IN	investiční náklady
INV	odbor investiční
IPR	Institut plánování a rozvoje
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
mil.	milion
mld.	miliarda
MOS	Multikanálový odbavovací systém
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
ODO	odbor dopravy
OICT	Operátor ICT
P+R	Park & Ride („zaparkuj a jed“)
PID	Pražská integrovaná doprava

PPP	public–private partnership, partnerství veřejného a soukromého sektoru
proj. příp.	projektová příprava
PUMPA	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí
PZKO	Program zlepšování kvality ovzduší
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
RTT	rekonstrukce tramvajové trati
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SČK	Středočeský kraj
SEA	Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SSZ	světelné signalizační zařízení
SŠ	střední škola
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
tis.	tisíc
TRAM	tramvaj
TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy
TT	tramvajová trať
ÚP	územní plán
VHD	veřejná hromadná doprava
VŠ	vysoká škola
VYMI	výluky a mimořádnosti
ZŠ	základní škola
žst.	železniční stanice

Seznam pojmů P+

Akční plán	je prováděcím dokumentem Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí.
Aktér	je subjekt, kterého se dané opatření Plánu mobility týká a jehož součinnost je v průběhu přípravy a/nebo realizace klíčová.
Analýza	je výstupem první fáze projektu P+.
Dopravní politika	je zásadní dokument Plánu. Byl schválen Radou hlavního města Prahy v září 2017 a určuje směřování mobility do roku 2030 v hlavním městě s přesahem do okolí.
Editor	je zástupce některé z organizací Pracovní skupiny či nositele opatření, který má na starosti editaci opatření v Zásobníku.
Návrh	je hlavním výstupem Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Ačkoliv je zaměřen na návrhovou část, obsahuje také souhrnnou informaci o předchozí Analýze a Dopravní politice. Byl schválen v květnu 2019.
Nositel	je subjekt, který je za dané opatření Plánu mobility zodpovědný.
P+	Projekt hlavního města Prahy, jehož hlavním cílem je příprava, zpracování a projednání plánu udržitelné mobility.
Plán mobility	Základní koncepční dokument hlavního města pro oblast mobility, dopravy, respektive dopravní infrastruktury, který nahrazuje současné Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy platné již od roku 1996.
Polad' Prahu	Marketingová kampaň projektu P+ cílená na zapojení veřejnosti do Plánu mobility.
Pracovní skupina	je složená ze zástupců všech zapojených odborů Magistrátu hl. m. Prahy, pražských organizací a společností a také z Odboru dopravy Středočeského kraje. Zpracovává dokumenty a řeší podněty.
Řídící rada	má na starosti strategické směřování a řízení projektu.
Zásobník	je souhrn všech opatření Plánu mobility, viz http://zasobnik.poladprahu.cz/ .

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Počty opatření v Zásobníku, Návrhu a Akčním plánu	8
Tabulka 2 – Opatření s odložením realizace za rok 2023 oproti Návrhu	10
Tabulka 3 – Rozdělená opatření	11
Tabulka 4 – Sloučená opatření	12
Tabulka 5 – Opatření čekající na aktualizaci Návrhu	12
Tabulka 6 – Změny v názvech opatření pro Akční plán	14
Tabulka 7 – Shluky opatření a klíčová opatření	15
Tabulka 8 – Odbory MHMP jako nositelé	18
Tabulka 9 – Opatření Odboru dopravy MHMP	19
Tabulka 10 – Opatření Odboru investic MHMP	20
Tabulka 11 – Organizace hl. m. Prahy jako nositelé	21
Tabulka 12 – Opatření DPP	23
Tabulka 13 – Opatření TSK	25
Tabulka 14 – Opatření ROPID	26
Tabulka 15 – Opatření IPR	27
Tabulka 16 – Opatření OICT	28
Tabulka 17 – Samosprávy jako nositelé	28
Tabulka 18 – Opatření MČ Praha 14	28
Tabulka 19 – Opatření MČ Praha 19	29
Tabulka 20 – Opatření Říčán	29
Tabulka 21 – Opatření Dolních Břežan	29
Tabulka 22 – Opatření Chýně	29
Tabulka 23 – Středočeský kraj jako nositel	29
Tabulka 24 – Opatření IDSK	30
Tabulka 25 – Opatření OD SČK	31
Tabulka 26 – Opatření KSÚS SČK	31
Tabulka 27 – Státní organizace jako nositelé	32
Tabulka 28 – Opatření SŽDC	33
Tabulka 29 – Opatření ŘSD	33
Tabulka 30 – Počty opatření Akčního plánu dle jejich fáze/stavu	34
Tabulka 31 – Opatření k realizaci dokončené do roku 2023	39
Tabulka 32 – Opatření k realizaci dokončené po roce 2023	43
Tabulka 33 – Opatření k přípravě dokončené do roku 2023	45
Tabulka 34 – Opatření k přípravě dokončené po roce 2023	45
Tabulka 35 – Opatření hotová	46

Tabulka 36 – Opatření se začátkem po roce 2023	46
Tabulka 37 – Náklady Akčního plánu	47
Tabulka 38 – Investiční náklady jednotlivých organizací	47
Tabulka 39 – Investiční náklady Prahy spojené s Akčním plánem v jednotlivých letech	49
Tabulka 40 – Investiční náklady partnerských organizací spojené s Akčním plánem v jednotlivých letech	49
Tabulka 41 – Provozní náklady Akčního plánu	49
Tabulka 42 – Programová opatření	51
Tabulka 43 – Provozní náklady Prahy postupně zprovozňovaných opatření Akčního plánu	51
Tabulka 44 – Provozní náklady partnerských organizací spojené s Akčním plánem v jednotlivých letech	Chyba! Záložka není definována.
Tabulka 45 – Provozní příjmy Akčního plánu	52
Tabulka 46 – Schválený rozpočet hl. m. Prahy na rok 2019 (20. 6. 2019)	53
Tabulka 47 – Rozpočtový výhled hl. m. Prahy 2020–2023 (20. 6. 2019)	53
Tabulka 48 – Náklady hl. m. Prahy 2019–2023 s odhadem podílu kapitoly Doprava	53
Tabulka 49 – Investiční náklady Akčního plánu a kapitálové výdaje HMP v letech 2019–2023	54
Tabulka 50 – Indikátory a počet opatření v Akčním plánu (konec realizace do 2023)	58
Tabulka 51 – Etapové cíle Akčního plánu	61
Tabulka 52 – Atributy úkolu	65

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Souvislosti opatření ID 24 Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1)	16
Obrázek 2 – Nositelé a počty jejich opatření	17
Obrázek 3 – Poměr investičních nákladů Akčního plánu dle organizací	47
Obrázek 4 – Investiční náklady Prahy spojené s opatřeními Akčního plánu	48
Obrázek 5 – Provozní náklady Akčního plánu	50
Obrázek 6 – Provozní náklady Prahy spojené s Akčním plánem	52
Obrázek 7 – Nároky Akčního plánu ve srovnání s rozpočtem hl. m. Prahy	54
Obrázek 8 – Organizační struktura implementace	62
Obrázek 9 – Postupné omezování pokrytí Akčního plánu vůči platné Dopravní politice s časem, pokud by se Pracovní skupina věnovala jen Akčnímu plánu	63
Obrázek 10 – Rozsah aktivit Pracovní skupiny v implementaci Akčního plánu a přípravy Zásobníku pro budoucí aktualizace Plánu mobility	63
Obrázek 11 – Příklad zadání úkolů	66

Seznam příloh

Požadavky SEA a jejich vypořádání

Seznam opatření Akčního plánu

Karty jednotlivých opatření

Požadavky SEA a jejich vypořádání

	Požadavek/podmínka	Způsob zohlednění
1	U všech záměrů dopravní infrastruktury optimalizovat trasu v rámci stanoveného koridoru v příslušné územně plánovací dokumentaci s cílem minimalizace potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a na obyvatele v dotčeném území.	Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy zejména v části přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí a navazujícího územního řízení dle zákona 183/2006 Sb. v platném znění. Tento požadavek bude rovněž uplatňován v přípravě a projednání územně plánovací dokumentace všech stupňů.
2	U silničních záměrů v místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry).	Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření), jedná se tak zejména o promítnutí do dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. Požadavek bude rovněž uplatňován již ve fázi studijního prověřování řešení ještě před dokumentací pro územní rozhodnutí, pokud se taková studie bude pořizovat. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím strategického cíle „Zlepšení lidského zdraví“ a prioritní osy I „Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy“.
3	U tunelových záměrů optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků včetně mimoúrovňových křižovatek s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu.	Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) obsahující tunelové úseky, jedná se tak zejména o promítnutí do dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. Požadavek bude rovněž uplatňován již ve fázi studijního prověřování řešení ještě před dokumentací pro územní rozhodnutí, pokud se taková studie bude pořizovat. Promítnutí do fáze studijního prověření je podstatné zejména vzhledem k správnému výpočtu předpokládaných investičních nákladů. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím strategického cíle „Zlepšení lidského zdraví“ a prioritních os H „Zlepšení kvality

4

U všech záměrů (staveb) dopravní infrastruktury zajistit splnění hlukových limitů u veškeré dotčené chráněné zástavby.

veřejných prostranství“ a I „Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy“.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek vyplývá z platných legislativních předpisů a bude uplatňován již ve fázi případného procesu EIA, ale také při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí obsahuje strategický cíl „Zlepšení lidského zdraví“ a prioritní osu H I „Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy“ a rovněž obsahuje konkrétní opatření pro snížení hlukové zátěže (např. Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha). Je vidět, že Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nebere problematiku splňování hlukových limitů dle platných legislativních předpisů na lehkou váhu.

5

U silničních záměrů zajistit splnění hlukových limitů nejen u vlastní stavby, ale také u navazujících komunikací, na nichž dojde v důsledku realizace předmětného záměru k nárůstu intenzit automobilové dopravy.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek vyplývá z platných legislativních předpisů a bude uplatňován již ve fázi případného procesu EIA, ale také při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí obsahuje strategický cíl „Zlepšení lidského zdraví“ a prioritní osu H I „Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy“ a rovněž obsahuje konkrétní opatření pro snížení hlukové zátěže (např. Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha). Je vidět, že Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nebere problematiku splňování hlukových limitů dle platných legislativních předpisů na lehkou váhu.

Požadavek/podmínka

Způsob zohlednění

6

U nových stavebních záměrů (zejména skladů, logistických center apod.) podél tras silničních komunikací zohlednit riziko nárůstu automobilové dopravy na komunikaci a s tím spojené navýšení imisní a hlukové zátěže. V případě, že existuje riziko navýšení zátěže nad úroveň limitu, nové stavební záměry podél komunikací nenavrhnout a zároveň plochy pro tyto záměry vypustit z příslušné územně plánovací dokumentace.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projednání jednotlivých stavebních záměrů (zejména skladů, logistických center apod.) podél tras silničních komunikací. Záměry uvedeného typu jsou v rámci procesů dle platných legislativních předpisů, např. EIA, nebo příprava dokumentace pro územní rozhodnutí, požadovanému již v současné době podrobovány a bude v tom pokračováno. Požadavek na vypuštění konkrétních ploch z územně plánovací dokumentace v případě nemožného splnění imisních a hlukových limitů bude předán příslušnému úřadu územního plánování v Praze či Středočeském kraji.

7

Po zohlednění dílčích opatření směřujících k redukci objemu individuální automobilové dopravy prověřit splnění strategického cíle č. 2 Snížení uhlíkové stopy a v případě rizika nesplnění cíle preferovat či posílit opatření směřující k redukci emisí skleníkových plynů.

Akceptováno. V rámci návrhu i plnění akčního plánu i pravidelných evaluací implementace Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí dle kapitol 2.8 – 2.10 bude sledováno plnění příslušných indikátorů strategického cíle č. 2 Snížení uhlíkové stopy.

8

V navazujících dokumentech, které budou detailněji zpracovávat opatření Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je potřeba zohlednit přípravu nového Programu zlepšování kvality ovzduší v rámci prioritizace a provádění jednotlivých opatření.

Akceptováno. V rámci realizace jednotlivých karet opatření či podřízených strategií bude zohledňován nově připravený Program zlepšování kvality ovzduší. Akční plán je aktuálně tvořen ve formální i personální součinnosti s přípravou nového Programu zlepšování kvality ovzduší. Součástí pracovní skupiny k přípravě nového Programu zlepšování kvality ovzduší jsou i vybraní členové pracovní skupiny Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a i nadále tomu tak bude.

9

Podporovat nasazení moderních tramvajových a železničních souprav s nižším hlukovým potenciálem.

Akceptováno. Požadavek bude uplatňován v rámci procesu obnovy vozového parku tramvajů a železničních vozidel jako požadavek objednatele, resp. organizátora městské a příměstské veřejné dopravy, tedy organizací ROPID a IDSK. Hlavní město Praha bude nákup a nasazení moderních tramvajových vozů i souprav požadovat

Požadavek/podmínka**Způsob zohlednění**

10

U záměrů dopravní infrastruktury minimalizovat dělicí efekt komunikace, zachovat či posílit místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.

po Dopravním podniku hl. m. Prahy, a. s., jakožto vlastník.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, tj. jedná se především o uplatňování požadavku v dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Pokud bude pořizována přípravná dokumentace, bude tento požadavek zohledněn také. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím prioritních os D „Nová propojení pro různé druhy dopravy“ a E „Podpora chůze a dopravní cyklistiky.“

11

V místech přiblížení nových dopravních (zejména silničních) záměrů k obytné zástavbě zohlednit též psychologický efekt stavby a vliv na pohodu bydlení, pohledově oddělit stavbu od obytných domů, např. vhodným ozeleněním tělesa komunikace.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, tedy především při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Projekty jsou také tzv. participovány s veřejností a uvedený požadavek se tak objevuje a je na projekty aplikován a bude i nadále.

12

Při realizaci tramvajových tratí v prostoru stávajících uličních koridorů realizovat opatření k zajištění dopravní bezpečnosti všech účastníků provozu.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) tramvajové dopravní infrastruktury, tedy především při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Již nyní je uvedený požadavek vyžadován orgány státní správy, samosprávy i Policií, jakožto dotčeným orgánem, ve výše uvedených stupních projektové dokumentace. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím strategického cíle č. 4 Zvýšení bezpečnosti“ a prioritní osy K „Snížení dopravní nehodovosti“.

13

U silničních záměrů realizovat dopravně–bezpečnostní opatření nejen u vlastní stavby, ale také u navazujících komunikací, na nichž dojde v

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) tramvajové dopravní infrastruktury, tedy především při přípravě dokumentace

Požadavek/podmínka

Způsob zohlednění

důsledku realizace předmětného záměru k nárůstu intenzit automobilové dopravy.

pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Již nyní je uvedený požadavek vyžadován orgány státní správy, samosprávy i Policií, jakožto dotčeným orgánem, ve výše uvedených stupních projektové dokumentace. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím strategického cíle č. 4 Zvýšení bezpečnosti“ a prioritní osy K „Snížení dopravní nehodovosti“.

Podporovat opatření pro posilování významu a bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) pěší a cyklistické dopravní infrastruktury. Bezpečnost pěší a cyklistické dopravy je sledována již nyní a uvedený požadavek je vyžadován orgány státní správy, samosprávy i Policií, jakožto dotčeným orgánem, ve výše uvedených stupních projektové dokumentace. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím strategického cíle č. 4 Zvýšení bezpečnosti“ a prioritních os K „Snížení dopravní nehodovosti“, D „Nová propojení pro různé druhy dopravy“ a E „Podpora chůze a dopravní cyklistiky. Plán udržitelné mobility obsahuje konkrétní opatření určených k realizaci do roku 2030 pro posílení významu pěší a cyklistické dopravy.

Při realizaci nových cyklostezek a cyklotras mimo zastavěné území v maximální možné míře využívat stávající polní a lesní cesty.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) cyklistické dopravní infrastruktury.

Při umístování nových záměrů dopravní infrastruktury včetně rozšiřování stávajících preferovat území mimo záplavová území, ochranná pásma vodních zdrojů a chráněné oblasti přirozené akumulace vod. V případě záměrů v záplavových územích zpracovat hydrologické posouzení s ohledem na průchod

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován

14

15

16

Požadavek/podmínka**Způsob zohlednění**

povodňových vod. U nových záměrů podzemní dopravní infrastruktury nebo záměrů v ochranných pásmech vodních zdrojů zpracovat hydrogeologické posouzení.

již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu.

17

Při umístování nových záměrů dopravní infrastruktury včetně rozšiřování stávajících preferovat území mimo poddolovaná území, území se sesuvy, chráněná ložisková území, dobývací prostory a ložiska nerostných surovin. U nových záměrů dopravní infrastruktury umístovaných v poddolovaných územích a územích se sesuvy zpracovat báňsko-historický posudek. V případě zásahu do chráněných ložiskových území, dobývacích prostor a ložisek nerostných surovin zpracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu.

18

Při plánování a realizaci konkrétních opatření (záměrů) minimalizovat zábor zemědělského půdního fondu v I. a II. třídě ochrany.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu.

19

Při plánování a realizaci konkrétních opatření (záměrů) minimalizovat zábor a zásahy do pozemků určených k plnění funkcí lesa, zejména lesů zvláštního určení a lesů ochranných.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu.

20

Při navrhování nových a úpravách stávajících záměrů dopravní infrastruktury se vyvarovat zásahů do zvláště chráněných území (dále jen „ZCHÚ“) a jejich ochranných pásem. Není-li toto možné, zásahy do chráněných území a jejich ochranných pásem alespoň minimalizovat.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu.

Požadavek/podmínka**Způsob zohlednění**

21

V případě opatření zasahujících do ZCHÚ a jejich ochranných pásem spolupracovat s orgány ochrany přírody a po dohodě s nimi zvážit potřebnost provedení biologického průzkumu.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. S orgány ochrany přírody bude spolupracováno, ale bude spíše maximální snaha se zásahu do ZCHÚ zcela vyhnout.

22

Při plánování a realizaci opatření vyloučit, případně minimalizovat zásahy do prvků územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“) a významných krajinných prvků. V případě křížení s biokoridory ÚSES navrhnout optimální technické řešení průchodu tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru. V případě úprav stávající dopravní infrastruktury zlepšit průchodnost biokoridorů.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu, kde může být již navržena plocha pro konkrétní opatření. Pokud nebude možné zásah do prvků ÚSES vyloučit, bude konkrétní technické opatření vždy intenzivně konzultováno s orgány ochrany přírody.

23

U nových záměrů řešit zmírňování dopadů na další fragmentaci krajiny a biotopů především vhodným technickým řešením mostů, propustků a dalších objektů tak, aby umožňovaly bezpečnou migraci živočichů. V migračně významných územích zajistit prostupnost dopravního tělesa zejména s ohledem na velké druhy savců.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu, kde může být již navržena plocha pro konkrétní opatření.

24

Před realizací nových záměrů dopravní infrastruktury v koridorech umístěných do území se zvýšenou ochranou krajinného rázu zpracovat hodnocení vlivů na krajinný ráz.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury.

25

V rámci přípravy konkrétních opatření (záměrů) minimalizovat kumulativní vlivy na krajinný ráz s

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby

	Požadavek/podmínka	Způsob zohlednění
26	<p>ostatními stávajícími nebo navrhovanými záměry (především čtyřproudé silnice, dvoukolejné tratě, elektrické vedení vysokého napětí) vhodným začleněním opatření do krajiny.</p> <p>Při realizaci opatření minimalizovat kácení dřevin rostoucích mimo les a navrhovat a realizovat adekvátní náhradní výsadbu. Zejména podporovat ochranu stávající zeleně podél komunikací a maximálně možnou výsadbu zeleně nové.</p>	<p>EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury.</p> <p>Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury.</p>
27	<p>Při plánování a realizaci opatření (včetně úprav veřejných prostor) souvisejících s nemovitými kulturními památkami spolupracovat s orgány státní památkové péče.</p>	<p>Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury a veřejných prostranství. Spolupráce s orgány státní památkové péče se spolupracuje již nyní a ve spolupráci se bude i nadále pokračovat ve všech fázích výše zmíněných fázích projektové přípravy.</p>
28	<p>Při realizaci záměrů dopravní infrastruktury vyloučit zásahy a negativní vlivy (včetně vibrací) do přítomných nemovitých kulturních památek.</p>	<p>Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury a veřejných prostranství.</p>
29	<p>Při realizaci opatření respektovat kulturně historické hodnoty řešeného území a předcházet střetům se zájmy státní památkové péče.</p>	<p>Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury a veřejných prostranství. Kulturně historické hodnoty řešeného území jsou řešeny již ve fázi přípravy územního plánu, musí být proto respektovány i v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí.</p>
30	<p>Při přípravě a realizaci opatření koncepčního a organizačního charakteru (např. dlouhodobých uzavírek silnic či zavádění nízkoemisních zón) minimalizovat kumulativní a synergické vlivy</p>	<p>Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení či tvorby příslušné místní vyhlášky (např. pro</p>

Požadavek/podmínka**Způsob zohlednění**

hluku a emisí do ovzduší na obyvatele s ostatními plánovanými a stávajícími záměry v území.

nízkoemisní zónu) a projednání jednotlivých projektů (opatření) koncepčního a organizačního charakteru.

Při realizaci koncepce, resp. při přípravě a realizaci jednotlivých opatření, jež budou naplňovat navrhované cíle a priority předmětné koncepce, uplatňovat kritéria pro výběr projektů uvedená v kapitole 11 vyhodnocení SEA.

Akceptováno. Při právě akčních plánů po dobu platnosti Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí budou při výběru opatření uplatňována kritéria uvedená v kapitole 11 vyhodnocení SEA nebo bude vyžadována úprava projektů (opatření) v rámci projektové dokumentace, tedy dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení tak, aby byla kritéria naplněna.

Zajistit a zveřejnit opatření pro sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle ustanovení § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Sledovat vývoj kvality životního prostředí v dotčeném území na základě monitorovacích indikátorů uvedených v kapitole 9 vyhodnocení SEA. V pravidelných intervalech vyhodnocovat vliv implementace koncepce včetně vlivů na životní prostředí se zveřejňováním souhrnné zprávy. V případě zjištění významných negativních vlivů na životní prostředí provádět průběžnou aktualizaci této koncepce a dodržovat další povinnosti vyplývající z výše uvedeného ustanovení.

Akceptováno. Budou zajištěna a zveřejněna opatření pro sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle §10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Monitoring a evaluace koncepce včetně pravidelného vyhodnocování indikátorů bude zajištěna prostřednictvím sledování a řízení implementace akčních plánů, což je uvedeno v kapitolách 2.7–2.10 Koncepce. Plánování mobility je trvalý proces, proto bude implementace akčních plánů i celé koncepce pravidelně monitorována dle platných metodik pro plány udržitelné mobility. Vyhodnocení bude pravidelně předkládáno vedení hlavního města a zveřejňováno na webových stránkách Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (v současné době www.poladprahu.cz)

Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých obdržených vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení a zveřejní schválenou koncepci. Dále zpracuje odůvodnění podle ustanovení § 10g odst. 4 věty druhé zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. prohlášení dle ustanovení § 10g odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a též jej zveřejní.

Akceptováno. Předkladatel zveřejnění učiní neprodleně. Zveřejnění proběhne i na webových stránkách projektu www.poladprahu.cz.

31

32

33

Seznam opatření

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
6	Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská	DPP	2019	2021	2021	2022	893,2 mil. Kč	223,3 mil. Kč
21	Tramvajová trať Sídl. Barrandov – Holyně – Slivenec	DPP	2019	2021	2020	2022	691,1 mil. Kč	138,2 mil. Kč
22	Tramvajová trať Sídliště Modřany – Libuš	DPP	2019	2019	2020	2021	525,0 mil. Kč	105,0 mil. Kč
23	Tramvajová trať Kobylisy – Sídliště Bohnice	DPP	2023	2026	2027	2029	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
24	Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1)	ŘSD	2019	2020	2021	2025	6 420,5 mil. Kč	1 476,7 mil. Kč
26	Intermodální plánovač trasy	OICT	2019	2019	2019	2019	5,3 mil. Kč	5,3 mil. Kč
28	Pořízení 14 ks standardních elektrobusů (12 m)	DPP	2019	2020	2021	2021	196,4 mil. Kč	98,2 mil. Kč
30	Plná integrace VHD Středočeského kraje	IDSK	–	–	2019	2020	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
32	Kampaň Čistou stopou Prahou	ODO MHMP	–	–	2019	2030	10,0 mil. Kč	10,0 mil. Kč
38	Zřízení železniční linky S61	ROPID	2019	2022	2023	2027	30,0 mil. Kč	15,0 mil. Kč
40	Program preference VHD HMP- mimo osy	ROPID	2019	2020	2021	2030	225,0 mil. Kč	225,0 mil. Kč
41	Procesní nastavení realizace preferenčních opatření v Praze	ROPID	2019	2019	2020	2020	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
43	Legislativa pro preferenci VHD	ROPID	2019	2019	–	–	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
45	Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji	IDSK	2019	2020	–	–	0,8 mil. Kč	0,0 mil. Kč
48	Preference na SSZ v SČK – řadiče a dopravní řešení	IDSK	2019	2021	2022	2023	105,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
60	Preference na SSZ v SČK – vozidla	IDSK	2019	2021	2022	2022	40,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
65	Kompetence při správě zastávek a přestupních bodů PID	ROPID	2019	2020	2020	2020	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
69	Elektrifikace BUS linky 140 (II. etapa)	DPP	2019	2020	2021	2021	500,0 mil. Kč	250,0 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
70	Tramvajová smyčka Depo Hostivař	DPP	2019	2020	2021	2021	168,0 mil. Kč	33,6 mil. Kč
71	Tramvajová smyčka Zahradní Město	DPP	2019	2019	2020	2020	120,0 mil. Kč	24,0 mil. Kč
72	Koncepce elektrifikace autobusových linek v Praze	DPP	2019	2020	-	-	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
73	Metro D: úsek Pankrác – Depo Písnice	DPP	2019	2021	2022	2027	18 573,0 mil. Kč	18 573,0 mil. Kč
74	Metro D: úsek Náměstí Míru – Pankrác	DPP	2020	2022	2023	2029	2 000,0 mil. Kč	2 000,0 mil. Kč
75	Metro D: úsek Nám. Míru – centrum (možnost pokračování)	DPP	2019	2023	-	-	35,0 mil. Kč	35,0 mil. Kč
77	Tramvajová trať Počernická	DPP	2019	2022	2024	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
80	Tramvajová trať Dvorecký most	INV MHMP	2019	2021	2022	2024	666,7 mil. Kč	666,7 mil. Kč
81	Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol	DPP	2019	2024	2026	2029	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
83	Železniční spojení Praha – Letiště – Kladno	SŽDC	2019	2023	2021	2029	10 809,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
86	Tramvajová trať Na Veselí – Pankrác	DPP	2019	2021	2022	2022	370,0 mil. Kč	370,0 mil. Kč
87	Tramvajová trať Pankrác – Budějovická	DPP	2020	2023	2023	2024	167,0 mil. Kč	167,0 mil. Kč
88	Tramvajová trať Muzeum – Hlavní nádraží – Bolzanova	DPP	2019	2023	2025	2027	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
89	Tramvajová trať Dvorce – Budějovická	DPP	2023	2027	2028	2030	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
91	Tramvajová trať Malovanka – Strahov	DPP	2019	2022	2023	2023	660,0 mil. Kč	660,0 mil. Kč
98	Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje	IDSK	2019	2020	-	-	3,0 mil. Kč	0,6 mil. Kč
100	Rekonstrukce Vozovny Hloubětín	DPP	2019	2019	2019	2021	1 637,0 mil. Kč	573,0 mil. Kč
102	Vnitřní dluh komunikační sítě – zastavení dalšího růstu	ODO MHMP	-	-	2019	2030	11 833,3 mil. Kč	11 833,3 mil. Kč
103	Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy	ODO MHMP	-	-	2019	2030	250,0 mil. Kč	250,0 mil. Kč
110	Strategie rozvoje bezmotorové dopravy	ODO MHMP	2019	2019	-	-	0,5 mil. Kč	0,5 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
111	Zajištění bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor	ODO MHMP	2019	2019	2019	2019	0,2 mil. Kč	0,2 mil. Kč
112	Studie městské správy dopravy	ODO MHMP	2019	2019	–	–	4,5 mil. Kč	4,5 mil. Kč
114	Rekonstrukce vybraných zastávek TRAM na bezbariérové	DPP	2019	2021	2020	2022	26,0 mil. Kč	26,0 mil. Kč
115	Odstranění nadbytečných zábradlí	IPR	–	–	2019	2022	1,0 mil. Kč	1,0 mil. Kč
116	Akční plán na bezbariérové úpravy zastávek BUS	ODO MHMP	2019	2020	–	–	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
118	Revitalizace pražských podchodů	IPR	2020	2022	2022	2023	30,0 mil. Kč	30,0 mil. Kč
119	Posílení návazných autobusových linek na železnici	IDSK	2019	2019	–	–	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
120	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Českomoravská	DPP	2019	2020	2021	2022	180,0 mil. Kč	180,0 mil. Kč
121	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Invalidovna	DPP	2021	2022	2024	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
122	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad	DPP	2019	2020	2021	2022	215,0 mil. Kč	215,0 mil. Kč
124	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Staroměstská	DPP	2021	2023	2025	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
125	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Pražského povstání	DPP	2020	2023	2024	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
127	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Křižíkova	DPP	2019	2021	2022	2023	202,5 mil. Kč	202,5 mil. Kč
128	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jinonice	DPP	2019	2021	2022	2023	241,2 mil. Kč	241,2 mil. Kč
129	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Radlická	DPP	2019	2021	2022	2023	42,7 mil. Kč	42,7 mil. Kč
130	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Želivského	DPP	2020	2023	2024	2024	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
131	Bezbariérové zpřístupnění stanice Nám. Republiky	DPP	2020	2022	2023	2024	216,2 mil. Kč	216,2 mil. Kč
132	Bezbariérové zpřístupnění stanice Malostranská	DPP	2019	2021	2023	2024	153,9 mil. Kč	153,9 mil. Kč
135	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Kačerov	DPP	2021	2022	2023	2024	40,0 mil. Kč	40,0 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
136	Sdílený prostor – legislativní opatření	ODO MHMP	2020	2020	2021	2021	0,1 mil. Kč	0,1 mil. Kč
137	Výstavba parkovišť typu B+R	ODO MHMP	2019	2020	2020	2021	5,0 mil. Kč	5,0 mil. Kč
139	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (TSK)	TSK	2019	2021	2020	2022	519,0 mil. Kč	519,0 mil. Kč
141	Odstraňování bariér ve veřejném prostoru	ODO MHMP	–	–	2019	2030	250,0 mil. Kč	250,0 mil. Kč
147	RS – Rychlá spojení	SŽDC	2019	2027	2026	2040	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
152	Právní a technické normy pro zastávky VHD	ROPID	2020	2020	–	–	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
157	Železniční spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec	SŽDC	2019	2024	2025	2028	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
160	Optimalizace trati Praha hl.n. – Praha–Smíchov	SŽDC	2019	2023	2024	2027	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
161	Zpřístupnění žst. Praha hlavní nádraží z okolí	SŽDC	–	–	2019	2020	668,0 mil. Kč	66,8 mil. Kč
162	Zkapacitnění trati Praha – Kolín	SŽDC	2020	2025	2025	2026	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
165	Městské železniční linky	ROPID	2019	2019	2020	2029	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
166	Průjezdny model železničních linek	ROPID	2019	2028	–	–	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
167	Nové spojení 2 (Metro S)	SŽDC	2020	2029	2029	2035	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
170	Mimoúrovňový přesmyk Praha–Libeň	SŽDC	2019	2024	2025	2026	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
171	Kapacitní železniční vozidla	ROPID	2019	2020	2021	2024	5 797,5 mil. Kč	1 449,4 mil. Kč
173	Koordinace návrhů preference VHD ve Středočeském kraji	IDSK	2019	2019	–	–	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
175	Bezpečnostní úpravy nehodových míst	ODO MHMP	–	–	2019	2030	250,0 mil. Kč	250,0 mil. Kč
177	Program na realizaci prostorových preferenčních opatření SČK	IDSK	2020	2021	2022	2030	66,7 mil. Kč	0,0 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
181	Odstranění billboardů od MK s rychlostí 70 km/h a více	ODO MHMP	2020	2020	2021	2021	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
182	Strategie BESIP pro hl. m. Prahu	ODO MHMP	2019	2019	2020	2020	2,0 mil. Kč	2,0 mil. Kč
183	Oprava Barrandovského mostu	TSK	2019	2020	2021	2025	360,0 mil. Kč	360,0 mil. Kč
186	Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Stčk	Odbor dopravy SČK	2019	2020	2020	2022	40,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
187	Oprava Mostu Legií	TSK	2019	2021	2022	2023	650,0 mil. Kč	650,0 mil. Kč
189	Informační základna o pěší dopravě	IPR	2019	2020	2021	2022	10,0 mil. Kč	10,0 mil. Kč
190	Oprava Palackého mostu	TSK	2019	2023	2025	2031	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
191	Oprava Libeňského mostu	TSK	2019	2025	2025	2032	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
192	Oprava Hlávkova mostu	TSK	2019	2023	2023	2025	406,7 mil. Kč	406,7 mil. Kč
193	Pražský mýtný systém, studie	ODO MHMP	2019	2019	-	-	5,0 mil. Kč	5,0 mil. Kč
197	Pražský mýtný systém, realizace	TSK	2021	2022	2023	2023	4 000,0 mil. Kč	4 000,0 mil. Kč
199	Rozvoj systému sdílení automobilů	ODO MHMP	2019	2019	2019	2020	1,0 mil. Kč	1,0 mil. Kč
200	Rozvoj zón placeného stání	ODO MHMP	2019	2019	2020	2024	320,0 mil. Kč	320,0 mil. Kč
201	Tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby	KSÚS SČK	2019	2023	2024	2026	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
209	Nasazení velkokapacitních autobusů v příměstské dopravě	IDSK	2019	2019	2019	2020	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
210	Výběrová řízení na autobusové dopravce	IDSK	2019	2019	2020	2020	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
211	Optimalizace trati Praha hl.n. – Praha–Hostivař	SŽDC	-	-	2019	2021	4 420,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
213	Optimalizace trati Praha–Smíchov – Černošice (mimo)	SŽDC	-	-	2019	2021	3 700,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
214	Elektrizace dalších železničních tratí	SŽDC	2019	2025	2024	2028	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
218	Zastávka Praha–Jahodnice	Praha 14	2019	2020	2021	2021	15,0 mil. Kč	15,0 mil. Kč
219	Zastávka Praha–Dolní Počernice Jih	Praha 14	2019	2020	2021	2021	15,0 mil. Kč	15,0 mil. Kč
221	Preferenční osy VHD v Praze	ROPID	2019	2020	2021	2025	188,5 mil. Kč	169,7 mil. Kč
222	Preference BUS na křižovatkách se SSZ	TSK	2019	2019	2020	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
224	Vyžadování uplatňování Standardu zastávek PID po ŘSD a SŽDC	ROPID	2019	2019	–	–	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
226	Definice přestupních bodů v síti PID	ROPID	2019	2019	2019	2019	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
227	Vývoj dopravně–technologického informačního systému	TSK	2019	2020	2021	2023	61,1 mil. Kč	6,1 mil. Kč
231	Oprava Jiráskova mostu	TSK	2020	2028	2028	2032	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
237	Vytvoření pracovní pozice Specialista pro nákladní dopravu	IPR	–	–	2019	2019	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
243	Železniční odstavy	SŽDC	2019	2024	2025	2026	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
244	8. nástupiště žst. Praha Hlavní nádraží	SŽDC	2019	2021	2022	2022	95,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
245	Rekonstrukce železniční stanice Praha Masarykovo nádraží	SŽDC	2019	2022	2023	2025	551,7 mil. Kč	0,0 mil. Kč
248	Vývoj multiagentního a adaptivního řízení dopravy	TSK	2019	2020	2021	2023	51,6 mil. Kč	5,2 mil. Kč
249	Přeložka silnice II/240 a II/101 (aglomerační okruh)	KSÚS SČK	2019	2020	2021	2023	4 204,3 mil. Kč	0,0 mil. Kč
251	Aplikace PID lítačka	OICT	–	–	2019	2019	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
254	Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji	Odbor dopravy SČK	2020	2020	–	–	0,5 mil. Kč	0,3 mil. Kč
255	RTT Vinohradská	DPP	2019	2019	2019	2019	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
265	Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě (TRAM)	ODO MHMP	2019	2019	2020	2020	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
267	Křižovatka Beranka	ŘSD	2019	2020	2021	2022	303,3 mil. Kč	0,0 mil. Kč
269	Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách	TSK	2019	2019	2020	2021	1,0 mil. Kč	1,0 mil. Kč
270	Obchvat Dolních Měcholup (Hostivařská spojka)	INV MHMP	2019	2019	2020	2021	286,0 mil. Kč	286,0 mil. Kč
274	Správa SSZ včetně jeho vybavení systémem preference	ODO MHMP	2019	2019	2020	2020	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
276	Systémové vyhodnocení kvality provozu VHD	ROPID	2020	2020	2020	2021	0,5 mil. Kč	0,5 mil. Kč
278	Obchvat Písnice	INV MHMP	2022	2023	2024	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
282	Křížení železniční trati ve Velké Chuchli	SŽDC	2019	2019	2020	2022	500,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
297	Rekonstrukce ulice Zenklova	DPP	-	-	2019	2019	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
298	Rekonstrukce ulice Táborská	DPP	2019	2019	2020	2021	1 380,0 mil. Kč	1 380,0 mil. Kč
303	Jednotný systém odbavení cestujících v PID – MOS	OICT	2019	2019	2019	2021	38,0 mil. Kč	38,0 mil. Kč
305	Rekonstrukce Dvořákova nábřeží	TSK	2019	2019	2020	2021	137,0 mil. Kč	137,0 mil. Kč
311	Doplnění preference tramvají na SSZ s detekcí	TSK	-	-	2020	2021	1,4 mil. Kč	1,4 mil. Kč
313	Studie generální opravy Strahovského tunelu	TSK	2020	2022	-	-	2,5 mil. Kč	2,5 mil. Kč
314	Rekonstrukce Malostranského náměstí	INV MHMP	2019	2019	2020	2021	85,0 mil. Kč	85,0 mil. Kč
317	Fyzické oddělování tramvajových tratí	DPP	-	-	2019	2023	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
318	Zásady projektování preference TRAM, BUS na SSZ	ROPID	2019	2019	-	-	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
320	Odstranění vybraných SSZ	TSK	-	-	2020	2021	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
321	Optimalizace trati Praha Vysočany – Lysá nad Labem	SŽDC	2019	2019	2020	2024	8 280,8 mil. Kč	82,8 mil. Kč
323	Doplnění preference BUS na SSZ s detekcí	TSK	-	-	2019	2021	6,0 mil. Kč	6,0 mil. Kč
324	Posílení železničních linek mimo špičku	ROPID	-	-	2020	2024	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
328	Strategie podpory alternativních pohonů	ODO MHMP	2019	2019	2019	2020	0,5 mil. Kč	0,5 mil. Kč
329	Elektromobily jako služební vozidla pro městské firmy	OICT	2019	2020	–	–	0,5 mil. Kč	0,5 mil. Kč
331	Zastávkový informační systém Středočeský kraj	IDSK	2019	2019	2019	2019	220,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
332	Automaty na jízdenky (na území Středočeského kraje)	IDSK	2019	2021	2022	2023	173,4 mil. Kč	0,0 mil. Kč
334	Jednotný organizátor IDS Prahy a Středočeského kraje	IDSK	2019	2020	2021	2022	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
336	Rekonstrukce ulice Seifertova a Táboritká	DPP	2019	2020	2021	2022	142,1 mil. Kč	142,1 mil. Kč
340	Rekonstrukce ulice Klapkova – jižní část	DPP	2021	2022	2023	2023	50,0 mil. Kč	50,0 mil. Kč
341	Zavedení vrstvy spěšných vlaků v PID	IDSK	–	–	2019	2023	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
342	Rekonstrukce ulice Starostrašnická – V Olšínách	DPP	2019	2019	2020	2020	52,3 mil. Kč	52,3 mil. Kč
343	Rekonstrukce tramvajové trati Badeniho	DPP	2019	2020	2021	2021	80,0 mil. Kč	80,0 mil. Kč
345	Rekonstrukce tramvajové trati Jana Želivského	TSK	2022	2023	2024	2024	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
347	Lávka Holešovice – Karlín	INV MHMP	2019	2022	2022	2025	300,0 mil. Kč	300,0 mil. Kč
354	Systémová údržba dat o bezbariérovosti zastávek VHD	ODO MHMP	2019	2019	2020	2020	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
355	Prověření a zlepšení SSZ na přechodech u zastávek	ROPID	–	–	2019	2022	8,0 mil. Kč	8,0 mil. Kč
358	Kompetence organizátora IDS v investicích	IDSK	2019	2019	2020	2020	0,1 mil. Kč	0,0 mil. Kč
359	Zřizování preference TRAM při obnově a výstavbě SSZ	TSK	–	–	2019	2030	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
360	Vybudování nových nabíjecích bodů pro elektromobily	OICT	2019	2019	2019	2020	27,7 mil. Kč	27,7 mil. Kč
363	Koordinace záměrů při rekonstrukcích přestupních bodů	ROPID	2019	2019	2019	2019	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
364	Rekonstrukce ulice Revoluční	DPP	2019	2023	2024	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
365	Vítězná – most Legií	TSK	2019	2023	2024	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
369	Rekonstrukce ulic Veletržní a Dukelských hrdinů	DPP	2019	2023	2024	2024	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
370	Optimalizace uzlu Barrandovský most a jeho rozvoj	INV MHMP	2019	2021	-	-	5,0 mil. Kč	5,0 mil. Kč
371	Zavádění BIM pro dopravní infrastrukturu	ODO MHMP	2019	2020	-	-	2,0 mil. Kč	2,0 mil. Kč
372	Klárov – rekonstrukce	DPP	2019	2022	2022	2023	160,0 mil. Kč	160,0 mil. Kč
374	Fond mobility – prověření	ODO MHMP	2019	2019	-	-	2,0 mil. Kč	2,0 mil. Kč
383	Automatické sčítání cestujících ve vozidle	ROPID	2019	2019	-	-	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
384	Polohy spojů DPP do systémů ROPID	DPP	2019	2019	2020	2022	12,0 mil. Kč	12,0 mil. Kč
386	Strategie udržitelné logistiky	IPR	-	-	2019	2019	1,0 mil. Kč	1,0 mil. Kč
389	Program zřizování pěších zón v centru města	IPR	2019	2020	-	-	2,0 mil. Kč	2,0 mil. Kč
390	Program zřizování zón 30	IPR	2020	2021	-	-	3,0 mil. Kč	3,0 mil. Kč
392	Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně – Březiněves)	ŘSD	2019	2024	2025	2028	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
393	Pražský okruh (D0), 520 (Březiněves – Satalice D10)	ŘSD	2019	2026	2027	2029	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
395	Přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly	ŘSD	2019	2021	2021	2023	8 800,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
396	Hostivařská spojka – propojení SOKP 511 – Přátelství	INV MHMP	2019	2020	2021	2022	175,0 mil. Kč	175,0 mil. Kč
397	Propojení Dopraváků – Spořická (nové napojení Čimic)	INV MHMP	2021	2025	2026	2027	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
398	Městský okruh– Pelc–Tyrolka – Štěrboholská r. (proj.příp.)	INV MHMP	2019	2023	-	-	1 500,0 mil. Kč	1 500,0 mil. Kč
400	Dálnice D3 – střeďočeká část	ŘSD	2019	2023	2024	2028	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
402	Datová platforma a Virtualizace hl.m.Prahy	OICT	2019	2019	2019	2019	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
412	Dojezdové doby na Městském okruhu	TSK	2020	2021	-	-	5,0 mil. Kč	5,0 mil. Kč
419	Vlastnictví a správa SSZ	TSK	-	-	2019	2024	125,0 mil. Kč	125,0 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
421	Liniové řízení Pražského okruhu	ŘSD	2019	2020	2021	2022	300,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
423	Napojení SSZ na dopravní ústřednu	TSK	2021	2022	2023	2027	25,0 mil. Kč	5,0 mil. Kč
424	Scénáře řízení dopravy	TSK	–	–	2019	2021	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
427	Kooperativní systémy v dopravní infrastruktuře	TSK	2023	2024	2025	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
429	Doplnění a údržba detektorů na SSZ	TSK	2021	2021	2023	2025	3,3 mil. Kč	3,3 mil. Kč
430	Zlepšení systému preference autobusů na SSZ	TSK	2020	2020	–	–	5,0 mil. Kč	5,0 mil. Kč
434	Oblastní dopravně závislé řízení a detekce incidentů	TSK	2020	2021	–	–	5,0 mil. Kč	5,0 mil. Kč
435	Rozvoj P+R při stanicích metra	ODO MHMP	2019	2030	2019	2030	3 477,1 mil. Kč	1 738,5 mil. Kč
440	Propojení Nemocnice Motol s Vypichem	INV MHMP	2019	2020	–	–	2,0 mil. Kč	2,0 mil. Kč
441	Lávka na Vysočanské náměstí	INV MHMP	2019	2019	–	–	3,0 mil. Kč	3,0 mil. Kč
442	Akční plán na realizaci stezek podél místních komunikací	IPR	2019	2019	–	–	2,0 mil. Kč	2,0 mil. Kč
444	Studie a vývoj aktivní detekce vozidel pomocí koop.systémů	TSK	2020	2021	2021	2023	75,0 mil. Kč	37,5 mil. Kč
445	Oblastní dopravně závislé řízení na zbývajících ústřednách	TSK	2020	2021	–	–	5,0 mil. Kč	5,0 mil. Kč
449	Východní tramvajová tangenta – územní stabilizace a příprava	IPR	2020	2023	–	–	3,5 mil. Kč	3,5 mil. Kč
450	Propojení komerční zóny Zličín s metrem	INV MHMP	2019	2019	–	–	2,0 mil. Kč	2,0 mil. Kč
451	Severní tramvajová tangenta – územní stabilizace a příprava	IPR	2019	2023	–	–	2,5 mil. Kč	2,5 mil. Kč
455	Propojení Černý Most – Kyje Na Hutích	INV MHMP	2019	2019	–	–	2,0 mil. Kč	2,0 mil. Kč
456	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Stč.kraje	Odbor dopravy SČK	2019	2023	2019	2023	575,6 mil. Kč	0,0 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
457	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Stč.kraje	Odbor dopravy SČK	2019	2023	2019	2023	1 200,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
458	Detekce jízdy ve vyhrazeném jízdním pruhu	TSK	2019	2019	2020	2020	5,0 mil. Kč	5,0 mil. Kč
459	Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy	ODO MHMP	2019	2019	2020	2020	2,0 mil. Kč	2,0 mil. Kč
460	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 3 Stč.kraje	Odbor dopravy SČK	2019	2028	2019	2028	349,3 mil. Kč	0,0 mil. Kč
461	Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Stč.kraje	Odbor dopravy SČK	2019	2030	2019	2030	158,8 mil. Kč	0,0 mil. Kč
462	Revitalizace Václavského náměstí / spodní část	DPP	2019	2019	2019	2020	412,0 mil. Kč	412,0 mil. Kč
463	Zkapacitnění Štěrboholské radiály MÚK Rybníčky – Průmyslová	TSK	2019	2022	2022	2023	300,0 mil. Kč	300,0 mil. Kč
464	Zkapacitnění Jižní spojky Vídeňská – 5. května	INV MHMP	2019	2023	2024	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
466	Zjednodušení a valorizace tarifu společného IDS	ROPID	2019	2020	–	–	1,0 mil. Kč	0,5 mil. Kč
467	Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030	IPR	2019	2021	–	–	3,0 mil. Kč	3,0 mil. Kč
475	Program rekonstrukcí přestupních bodů VHD	ROPID	2020	2020	2021	2030	1 350,0 mil. Kč	904,5 mil. Kč
476	Realizace 2. vestibulu metra Vltavská	DPP	2020	2024	2025	2026	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
481	Rekonstrukce trati Praha–Libeň – Praha–Malešice	SŽDC	2021	2027	2027	2027	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
484	Propojení Průmyslová – Kutnohorská (Hostivařská spojka)	INV MHMP	2019	2023	2024	2026	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
486	Čtyřpólové dobíjení elektrobusů (standard OppCharge)	OICT	2019	2019	2020	2021	100,7 mil. Kč	15,1 mil. Kč
487	Napojení křižovatky Beranka – Hornopočernická spojka	INV MHMP	2019	2020	2021	2023	271,9 mil. Kč	271,9 mil. Kč
493	Soustředění kompetenci v marketingu PID pod organizátora IDS	ROPID	2019	2019	2020	2020	2,0 mil. Kč	2,0 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
495	Projekt VYMI (výluky a mimořádnosti) – další vylepšení	ROPID	–	–	2019	2021	1,0 mil. Kč	1,0 mil. Kč
496	Jednotný informační systém hl. m. Prahy s přesahem do PID	ROPID	2019	2021	–	–	10,0 mil. Kč	10,0 mil. Kč
497	Jednotný vzhled vozidel PID	ROPID	2019	2019	–	–	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
498	Kampaně na podporu využívání PID	ROPID	2019	2019	2020	2030	15,3 mil. Kč	15,3 mil. Kč
501	Zajištění dostatečného počtu řidičů pro PID	ROPID	2020	2021	2022	2026	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
502	Snížení energetické náročnosti Strahov. a Zličov. tunelu	TSK	2019	2020	2022	2024	66,4 mil. Kč	6,6 mil. Kč
503	Nízkouhlíkové řešení logistiky odpadů na Praze 1	TSK	2019	2019	2020	2020	49,9 mil. Kč	5,0 mil. Kč
507	Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem	ODO MHMP	2019	2019	2020	2020	0,2 mil. Kč	0,2 mil. Kč
508	Cyklostezka z Chýně do Zličína	Chýně	2019	2020	2021	2021	9,1 mil. Kč	0,4 mil. Kč
512	Program zaměřený na vzdělávání studentů SŠ a VŠ	ODO MHMP	2020	2021	2022	2022	2,0 mil. Kč	2,0 mil. Kč
513	Zřízení stanicového bikesharingu	ODO MHMP	2022	2022	2023	2023	46,0 mil. Kč	46,0 mil. Kč
514	Finanční podpora programů pro ZŠ	ODO MHMP	2019	2019	2019	2019	1,0 mil. Kč	1,0 mil. Kč
534	Lávky Kačerov – Roztyly	INV MHMP	2019	2020	–	–	0,5 mil. Kč	0,5 mil. Kč
555	Západovýchodní cyklomagistrála (Smíchov – Vinohrady)	ODO MHMP	2020	2021	–	–	0,3 mil. Kč	0,3 mil. Kč
557	Levobřežní cyklostrasa A1 s návaznostmi v regionu	ODO MHMP	2019	2022	–	–	1,5 mil. Kč	1,5 mil. Kč
558	Pravobřežní cyklotrasa A2 s návaznostmi v regionu	ODO MHMP	2019	2023	–	–	1,0 mil. Kč	1,0 mil. Kč
572	Cyklostezka z Dolních Břežan do Zbraslavi	Dolní Břežany	–	–	2019	2019	6,0 mil. Kč	0,2 mil. Kč
577	Cyklistická propojení Říčany a okolí s Prahou	Říčany	2019	2019	2019	2020	150,0 mil. Kč	7,5 mil. Kč
585	Radlická radiála (projektová příprava)	INV MHMP	2019	2023	–	–	400,0 mil. Kč	400,0 mil. Kč
586	Cyklostezka z Proseka do Brandýsa nad Labem	Praha 19	2019	2020	2021	2022	60,0 mil. Kč	30,0 mil. Kč

ID	Název opatření	Nositel	Zahájení přípravy	Konec přípravy	Zahájení realizace	Konec realizace	Investiční náklady 2019–2023	Investiční náklady HMP 2019–2023
587	Zkapacitnění trati Praha – Kolín novostavbou v nové stopě	SŽDC	2020	2023	2024	2027	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
588	Zdvoukolejnění trati Praha–Radotín – Praha–Vršovice č. k.	SŽDC	2019	2020	2021	2022	200,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
601	Cyklistická propojení Prahy a Středočeského kraje	KSÚS SČK	2019	2023	–	–	9,0 mil. Kč	0,9 mil. Kč
604	Program zvýšení plynulosti provozu tramvají	DPP	2019	2019	2020	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
605	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Flora	DPP	2019	2022	2023	2024	87,5 mil. Kč	87,5 mil. Kč
618	Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města	INV MHMP	2019	2020	–	–	50,0 mil. Kč	50,0 mil. Kč
619	Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického	INV MHMP	2020	2022	–	–	10,0 mil. Kč	10,0 mil. Kč
620	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (ŘSD)	ŘSD	2019	2021	2020	2022	389,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
621	Liniové řízení částí Městského okruhu	TSK	2020	2021	2022	2023	100,0 mil. Kč	100,0 mil. Kč
632	Terminál Smíchov	ROPID	2020	2020	2021	2030	450,0 mil. Kč	450,0 mil. Kč
633	Terminál Zahradní Město	ROPID	2020	2020	2021	2030	450,0 mil. Kč	450,0 mil. Kč
634	Metro D: přípravné práce (geologický průzkum)	DPP	–	–	2019	2021	1 581,0 mil. Kč	1 581,0 mil. Kč
637	Rekonstrukce ulice Vinohradská	INV MHMP	2019	2019	2019	2021	640,0 mil. Kč	640,0 mil. Kč
638	Hradčanská 2. vestibul (výtahy – bezbariérové zpřístupnění)	DPP	2020	2023	2024	2025	0,0 mil. Kč	0,0 mil. Kč
641	Lanová dráha Podbaba – Bohnice	INV MHMP	2019	2020	2021	2022	1 200,0 mil. Kč	1 200,0 mil. Kč
643	Revitalizace Václavského náměstí / horní část TT	DPP	2019	2021	2022	2025	206,0 mil. Kč	206,0 mil. Kč
646	Napojení křižovatky Beranka – Klánovická spojka	KSÚS SČK	2019	2020	2021	2023	181,2 mil. Kč	0,0 mil. Kč

6 | Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

26

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

20

Investiční náklady celkem

- Celkem: 893 200 000 Kč
- MHMP: 223 300 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 25 200 000 Kč / rok
- MHMP: 25 200 000 Kč / rok

Charakteristika

Prodloužení tramvajové tratě ze smyčky Divoká Šárka ulicí Vlastina a Drnovská do smyčky Dědinská. Nová tramvajová trať napojí oblast Dědiny na tramvajovou síť.

Projekt se nachází ve vysokém stádiu připravenosti, přičemž je počítáno se spolufinancováním z fondů EU (Operační program doprava II).

Provozní náklady budou částečně kompenzovány úsporou provozních nákladů v autobusové dopravě.

Positivní dopady

- Kolejové napojení sídlištní zástavby v oblasti Dědiny.
- Náhrada autobusové dopravy ekologicky příznivější a kapacitnější tramvajovou dopravou.
- Zvýšení komfortu cestování a kapacity jednotlivých spojů
- Nabídka spojení nejen ke stanici metra Nádraží Veveřslavín, ale bez přestupu na Červený Vrch, do Dejvic (centrum MČ Praha 6) a dále směr Letná/centrum.
- Efektivní zhodnocení infrastruktury (blízkost vozovny),
- zajištění dostatečné kapacity veřejné dopravy i pro případný budoucí rozvoj lokality

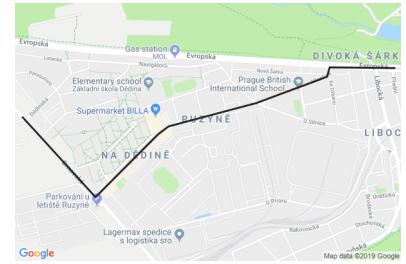
Negativní dopady

- stavební činnost během výstavby

Rizika

- komplikace při řešení majetkových vztahů v území
- odpor veřejnosti
- změna umístění parkovacích ploch v lokalitě

Lokalita



6 | Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská

Úkol	Informace	Stav
Získat pravomocné ÚR	Probíhá územní řízení. Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červenec 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
• Podat žádost o spolufinancování z OPD II	Připravit a podat žádost o spolufinancování z OPD II (externí subjekt), předžádost podána do 30.5.2019 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Procesní koordinace s výstavbou parkovacího domu	Procesně koordinovat výstavbu parkovacího domu (INV a DPP) Zodpovědný subjekt: Odbor Investic HL. m. Prahy Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• • Získat pravomocné SP	Vypracovat DSP, podat žádost o SP a získat pravomocné SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červenec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • • Výkup pozemků	Zajistit majetkoprávní vypořádání stavby, výkup pozemků příp. jejich vyvlastnění Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: únor 2021 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• • • • Výběr zhotovitele stavby	Vypracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: únor 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
• • • • • Realizace stavby	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení

21 | Tramvajová trať Sídl. Barrandov - Holyně - Slivenec



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

30

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 691 100 000 Kč
- MHMP: 138 220 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 16 700 000 Kč / rok
- MHMP: 16 700 000 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba tramvajové tratě novým rozvojovým územím ze smyčky Sídliště Barrandov jihozápadním směrem k městské části Praha-Slivenec. Tramvajová trať bude zřízena v předstihu před novou zástavbou.

Realizace stavby bude v souvislosti s majetkoprávními komplikacemi rozdělena do dvou etap. V první etapě nebude realizován koncový úsek se s tramvajovým obratištěm. Dočasně bude realizován kolejový přejezd a nasazeny budou obousměrné tramvaje. V druhé etapě bude dobudován koncový úsek vč. tramvajové smyčky.

Projekt se nachází ve vysokém stádiu připravenosti, přičemž je počítáno se spolufinancováním z fondů EU (Operační program doprava II).

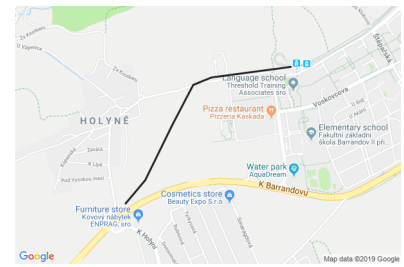
Positivní dopady

- obsluha nové rezidenční zástavby komfortní a ekologickou tramvajovou dopravou s přímou vazbou do centra města a k důležitým přestupním bodům (Smíchovské nádraží, Anděl)
- zajištění dopravní infrastruktury v koordinaci se zastavěním území

Rizika

- komplikace při řešení majetkoprávních vztahů v území

Lokalita



21 | Tramvajová trať Sídl. Barrandov - Holyně - Slivenec

Úkol	Informace	Stav
Získat pravomocné SP - 1.etapa	získat pravomocné SP pro 1. etapu projektu Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
• Dokončení výkupu pozemků - 1.etapa	Dokončení výkupu pozemků (jedná se o 2 subjekty) Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• Výběr zhotovitele stavby - 1.etapa	Vypracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby pro 1.etapu projektu Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Realizace stavby - 1.etapa	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červenec 2021 Kontrolní termín: září 2020	Čeká na zahájení
Podat žádost o spolufinancování z OPD II	Podat žádost o spolufinancování (externí subjekt), předžádost podána do 30.5.2019 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
Získat pravomocné SP - 2.etapa	Vypracovat DSP a získat pravomocné SP pro 2.etapu projektu Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: duben 2021 Kontrolní termín: září 2020	Čeká na zahájení
• Výkup pozemků	Zajistit výkup pozemků příp. formou vyvlastnění Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: leden 2022 Kontrolní termín: červen 2021	Čeká na zahájení
• • Výběr zhotovitele stavby - 2.etapa	Zpracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby pro 2.etapu projektu Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: únor 2022 Kontrolní termín: září 2021	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby - 2.etapa	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2023 Kontrolní termín: březen 2022	Čeká na zahájení

22 | Tramvajová trať Sídliště Modřany - Libuš



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

15

Investiční náklady celkem

- Celkem: 525 000 000 Kč
- MHMP: 105 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 9 500 000 Kč / rok
- MHMP: 9 500 000 Kč / rok

Charakteristika

Prodloužení tramvajové tratě ze smyčky Levského/Sídliště Modřany na Libuš. Výhledově napojení ke stanicí metra D.

V první fázi se počítá se vznikem úvratěvé konečné v ul. Novodvorské, z čehož plyne potřeba nasazení obousměrných tramvajových vozidel.

S výstavbou metra D bude dobudována plnohodnotná tramvajová smyčka na přilehlém pozemku na východní straně Novodvorské ulice.

Projekt se nachází ve vysokém stádiu připravenosti, přičemž je počítáno se spolufinancováním z fondů EU (Operační program doprava II).

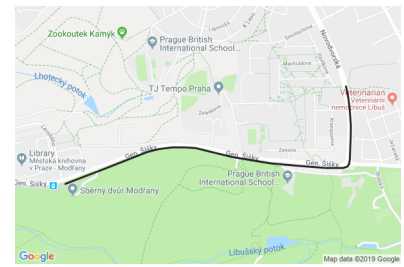
Pozitivní dopady

- zlepšení obsluhy území (napojení Sídliště Libuš na tramvajovou síť)
- podpora tangenciálních vazeb
- nabídka alternativního spojení do centra města (alternativa k metru C)

Rizika

- komplikace při řešení majetkoprávních vztahů v území

Lokalita



22 | Tramvajová trať Sídliště Modřany - Libuš

Úkol	Informace	Stav
Získat pravomocné SP	žádost o SP podána, probíhá proces vypořádání připomínek (doplnit aktualizaci požadavků) Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
• Dokončení výkupu pozemků	Dokončit výkup, směnu a vyvlastnění pozemků. Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• • Výběr zhotovitele stavby	Vypracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: březen 2020	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: únor 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
Podat žádost o spolufinancování z OPD II	vypracovat a podat žádost o spolufinancování (externí subjekt). Předžádost podána do 30.5.2019 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom

23 | Tramvajová trať Kobylisy - Sídliště Bohnice



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2023

Délka přípravy (v měs.)

40

Rok zahájení realizace

2027

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 053 500 000 Kč
- MHMP: 2 053 500 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 62 000 000 Kč / rok
- MHMP: 62 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Nová TT Kobylisy - Sídliště Bohnice napojí jeden z největších sídlištních celků v Praze na tramvajovou dopravu. Velmi intenzivní autobusová doprava bude nahrazena ekologickou, kapacitnější a komfortnější tramvajovou dopravou. Tramvajová doprava navíc nabídne nejen spojení k metru, ale také nová přímá spojení do dalších oblastí Prahy (např. Palmovka, Želivského, Holešovice, nábřeží atd.)

Tramvajová trať je zároveň důležitou součástí budoucího tangenciálního propojení mezi Prahou 6 a Prahou 8 (tzv. severní tramvajová tangenta).

Provozní náklady tramvajové dopravy budou kompenzovány úsporou provozních nákladů z intenzivní autobusové dopravy.

Pozitivní dopady

- náhrada intenzivní autobusové dopravy komfortnější, kapacitnější a ekologičtější tramvajovou dopravou
- nová přímá spojení (nejen k metru, ale i do dalších oblastí Prahy - mimo jiné do centra MČ Praha 8)
- základ budoucího systémového propojení Prahy 6 a Prahy 8 (tzv. severní tangenta)
- podpora tangenciálních spojení (směr Praha 8, Praha 3, Praha 10)
- zklidnění 4-proudých sídlištních komunikací - více zeleně (zatrávněné těleso)
- městotvorná funkce tramvajové dopravy

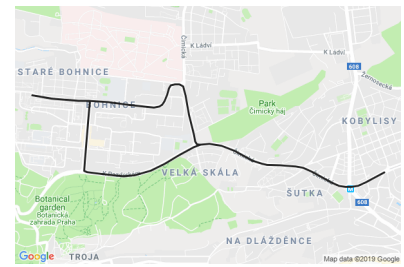
Negativní dopady

- stavební činnost v průběhu realizace
- prodloužení nabízeného intervalu (z 1-2 minuty na 2-4 minuty ve špičce PD), avšak nikoliv s dopadem do nabízené kapacity (tramvaj nabízí vyšší kapacitu a komfort jízdy)

Rizika

- TT projektována v roce 1998, tehdy odmítnuta občany, přetrvávají obavy z negativního vnímání veřejností.
- zahušťování zástavby znesnadňující budoucí stavbu tramvajové trati

Lokalita



23 | Tramvajová trať Kobylisy - Sídliště Bohnice

Úkol	Informace	Stav
Projednáni a stabilizace trasování záměru s MČ Praha 8	<p>Projednáni a stabilizace trasování záměru s MČ Praha 8 vč. úzké provazby na stabilizaci vedení severní tramvajové tangenty.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Pracuje se na tom

24 | Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice - D1)



Kapitola Návrhu

- 3.2.4 Dokončení Pražského okruhu

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

54

Investiční náklady celkem

- Celkem: 10 700 901 000 Kč
- MHMP: 2 461 207 230 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 80 000 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Provozní příjmy celkem

- Celkem: 250 000 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Úsek 511 Běchovice-D1 je součástí postupně realizovaného Pražského okruhu, který patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v České republice. Po svém dokončení vzájemně propojí celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony a státy. Zároveň rozvádí jak tranzitní, tak příměstskou dopravu po okraji města.

Stavba tvoří jihovýchodní část Pražského okruhu. Předpokládané intenzity na trase jsou v roce 2040 60–75 tisíc aut/den (zdroj IPR). Stavba je navržena jako šestipruh.

Positivní dopady

Zrychlení dopravy obecně

Kapacitní propojení všech dálnic zaústěných do hl. m. Prahy

Odvedení tranzitu mimo zastavěná území (např. ze Spořilova)

Omezení nákladní dopravy na dnešních trasách a zklidnění dopravně přetížených sběrných komunikací v širší oblasti

Snížení negativních dopadů na životní prostředí

Negativní dopady

Možné lokální navýšení intenzit na přivaděčích

Fragmentace krajiny a omezení průchodnosti krajiny

Úbytek zemědělské půdy

Rizika

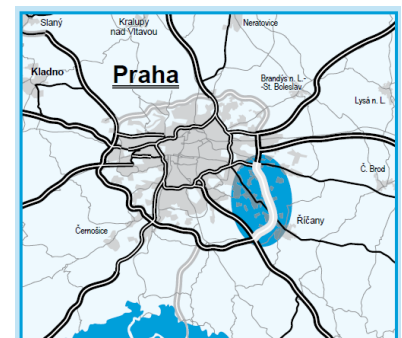
NIMBY, zdržování stavby a následné prodražení

Zvýšené využívání automobilů, nárůst dopravních výkonů a s ním spojené negativní dopady na životní prostředí

Lokalita



Grafická dokumentace



24 | Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice - D1)

Úkol	Informace	Stav
Územní rozhodnutí	vydání územního rozhodnutí Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: listopad 2019	Pracuje se na tom
• Stavební povolení	Vydání stavebního povolení Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: leden 2021	Čeká na zahájení

26 | Intermodální plánovač trasy



Kapitola Návrhu

- 3.2.10 Integrované služby v mobilitě

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy

Nositel

- Operátor ICT

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

6

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

1

Investiční náklady celkem

- Celkem: 5 320 000 Kč
- MHMP: 5 320 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 3 600 000 Kč / rok
- MHMP: 3 600 000 Kč / rok

Charakteristika

Jedná se o zavedení nové aplikace pro mobilní platformy, která bude propojovat všechny módy dopravy (včetně pěší a automobilové) a to navíc v reálném čase. Aplikace bude plnit následující funkce:

- multimodální vyhledávač spojení
- informace o provozu v reálném čase (včetně navádění řidičů mimo problematické lokality)
- zjištění obsazenosti parkovišť P+R
- zjištění dostupnosti sdílených automobilů a bicyklů včetně platby za jejich pronájem
- nákup jízdních dokladů

Hlavním cílem tohoto opatření je aby uživatelé díky aktuálním a přesným informacím využili potenciál dopravního systému pro efektivní mobilitu. Aplikace umožní provozovatelům také sběr dat od uživatelů, která mohou být využita pro dopravní plánování. Nezbytná je komplexnost a dostatečná propagace aplikace pro celém území metropolitní oblasti.

Positivní dopady

- lepší informovanost cestujících, řidičů
- možnost sběru dat o dopravním chování cestujících
- možnost ovlivnění dopravního chování řidičů

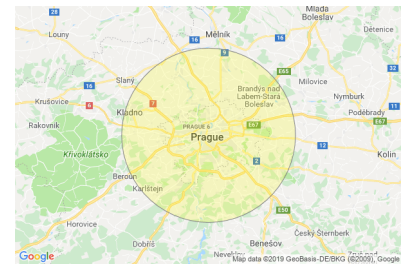
Negativní dopady

- vyvolá náklady na pořízení a provoz aplikace

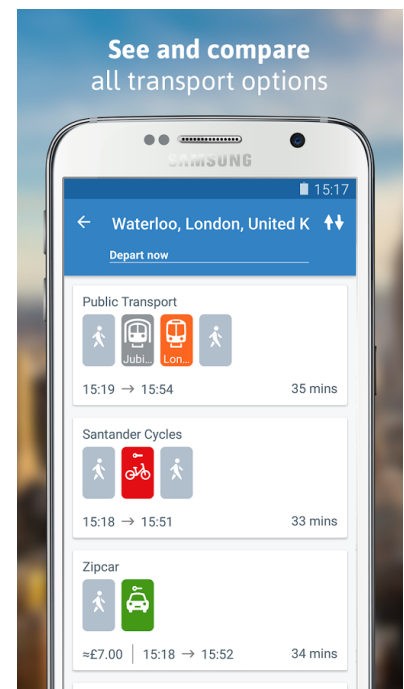
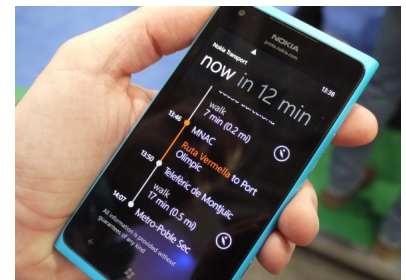
Rizika

- problematika sdílení dat mezi jednotlivými organizacemi a dopravci

Lokalita



Grafická dokumentace



26 | Intermodální plánovač trasy

Úkol	Informace	Stav
Příprava VZMR	VZMR na marketingový průzkum Splnit do: květen 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
Uzavření smlouvy s dodavatelem	Marketingový průzkum Splnit do: červen 2019 Kontrolní termín: červenec 2019	Čeká na zahájení
Příprava usnesení RHMP/ZHMP	Příprava usnesení RHMP/ZHMP Splnit do: červen 2019 Kontrolní termín: červenec 2019	Čeká na zahájení
Implementace	marketingový průzkum Splnit do: červenec 2019 Kontrolní termín: srpen 2019	Čeká na zahájení
Schválení usnesení RHMP/ZHMP	Schválení usnesení RHMP/ZHMP Splnit do: červenec 2019 Kontrolní termín: srpen 2019	Čeká na zahájení
Uzavření smlouvy s dodavatelem	Studie proveditelnosti Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
Příprava VZMR	VZMR na Studii proveditelnosti Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
Implementace	Studie proveditelnosti Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
Spolupráce při vypracování studie proveditelnosti	Studie proveditelnosti - technická proveditelnost z pohledu DPP, ROPID, IDSK Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
Spolupráce při vypracování studie proveditelnosti	Studie proveditelnosti - technická proveditelnost z pohledu DPP, ROPID, IDSK Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
Spolupráce při vypracování studie proveditelnosti	<p>Studie proveditelnosti - technická proveditelnost z pohledu DPP, ROPID, IDSK</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
Tvorba funkčního prototypu intermodálního plánovače dopravy	<p>V návaznosti na Studii proveditelnosti bude vytvořen funkční prototyp, který potvrdí technickou proveditelnost řešení.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Operátor ICT Splnit do: únor 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
Realizace vyhledávače trasy v rozsahu dopravních služeb poskytovaných PID	<p>Pilotní provoz služby a postupné rozšiřování o další dopravní módy.</p> <hr/> <p>Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: červenec 2020</p>	Čeká na zahájení
Pilotní provoz služby a postupné rozšiřování o další druhy dopravy	<p>Po zahájení provozu bude řešení zahrnující minimálně PID postupně rozšiřováno o další druhy dopravy a upravováno a doplňováno o další vylepšení na základě zpětné vazby jeho uživatelů.</p> <hr/> <p>Splnit do: únor 2021 Kontrolní termín: březen 2021</p>	Čeká na zahájení
Vyhodnocení projektu	<p>Před přechodem na rutinní provoz budou vyhodnoceny uživatelské parametry, přínosy a náklady řešení.</p> <hr/> <p>Splnit do: únor 2021 Kontrolní termín: březen 2021</p>	Čeká na zahájení

28 | Pořízení 14 ks standardních elektrobusů (12 m)



Kapitola Návrhu

- 3.2.15 Elektrobusy a individuální elektromobilita

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

6

Investiční náklady celkem

- Celkem: 196 400 000 Kč
- MHMP: 98 200 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 40 195 200 Kč / rok
- MHMP: 40 195 200 Kč / rok

Charakteristika

Nákup 14 standardních elektrobusů (délka 12 m) se statickým nabíjením pro plnou elektrifikaci vybrané autobusové linky. Nová nízkopodlažní a komfortní vozidla s nulovými emisemi a tišším provozem. Nabíjení elektrobusů bude kombinací nočního nabíjení v garáži a průběžného nabíjení během provozních přestávek na jedné z konečných zastávek, v obou případech prostřednictvím pantografového sběrače a dvoupólového trolejového vedení. Elektrická energie bude odebírána z napájecí sítě tramvajů, což umožní dosahovat optimální ceny za kWh.

Investiční náklady zahrnují pořízení vozidel, výstavbu nabíjecí infrastruktury (nabíjecí stopa v obratišti + nabíjecí garáž Vršovice). Pro posuzování investičních nákladů je nutné upřesnit, že pořízení elektrobusů nebude probíhat v režimu navyšování celkového početního stavu vozového parku, ale v konečném důsledku jako náhrada za naftové autobusy.

Provozní náklady jsou vyjádřeny v absolutní hodnotě. Jelikož se nejedná o zřízení nové linky, ale o nahrazení naftových autobusů elektrobusy na stávající plnohodnotné lince, dochází v rámci provozních nákladů k celkové úspoře.

Pozitivní dopady

- snížení uhlíkové stopy z dopravy (bezemisní provoz)
- zvýšení komfortu vozového parku - nízkopodlažní vozidlo, klimatizace, tišší provoz
- nižší hluková zátěž z provozu vozidla
- v případě dobrých výsledků a dalšího rozšíření potenciál snížení provozních nákladů

Negativní dopady

- vyšší investiční náklady

Rizika

- navýšení provozních nákladů vlivem provozních omezení nové technologie
- nedodržení výrobcí slibovaných provozních a technických parametrů v praxi

Lokalita



Grafická dokumentace

28 | Pořízení 14 ks standardních elektrobusů (12 m)

Úkol	Informace	Stav
Získat pravomocné ÚR	Výběr zhotovitele PD, zpracování DÚR vč. náhradního řešení za původní linku 207 (lokality Ohrada -> Strašnická) a její projednání s cílem podání žádosti o ÚR Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Získat pravomocné SP	Zpracování DSP a její projednání se všemi dotčenými subjekty s cílem podání žádosti o SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020	Čeká na zahájení
• • Výběr zhotovitele stavby	VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: září 2020	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení
Vypsání VZ na pořízení 14 ks Sd elektrobusů	Příprava VZ na pořízení 14 ks standardních elektrobusů délky 12 m a následné vypsání VZ Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Pořízení 14 ks Sd elektrobusů	Dodávky vozidel a jejich zařazení do rutinního provozu Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2021 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení

30 | Plná integrace VHD Středočeského kraje



Kapitola Návrhu

- 3.1.10 Integrovaný dopravní systém

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

24

Provozní náklady celkem

- Celkem: 203 000 000 Kč / rok
- MHMP: 40 600 000 Kč / rok

Charakteristika

Společný integrovaný dopravní systém (IDS) Prahy a Středočeského kraje si klade za svůj hlavní cíl zlepšení systému veřejné hromadné dopravy. Přinese užitek především všem cestujícím z obou krajů (možnost přestupu na jakýkoliv dopravní prostředek veřejné dopravy na 1 jízdenku, návaznosti spojů, atd.), ale i objednavatelům (odstranění financování duplicit, koordinace linek) a dopravcům (stabilita závazku, možnost rovnoměrného obnovení vozového parku). K naplnění cíle je třeba **dokončit integraci VHD na celém území Středočeského kraje a dokončení napojení dosud neintegrováných železničních a autobusových linek na hl. m. Prahu.**

Provozní náklady na pokrytí protarifovací ztráty ve výši cca 203 mil. Kč budou **rozděleny mezi Prahu a Středočeský kraj na základě počtu km ujetých na příslušném území města/kraje.** Dle návrhu rozpočtů pro rok 2018 se jedná o cca 106 miliónů Kč do rozpočtu hl. m. Prahy (zejména zapojení rychlíkové dopravy do IDS a zapojení dosud neintegrováných úseků autobusové dopravy), cca 97 miliónů Kč pro rozpočet Středočeského kraje (dokončení železniční i autobusové integrace na zbylém území Středočeského kraje).

Pozitivní dopady

- **rozvoj tangenciálních vazeb (Praha), regionálních vazeb (Středočeský kraj);**
- **zajištění rychlé dopravy pro vzdálenější významné lokality**
- **zvyšování efektivity provozu (zlepšování koordinace linek);**
- **zvyšování atraktivity pro cestujícího s cílem získávat nové cestující dosud využívající individuální automobilovou dopravu (důraz na rychlost, jednoduchost a přehlednost sítě a jejího používání);**
- **kvalitní a rychlé přestupní vazby (terminály) mezi jednotlivými druhy dopravy (minimalizace časových ztrát pro cestujícího, pro efektivní oběh vozidel i z pohledu potřebné kapacity, atraktivní zázemí pro cestujícího);**
- u terminálů, stanic a významnějších zastávek kolejové dopravy **vytvářet podmínky umožňující přestupy z aut (systém K+R), zaparkování aut (systém P+R) a jízdních kol (systém B+R);**
- **realizace preferenčních opatření**

Lokalita



pro hromadnou dopravu (zrychlení dopravy, zlepšení pravidelnosti a spolehlivosti provozu, finanční úspory na množství vypravovaných vozidel);

- **segregace železničních tratí** dálkové a příměstské dopravy pro eliminaci zpoždování příměstské dopravy a pro možnost zahušťovat časový takt dle aktuální potřeby;

Negativní dopady

- **zvýšené finanční prostředky na doplňování důležitých spojů a spojení**, které před integrací dosud v dané oblasti chyběly
- **větší náklady na vyšší úroveň standardů vozidel pro zlepšení komfortu cestujících** (částečná/úplná nízkopodlažnost vozidla, modernější spalovací motory, modernější odbavovací a informační systém pro cestující, klimatizace atd.)

Rizika

- **nedostatek počtu řidičů VHD**
- **politická neshoda Prahy, Středočeského kraje a středočeských municipalit** na rozvoji společného IDS se společným organizátorem a následný rozpad IDS

30 | Plná integrace VHD Středočeského kraje

Úkol	Informace	Stav
Příprava a realizace jednotlivých integračních projektů	<p>Od roku 2015 do konce roku 2020 proběhne cca 36 integračních projektů. Každý integrační projekt mimo jiné obsahuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analýzu stávajícího stavu linek a stav km • návrh nového linkového vedení a jízdních řádů • minimálně dvoje projednání s příslušnými městy a obcemi daného integračního projektu • technické a další zajištění u příslušných dopravců integračního projektu (odbavovací technika, informační systémy, proškolení tarifu atd.) • odsouhlasení smluvního zajištění a finančního krytí (Středočeský kraj, příp. hl. město Praha / sousední kraje, středočeské obce a města spolufinancující příslušné linky) 	Pracuje se na tom
	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	

32 | Kampaň Čistou stopou Prahou



Kapitola Návrhu

- 3.2.17 Kampaně na podporu udržitelné mobility

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

144

Investiční náklady celkem

- Celkem: 24 000 000 Kč
- MHMP: 24 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se informační kampaň s cílem zvýšit povědomí občanů i návštěvníků Prahy o možnostech udržitelné dopravy a tím podporovat používání efektivnějších a ekologičtějších druhů dopravy. Lze předpokládat, že informační kampaň může být průběžně aktualizována, včetně změny názvu.

Vzhledem k charakteru opatření jsou náklady i doba trvání velmi pružné. Investiční náklady vychází z násobků 2 mil. Kč/rok.

Opatření má spíše podpůrný efekt k provozu a investicím do udržitelných forem dopravy a napomáhá tak efektivnímu využití investic v této oblasti. Vzhledem k již dříve realizovaným investicím má svůj přínos již nyní, není tak závislá na dalších nových investicích.

Positivní dopady

Zvýšení povědomí občanů i návštěvníků Prahy o možnostech, přínosech i negativních dopadech jednotlivých druhů dopravy a tím zlepšení rozhodování cílové skupiny při výběru způsobu dopravy. Cílem je zvýšit povědomí o možnostech způsobů dopravy s nižšími negativními dopady na okolí a tím napomoci rozvoji moderní, efektivnější a ekologičtější dopravy.

Negativní dopady

Kampaň je vedena v pozitivním duchu, nemá negativní dopady.

Rizika

Nízká politická podpora k realizaci kampaně

Lokalita



Grafická dokumentace



32 | Kampaň Čistou stopou Prahou

Úkol	Informace	Stav
Příprava Cílené části kampaně na daný rok	Splnit do: březen 2019 Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP	Splněno
<ul style="list-style-type: none"> • Realizace cílené části kampaně 	realizace mediaplánu schváleného Radou HMP v daném kalendářním roce, závěrečné vyhodnocení. Vytvoření podkladů pro přípravu následujícího roku. <hr/> Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
Průběžné informování veřejnosti	průběžné zveřejňování zajímavostí a informací z oblasti udržitelné dopravy na území HMP s využitím stávajících komunikačních kanálů: facebook, webová stránka cistoustopou.cz a další. Tato aktivita je v koordinaci s cílenou částí kampaně, avšak není na jejím průběhu závislá <hr/> Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
Příprava cílené části kampaně na rok 2020	příprava mediaplánu a aktivit projektu, předložení do RHMP <hr/> Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: únor 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení

38 | Zřízení železniční linky S61



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

48

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 150 000 000 Kč
- MHMP: 75 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 15 000 000 Kč / rok
- MHMP: 15 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Linka S61 je součástí plánu na zřízení tangenciálních železničních linek po vzoru stávající linky S49 (Roztoky u Prahy – Praha-Libeň – Praha-Hostivař). Výhodou linky S61 je, že bude mít zároveň funkci radiální linky pro jižní část Prahy 14 směrem na metro A Depo Hostivař.

Praha 14 v současnosti trpí vysokými intenzitami IAD, neboť délka jízdních dob autobusových linek vůči ní není konkurenceschopná. Pouze část cestujících do centra v blízkosti vlakových zastávek Praha-Kyje a Praha-Dolní Počernice už dnes využívá linku S1 pro dopravu do centra města.

Cílem projektu je vytvoření železniční linky S61 po stávající dvojkolejně nákladní trati v trase Praha-Běchovice – Praha-Hostavice – Praha-Jahodnice – Praha-Jiráskova čtvrť – Praha-Depo Hostivař – Praha-Zahradní Město – Praha-Eden – Praha-Vršovice – Praha-Smíchov. Polohy zastávek jsou navrženy taky, aby se vzájemně vykrývaly s linkou S1.

Vlaková doprava zkrátí cestu do jižního segmentu města zhruba o čtvrt hodiny a zvýší pohodlí cestujících.

Nově navržené zastávky Praha-Hostavice a Praha-Jahodnice se soustředí na pokrytí novodobé výstavby sídlištního typu v řádu tisíců obyvatel v pěší docházkové vzdálenosti, zastávka Jiráskova čtvrť pro stávající zastávku převážně rodinných domů a rozvojové území jižně od železniční trati.

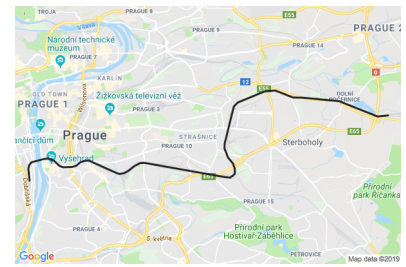
Další úsek je součástí projektu SŽDC na revitalizaci železniční trati Praha-Hostivař – Praha-Vršovice.

Samostatně je třeba dořešit přestupní uzel u konečné metra A Depo Hostivař, kde se plánuje nové tramvajové obratiště.

Všechny zastávky mají v příčné vazbě adekvátní napojení na páteřní linky PID (zastávky Nádraží Běchovice, Lomnická, Sídliště Jahodnice, Českobrodská/Za Horou, Zahradní Město, Eden, Nádraží Vršovice).

Ve fázi 1 by byla zprovozněna linka v úseku Praha-Vršovice - Praha-Běchovice v návaznosti na rekonstrukci železniční trati z Prahy-Hostivaře do Prahy-Vršovic (investor SŽDC) a vybudování nových zastávek Praha-Depo Hostivař v provozovní podobě, Praha-Hostavice, Praha-Jahodnice a Praha-Jiráskova čtvrť, dále úpravy v železniční stanici Praha-Běchovice.

Lokalita



Grafická dokumentace

Ve fázi 2 by byl zprovozněn nový terminál Praha-Depo Hostivař, ve fázi 3 by linka byla prodloužena do Prahy-Smíchova.

Pozitivní dopady

Snížení intenzit IAD

Zvýšení konkurenceschopnosti MHD

Lepší využití stávající infrastruktury

Trať je elektrifikovaná

Rizika

Nedostatečná ochota spolupráce ze strany SŽDC a orgánů HMP

38 | Zřízení železniční linky S61

Úkol	Informace	Stav
Zajištění dokumentace pro opatření nutných pro prodloužení linky S61 do železniční stanice Praha-Smíchov - studie proveditelnosti	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• Zajištění dokumentace pro opatření nutných pro prodloužení linky S61 do železniční stanice Praha-Smíchov - záměr projektu	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: srpen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• • Zajištění dokumentace pro opatření nutných pro prodloužení linky S61 do železniční stanice Praha-Smíchov - dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
• • • Zajištění dokumentace pro opatření nutných pro prodloužení linky S61 do železniční stanice Praha-Smíchov - projekt stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2024	Čeká na zahájení
• • • • Realizace opatření nutných pro prodloužení linky S61 do železniční stanice Praha-Smíchov	Zajištění dostatečné kapacity pro prodloužení linky S61 až do železniční stanice Praha-Smíchov: je nutné vyřešit zkapacitnění železniční trati v úseku Praha hlavní nádraží - Praha-Smíchov (viz opatření Optimalizace trati Praha hl. n. - Praha-Smíchov). Úkolem SŽDC je zajistit realizaci opatření pro zkapacitnění výše uvedeného úseku. Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2024	Čeká na zahájení
Vypsání nabídkového řízení pro výběr dopravce na lince S61	Vypsání nabídkového řízení pro výběr dopravce na lince S61 je první úkol týkající se zasluznění provozu na lince S61. Garantem zasluznění bude objednatel dopravy na území hlavního města Prahy, organizace ROPID. Následně bude společně s dopravcem zajištěn nákup nových vozidel a ve spolupráci s Magistrátem hlavního města Prahy zajištěno financování provozu na lince S61 Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
• Zajištění vozidel na linku S61	Organizace ROPID bude garantem zajištění provozu na lince S61, jedním ze základních kroků je nákup nových vozidel a ve spolupráci s Magistrátem hlavního města Prahy zajištěno financování provozu na lince S61, garantem je ROPID. Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• Zajištění financování provozu na lince S61	Po výběru dopravce a nákupu kolejových vozidel je třeba zajistit financování dopravy na této lince. Ve spolupráci s organizací ROPID bude úkolem Magistrátu hlavního města Prahy zajistit financování provozu této linky Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
Zajištění dokumentace pro nové zastávky - studie	<p>Pro zlepšení návaznosti na MHD je třeba zajistit výstavbu nových zastávek Praha-Jiráskova čtvrť, Praha-Jahodnice, Praha-Hostavice, výstavba či úprava nástupištních hran v železniční stanici Praha-Běchovice. Úkolem MČ Praha 14 je zajistit projektovou dokumentaci pro realizaci zastávek.</p> <p>Zodpovědný subjekt: MČ Praha 14 Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• Zajištění dokumentace pro nové zastávky - projekt	<p>Úkolem MČ Praha 14 je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění financování a výstavba nových zastávek	<p>Úkolem MČ Praha 14 a Odboru Investičního MHMP je realizace stavby dle předchozích dokumentací</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
Zajištění dokumentace zastávky Praha-Depo Hostivař v provizorní podobě	<p>V první fázi je pro zajištění návaznosti linek S49 a S61 zřídit zastávku Praha-Depo Hostivař alespoň v provizorní podobě. Úkolem SŽDC je zajistit projektovou dokumentaci pro realizaci zastávky v provizorní podobě.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění výstavby zastávky Praha-Depo Hostivař v provizorní podobě	<p>V první fázi je pro zajištění návaznosti linek S49 a S61 zřídit zastávku Praha-Depo Hostivař alespoň v provizorní podobě. Po zpracování dokumentace bude zastávka realizována SŽDC do termínu zprovoznění linky S61.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
Zajištění dokumentace zastávky Praha-Depo Hostivař v definitivní podobě - studie proveditelnosti	<p>Výhledově bude přestupní uzel zahrnut do modernizace železniční stanice zahrnut do modernizace současné železniční stanice Praha-Malešice. Úkolem SŽDC je zajistit projektovou dokumentaci pro realizaci zastávky v definitivní podobě (rekonstrukce žst. Praha-Malešice).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění dokumentace zastávky Praha-Depo Hostivař v definitivní podobě - záměr projektu	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění dokumentace zastávky Praha-Depo Hostivař v definitivní podobě - dokumentace pro územní rozhodnutí	<p>Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2023</p>	Čeká na zahájení
• • • Zajištění dokumentace zastávky Praha-Depo Hostivař v definitivní podobě - projekt stavby	<p>Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
•••• Zajištění výstavby zastávky Praha-Depo Hostivař v definitivní podobě	Úkolem SŽDC je realizace stavby dle předchozích dokumentací Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2029 Kontrolní termín: prosinec 2027	Čeká na zahájení

40 | Program preference VHD HMP- mimo osy



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

120

Investiční náklady celkem

- Celkem: 750 000 000 Kč
- MHMP: 750 000 000 Kč

Charakteristika

Program navrhování a realizace preferenční opatření mimo preferenční osy za účelem odstranění problémových míst z P+ Analýzy, respektive koncepčního dokumentu HMP pro oblast preference VHD se zapojením všech městských organizací v kontextu Usnesení RHMP č. 113 ze dne 26.1.2016 a koncepčního dokumentu HMP pro oblast preference VHD.

Positivní dopady

zvýšení cestovní rychlosti a zvýšení spolehlivosti TRAM a BUS, a s tím související zvýšení atraktivity veřejné dopravy pro cestující, zvýšení energetické a ekonomické efektivity jejího provozu a zvýšení kapacity infrastruktury pro veřejnou dopravu

Negativní dopady

možné lokální zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu; snížení kapacity z pohledu počtu vozidel automobilové dopravy (v kontextu dopravní politiky může být žádoucí), nikoliv však z pohledu počtu osob projíždějící profilem komunikace; dopravní problémy po zavedení opatření (často rozplynutí těchto problémů v krátkém časovém horizontu - zkušenosti ze zahraničí)

Rizika

nekomplexní/nedůsledná realizace preferenčních opatření; realizace opatření částečně ("snaha vyhovět všem" - typicky vede k nezlepšení podmínek pro provoz veřejné dopravy i zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu = zmaření investice z veřejných prostředků);

Lokalita



Grafická dokumentace



40 | Program preference VHD HMP- mimo osy

Úkol	Informace	Stav
Vyhodnocení provozu	<p>Průběžné vyhodnocování provozu zajišťuje ROPID ve spolupráci s dopravci. Dopravci předávají data (např. o zpoždění či informace od řidičů či dalších pracovníků v provozu) ROPIDu, který i sám aktivně monitoruje (např. vlastním dispečinkem) provoz a vyhodnocuje zpoždování spojů. ROPID spolupracuje i s dalšími odbornými pracovišti, např. MHMP (odbor dopravy, odbor pozemních komunikací a drah), TSK, dalšími správci infrastruktury, silničními správními úřady jednotlivých městských částí a dalšími organizacemi. Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: duben 2020</p>	Pracuje se na tom
• Návrhy řešení	<p>ROPID v případě potřeby navrhne ve spolupráci s výše uvedenými odbornými pracovišti princip opatření formou zejména studie změny dopravního značení, stavebních úprav či dopravního řešení. Garantem řešení bude ROPID, čímž dojde ke sjednocení používaných prostředků pro preferenci autobusů PID. Vybrané odborné činnosti mohou být ROPIDem řešeny dodavatelsky, případně ve spolupráci s ostatními odbornými pracovišti. Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: srpen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Projednání návrhů	<p>Návrhy řešení budou projednány ROPIDem s dotčenými orgány státní správy a dalšími zapojenými organizacemi. K tomuto projednávání se předpokládá využít pravidelných setkání vedoucích pracovníků zainteresovaných organizací. Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: listopad 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • Projektová dokumentace	<p>Projekční práce a jejich pokračování po odsouhlasení konceptu řešení ve formě např. studie se dělí na několik skupin: a) U akcí stavebního charakteru, kde bude nutná další projekční příprava (zejména DÚR a DSP) budou akce předány na TSK k dalším projekčním pracím a následně i samotné realizaci. b) U akcí, kde studijní prověření dostačuje k povolovacímu procesu dokončí dokumentaci ROPID. c) U opatření vztahujících se k dopravnímu řešení SSZ křižovatek záleží na konkrétní dohodě a řešení v dané lokalitě, převážně by se mělo jednat dopracování na specializovaném pracovišti TSK. Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: srpen 2021</p>	Čeká na zahájení
• • • • Realizace opatření	<p>Realizací opatření bude následně pověřen správce dané infrastruktury. V současné chvíli se jedná o zejména o TSK (veškeré dopravní značení a další dopravní zařízení) či správci světelných signalizačních zařízení (nejčastěji TSK). Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení
• • • • • Vyhodnocení úprav	<p>Vyhodnocením a návrhem úprav se bude následně zabývat ROPID v rámci své běžné činnosti uvedené v bodě č. 1. Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: červen 2027</p>	Čeká na zahájení

41 | Procesní nastavení realizace preferenčních opatření v Praze



Kapitola Návrhu

- 3.2.3 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

12

Charakteristika

Pracovní skupina pro koordinaci návrhu preference VHD - včetně zajištění současného řešení infrastruktury a dopravního řešení bez prodlevy. Usnesením RHMP č. 113 ze dne 26.1.2016 je ROPID pověřen úlohou koordinační a řídicí v procesech přípravy a realizace preferenčních opatření pro veřejnou hromadnou dopravu. Na základě tohoto usnesení bude ustanovena pracovní skupina napříč městskými organizacemi (ROPID - odborné pracoviště HMP pro oblast veřejné dopravy a organizátor systému PID, IPR Praha - koncepční pracoviště pro oblast územního rozvoje, infrastruktury a veřejných prostranství, DPP - správce infrastruktury kolejové dopravy, TSK - správce infrastruktury pozemních komunikací, MHMP RFD - odbor magistrátu pro rozvoj a financování dopravy). Vazba i na projekty ITI, OPPIR. Součástí opatření je i soucisející nastavení příslušných procesů a kompetencí jednotlivých aktérů při realizaci preferenčních opatření v Praze.

Pozitivní dopady

- centralizace procesů a struktury realizace preferenčních opatření
- efektivnější a pružnější realizace preferenčních opatření
- vytvoření podmínek pro efektivnější spolupráci městských oblastí v této oblasti
- efektivní naplňování příslušné koncepce (viz koncepční dokument hl. m. Prahy pro oblast preference veřejné dopravy)

Rizika

- neochota některých organizací k systémovému řešení
- nízká politická podpora pro realizaci preferenčních řešení a jejich systémové koordinace

Lokalita



Grafická dokumentace



41 | Procesní nastavení realizace preferenčních opatření v Praze

Úkol	Informace	Stav
Příprava Návrhu procesního nastavení realizace preferenčních opatření na území HMP	<p>Úkol obsahuje přípravu Návrhu procesního nastavení realizace preferenčních opatření na území HMP, včetně definice kompetencí a odpovědností jednotlivých odborů MHMP a městských organizací (zejména ROPID, IPR Praha, TSK, DPP) a nastavení příslušných procesních postupů. Přípravu povede, v souladu s Usnesením RHMP č. 113 ze dne 26.1.2016 organizace ROPID. Interně návrh zpracuje ROPID, oddělení koncepce, projektů a projektového řízení ve spolupráci s odborem městské dopravy.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Čeká na zahájení
• Projednání/konzultace Návrhu procesního nastavení realizace preferenčních opatření na území HMP	<p>Předmětem úkolu je projednání Návrh procesního nastavení realizace preferenčních opatření s relevantními odbory MHMP a městskými organizacemi (zejména IPR Praha, TSK, DPP) a vypořádání případných připomínek.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• • Schválení Procesního nastavení realizace preferenčních opatření na území HMP v RHMP	<p>Úkol obsahuje přípravu tisku do RHMP ke schválení návrhu Procesního nastavení, podpisové kolečko a schválení tisku v RHMP</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Čeká na zahájení
• • • Implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření (ROPID)	<p>Předmětem úkolu je implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření do interních procesů a organizační struktury organizace ROPID</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Čeká na zahájení
• • • Implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření (MHMP)	<p>Předmětem úkolu je implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření do interních procesů a organizační struktury MHMP</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • Implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření (DPP)	<p>Předmětem úkolu je implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření do interních procesů a organizační struktury DPP.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • Implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření (TSK)	<p>Předmětem úkolu je implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření do interních procesů a organizační struktury TSK.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
• • • Implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření (IPR Praha)	<p>Předmětem úkolu je implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření do interních procesů a organizační struktury IPR Praha.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

43 | Legislativa pro preferenci VHD



Kapitola Návrhu

- 3.2.3 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

18

Charakteristika

Návrh úprav právních a technických norem (zejména Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, Vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a ČSN 73 6110) za účelem usnadnění a umožnění návrhů a realizace progresivních řešení preference VHD, zejména pak autobusů VHD. Ideálně s využitím zákonodárné iniciativy Prahy a Středočeského kraje (koordinovaně)

Pozitivní dopady

Umožnění navrhování progresivních preferenčních opatření, známých z Německa, Švýcarska, apod., i v českém právním prostředí. Kvalitnější podpora koncepce preference na území HMP i Středočeského kraje (respektive Zásad realizace preferenčních opatření), i strategického cíle Strategického plánu HMP a stávající dopravní politiky města, i ze strany právních a technických norem.

Rizika

Obtížnost legislativního procesu.

Lokalita



Grafická dokumentace



43 | Legislativa pro preferenci VHD

Úkol	Informace	Stav
Příprava návrhu úprav právních norem pro preferenci VHD	Splnit do: duben 2019 Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy	Splněno
Projednání návrhu úprav právních a technických norem s relevantními institucemi v rámci HMP	Předmětem úkolu je projednání návrhu úprav právních a technických norem s relevantními institucemi v rámci HMP, zejména MHMP RFD, TSK, DPP. <hr/> Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Předání návrhu MHMP k iniciaci jednání	Předmětem opatření je předání návrhu úprav právních a technických norem MHMP k iniciaci jednání s Ministertvem dopravy ČR, respektive k využití zákonné iniciativy hl. m. Prahy. Odpovědným subjektem je MHMP (MHMP RFD), ROPID poskytuje odbornou asistenci. <hr/> Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení

45 | Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 800 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Koncepční dokument Středočeského kraje pro oblast preference VHD, tzn. **koncepční dokument** obsahující **analytickou část** s definicí problémových úseků; **koncepci** preference VHD, **zásady realizace** preferenčních opatření a **provázání** na další strategické a organizační dokumenty Středočeského kraje. Součástí Koncepce je i **metodika navrhování a vyznačování preferenčních opatření pro autobusy VHD** jako jednoznačný návod pro projektanty a další relevantní partnery při projednávání.

Jednotlivá preferenční opatření z této Koncepce se budou propisovat do těchto opatření:

- "Preference na SSZ ve Středočeském kraji - řadiče a dopravní řešení" (viz ID 48)
- "Preference na SSZ ve Středočeském kraji - vozidla" (viz ID 60)
- "Program na realizaci prostorových preferenčních opatření Středočeského kraje" (viz ID 177)

Vlastní realizace jednotlivých preferenčních opatření bude **řízena** dle opatření "**Koordinace návrhů preference VHD ve Středočeském kraji**" (viz ID 173).

Pozitivní dopady

Kvalitní koncepční základna Středočeského kraje pro oblast preference VHD, včetně stanovení závazných zásad realizace preferenčních opatření; součástí je i metodika navrhování a zřizování preference BUS, která v souladu s principem jednoznačnosti a srozumitelnosti dopravního režimu pro něj definuje a dopravní značení jednotná pravidla (vzorová řešení).

Rizika

- neakceptace koncepčního dokumentu a definovaných pravidel ze strany správců infrastruktury, DOSS a jiných (zájmových) organizací

Lokalita



Grafická dokumentace



45 | Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji

Úkol	Informace	Stav
Zpracování Analýzy "Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji"	<p>S důrazem na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pasportizaci všech SSZ - křižovatky, přechody pro chodce, zpomalovače rychlosti atp. (identifikace typu vybavení, možnosti doplnění preferencí, vlastnictví, plán oprav/rozvoje daného SSZ atp.) • identifikaci problémových míst na silniční síti, kde pravidelněji vznikají kongesce a dochází ke zpoždování vozidel VHD <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
Zpracování Návrhové části "Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji"	<p>S důrazem na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. definice možností řešení preferenčních opatření vhodných pro území Středočeského kraje 2. stanovení Zásobníku projektů preference VHD - bude součástí 2 následných opatření SUMP: <ul style="list-style-type: none"> • "Program na realizaci prostorových preferenčních opatření SČK" • "Preference na SSZ v SČK - řadiče a dopravní řešení" v provázanosti na "Preference na SSZ v SČK - vozidla" <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení
• Schválení "Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji" v orgánech kraje	<p>Příprava a předložení tisku k projednání v orgánech kraje.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: březen 2022</p>	Čeká na zahájení

48 | Preference na SSZ v SČK - řadiče a dopravní řešení



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 105 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Předmětem opatření je pasportizace SSZ na území Středočeského kraje, jejich vybavení systémem aktivní detekce vozidla VHD před křižovatkou a nasazení dopravního řešení reálně uplatňující prioritu průjezdu vozidel VHD.

Náplň tohoto opatření vychází ze schváleného koncepčního dokumentu "**Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji**" (viz ID 45) a je řízena dle schválené "**Koordinace návrhů preference VHD ve Středočeském kraji**" (viz ID 173) se zapojením všech relevantních partnerů.

Positivní dopady

Zvýšení atraktivity veřejné dopravy; zvýšení ekonomické efektivity provozu veřejné dopravy; zvýšení kapacity infrastruktury veřejné dopravy.

Negativní dopady

Možné lokální zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu; snížení kapacity z pohledu počtu vozidel automobilové dopravy (v kontextu dopravní politiky může být žádoucí).

Rizika

Nekomplexní/nedůsledná realizace preferenčních opatření; realizace opatření částečně ("snaha vyhovět všem" - typicky vede k nezlepšení podmínek pro provoz veřejné dopravy i zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu = zmaření investice z veřejných prostředků).

Lokalita



Grafická dokumentace



60 | Preference na SSZ v SČK - vozidla



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 40 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 100 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Projekt představuje **nákup a instalaci zařízení do autobusů**, které jim umožní **aktivní preferenci** na světelných křižovatkách a dalších světelných signalizačních zařízeních (při příjezdu vozidla na křižovatku se změní světelná návěst na signál povolující jízdu). Vozidlům veřejné hromadné dopravy se tak zkrátí jízdní doba a zvýší spolehlivost plnění jízdního řádu s ohledem na případná zpoždění apod.

Náplň tohoto opatření vychází ze schváleného koncepčního dokumentu "**Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji**" (viz ID 45) a je **řízena** dle schválené "**Koordinace návrhů preference VHD ve Středočeském kraji**" (viz ID 173) se zapojením všech relevantních partnerů.

Positivní dopady

V první fázi projektu možnost využití preference na SSZ na území HMP i ze strany vozidel příměstských linek 3XX na dojezdových úsecích, tento projekt zároveň zajistí nezbytné vybavení vozidel VHD na linkách v rámci Středočeského kraje vozidlovou částí systému aktivní detekce vozidla VHD na SSZ, na což navazuje projekt na vybavení SSZ a uplatňování preference vozidel VHD na SSZ na území Středočeského kraje. Tím bude docíleno zvýšení cestovní rychlosti a zvýšení spolehlivosti vozidel VHD, zvýšení energetické a ekonomické efektivity jejího provozu a zvýšení kapacity infrastruktury pro veřejnou dopravu; zlepšení image systému PID.

Rizika

Rizikem je výrazný skluz přípravy projektu ve vztahu k časovému rámci možnosti čerpání finanční podpory z EU fondů (iROP).

Lokalita



65 | Kompetence při správě zastávek a přestupních bodů PID



Kapitola Návrhu

- 3.2.18 Inovace v městské správě dopravy

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

18

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

6

Charakteristika

Opatření zahrnuje vyjasnění kompetencí při správě zastávek a přestupních bodů PID za účelem možnosti jejich efektivnější správy. Současný stav popisuje dokument Standard zastávek PID, kapitola 07. Na tomto základě je třeba v rámci hl. m. Prahy a Středočeského kraje vydiskutovat a navrhnout systémové a efektivní řešení jejich správy a toto řešení prosadit.

Pozitivní dopady

vytvoření podmínek pro efektivnější správu zastávek a přestupních bodů, zvýšení kvality zastávek a přestupních bodů pro cestující a jejich jednotná úroveň

Rizika

složitost vyjednání jednoznačné definice kompetencí, zejména na straně hl. m. Prahy v kontextu složité struktury města

Lokalita



Grafická dokumentace



65 | Kompetence při správě zastávek a přestupních bodů PID

Úkol	Informace	Stav
Zpracování studie správy zastávkových označků na území HMP	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy	Splněno
• Definice modelu správy informačních prvků na zastávkách a přestupních bodech v projektu JIS	Splnit do: červen 2019 Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy	Splněno
• Zpracování komplexního návrhu kompetencí při správě zastávek a přestupních bodů	Zpracování podrobného komplexního návrhu kompetencí při správě zastávek a přestupních bodů, a to včetně vytvoření a nastavení příslušných procesů. Návrh musí vést k efektivnější správě zastávek a přestupních bodů oproti současnému roztržitému stavu. Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: leden 2019	Pracuje se na tom
• • Projednání komplexního návrhu kompetencí při správě zastávek a přestupních bodů s představiteli samosprávy HMP	Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: červen 2020	Čeká na zahájení
• • • Schválení připraveného návrhu ze strany RHMP	Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: září 2020	Čeká na zahájení
• • • • Implementace nového rozdělení kompetencí a procesních nastavení do MHMP a městských organizací	Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020	Čeká na zahájení

69 | Elektrifikace BUS linky 140 (II. etapa)



Kapitola Návrhu

- 3.2.15 Elektrobuses a individuální elektromobilita

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 500 000 000 Kč
- MHMP: 250 000 000 Kč

Charakteristika

V návaznosti na pilotní ověřovací provoz elektrobusesu s dynamickým dobíjením (trolej v ul. Prosecká) proběhně plná elektrifikace linky 140 v celém úseku (Palmovka - Miškovice) s prodloužením úseku s instalovanou trolejí.

Součástí projektu je

- adaptace vybudované infrastruktury v Prosecké ul. pro trvalý provoz
- vybudování nabíjecí troleje v délce cca 40% trasy linky 140, kabeláž a měničenská kapacita
- vybudování nabíjecí infrastruktury v garáži Klíčov
- nákup vozidel pro plnohodnotný provoz linky 140 (cca 13-15 ks kloubových bateriových trolejbusů)

Cílem projektu je plně bezemisní provoz kloubových vozidel (délka 18 m) na lince 140.

Investiční náklady zahrnují vybudování potřebné infrastruktury (cca 192 mil. Kč) a nákup nových bateriových trolejbusů (cca 300 mil. Kč). Pro posuzování investičních nákladů je nutné upřesnit, že pořízení bateriových trolejbusů nebude probíhat v režimu navyšování celkového početního stavu vozového parku, ale jako náhrada za naftové autobusy.

Pozitivní dopady

- snížení uhlíkové stopy z dopravy (bezemisní provoz)
- zvýšení komfortu vozového parku - nízkopodlažní vozidlo, klimatizace, tišší provoz
- nižší hluková zátěž z provozu vozidla
- v případě dobrých výsledků a dalšího rozšíření potenciál snížení provozních nákladů
- po vyhodnocení projektu možné uplatnění technologie na vybraných páteřních autobusových linkách

Negativní dopady

- vyšší investiční náklady

Rizika

- navýšení provozních nákladů vlivem provozních omezení nové technologie
- nedodržení výrobcí slibovaných provozních a technických parametrů v praxi

Lokalita



69 | Elektrifikace BUS linky 140 (II. etapa)

Úkol	Informace	Stav
Získat závěr zjišťovacího řízení EIA	Splnit do: únor 2019 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy	Splněno
Získat pravomocné ÚR	Vybrat Zhotovitele PD, vypracovat DÚR a projednat se všemi dotčenými subjekty s cílem podání žádosti o ÚR, získat výjimku ze stavební uzávěry v lokalitě "U Kříže" Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Získat pravomocné SP	Vypracování DSP a projednání se všemi dotčenými subjekty s cílem podání žádosti o SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2020 Kontrolní termín: březen 2020	Čeká na zahájení
• • Vybrat zhotovitele stavby	Zpracovat DPS a připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2021 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: březen 2022	Čeká na zahájení
Vypsát VZ na pořízení 13 - 15 ks Kb bateriových trolejbusů	Připravit VZ na pořízení 13-15 ks Kb bateriových trolejbusů, vypsát VZ Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: květen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• Pořízení 13-15 ks Kb bateriových trolejbusů	Pořízení vozidel a jejich zařazení do provozu Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení

70 | Tramvajová smyčka Depo Hostivař



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

8

Investiční náklady celkem

- Celkem: 168 000 000 Kč
- MHMP: 33 600 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 4 000 000 Kč / rok
- MHMP: 4 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba nové tramvajové smyčky Depo Hostivař za účelem zlepšení přestupních vazeb na metro A návazné autobusové linky ve východním sektoru města.

Výhledově je počítáno i s přestupní vazbou na železniční dopravu (městské železniční linky).

Projekt se nachází ve vysokém stádiu připravenosti, přičemž je počítáno se spolufinancováním z fondů EU (Operační program doprava II).

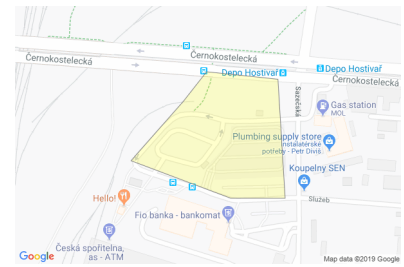
Positivní dopady

- zlepšení přestupních vazeb mezi tramvajovými linkami a metrem A a autobusovými linkami v terminálu Depo Hostivař, ve výhledu i na železniční dopravu
- zvýšení operativnosti tramvajové sítě
- zkulturnění veřejného prostoru přestupního terminálu (např. nová zeleň)

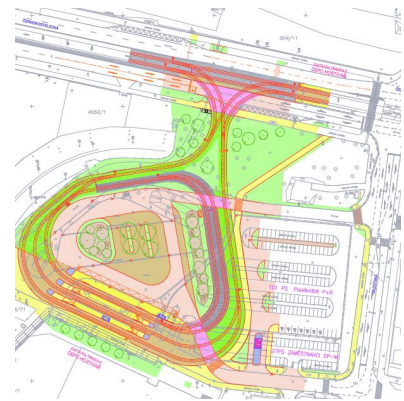
Rizika

- realizace tramvajového obratiště zmenšuje prostor stávajícího P+R, v koordinaci probíhá příprava parkovacího domu, ve kterém je kapacita navýšena - riziko dočasné redukce parkovacích kapacit (v návaznosti na koordinaci).
- snížení počtu odstavů pro autobusy v terminálu

Lokalita



Grafická dokumentace



70 | Tramvajová smyčka Depo Hostivař

Úkol	Informace	Stav
Získat pravomocné ÚR	Je podaná žádost o ÚR, splnit požadavky stavebního úřadu pro vydání ÚR Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
• Procesní koordinace s výstavbou parkovacího domu	Zajištění způsobu povolení obou staveb ve vzájemné koordinaci, zasmulovní majetkoprávního vypořádání pod parkovacím domem Zodpovědný subjekt: Odbor Investic Hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• Získat pravomocné stavební povolení	Zpracovat DSP, projednat DSP s dotčenými orgány státní správy, podat žádost o SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení
• • Výběr zhotovitele stavby	Zpracovat DPS, zajištění veřejné zakázky na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2021 Kontrolní termín: říjen 2020	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: květen 2022 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení
Podat žádost o spolufinancování z OPD II	Vypracovat a podat žádost o spolufinancování (externí subjekt), předžádost podána do 30.5.2019 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom

71 | Tramvajová smyčka Zahradní Město



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

8

Investiční náklady celkem

- Celkem: 120 000 000 Kč
- MHMP: 24 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 4 400 000 Kč / rok
- MHMP: 4 400 000 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba nové tramvajové smyčky Zahradní Město za účelem zlepšení přestupních vazeb mezi tramvajovými, autobusovými linkami a linkami příměstské a dálkové železnice. Současně dojde ke zlepšení přepravní nabídky v úseku Radošovická - Zahradní Město vedením všech tramvajových spojů ukončených ve smyčce Radošovická do nové smyčky Zahradní Město.

Projekt se nachází ve vysokém stádiu připravenosti, přičemž je počítáno se spolufinancováním z fondů EU (Operační program doprava II).

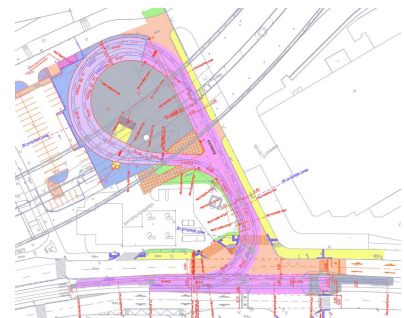
Positivní dopady

- zlepšení přestupních vazeb mezi tramvajovými, autobusovými a železničními linkami v uzlu u nádraží Zahradní Město
- zvýšení přepravní nabídky v úseku Radošovická - Zahradní Město
- lepší provazba mezi regionální a městskou dopravou (prohlubování integrace veřejné dopravy)
- zvýšení operativnosti tramvajové sítě

Lokalita



Grafická dokumentace



71 | Tramvajová smyčka Zahradní Město

Úkol	Informace	Stav
získat pravomocné SP	žádost o SP je podaná, momentálně běží stavební řízení. Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
• Výběr zhotovitele stavby	Vypracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: únor 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: březen 2020	Čeká na zahájení
podat žádost o spolufinancování z OPD II	Vypracovat žádost (externí subjekt), předžádost podána do 30.5.2019 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom

72 | Koncepce elektrifikace autobusových linek v Praze



Kapitola Návrhu

- 3.2.15 Elektrobusy a individuální elektromobilita

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Charakteristika

Program rozvoje elektrobusů v PID navazuje na výzkumné a ověřovací projekty DPP (např. 213, 109 nebo 58). Cílem výzkumných projektů bylo vyzkoušet různé technologie nabíjení v provozních podmínkách Prahy. Závěry z těchto projektů budou promítnuty v dalším rozvoji elektrobusů resp. bateriových trolejbusů ve veřejné dopravě v PID.

Předmětem dalšího rozvoje bude elektrifikace zejména páteřních autobusových linek s krátkým intervalem, kloubovým vozidlem a zpravidla i delší trasou (v kopcovitém terénu Prahy). Cílem rozšíření elektromobilní technologie bude kromě ekologizace provozu, zlepšení jízdních vlastností a tím komfortu cestování, také pozitivní dopad do výše provozních nákladů.

Opatření má za cíl vypracovat na základě zkušeností koncepci rozvoje elektrobusů v Praze tak, aby ji bylo možno následně zohlednit i při obnově vozového parku a nutné výstavbě potřebné infrastruktury.

Opatření bude realizováno v rámci vnitřních procesů příslušných městských organizací a firem, negeneruje tedy přímé investiční náklady.

Positivní dopady

- snížení uhlíkové stopy z dopravy (bezemisní provoz)
- zvýšení komfortu vozového parku - nízkopodlažní vozidlo, klimatizace, tišší provoz
- nižší hluková zátěž z provozu vozidla
- potenciál snížení provozních nákladů (výhoda z rozsahu, nižší cena energií)
- potenciál zrychlení spojení (lepší dynamika elektrického vozidla)

Negativní dopady

- vyšší investiční náklady
- vyšší hmotnost vozidel (očekávaný technologický pokrok může tento dopad snížit)

Rizika

- technologický pokrok nebude natolik rychlý a efektivní z hlediska očekávaných přínosů a dopadů

Lokalita



72 | Koncepce elektrifikace autobusových linek v Praze

Úkol	Informace	Stav
Vypracovat Koncepci	<p>Vypracovat Koncepci elektrifikace autobusových linek v Praze, předložit Koncepci ke schválení Představenstvu DPP a Radě HMP. Účelem Koncepce je v obecné rovině stanovit sledované směry rozvoje elektrifikace autobusové dopravy</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2019 Kontrolní termín: duben 2019</p>	Pracuje se na tom
• Vypracovat Akční plán	<p>Vypracovat Akční plán konkrétních záměrů v krátkodobém horizontu s výhledem rozvojových směrů. Akční plán bude živým dokumentem průběžně aktualizovaným v závislosti na technologickém pokroku a získaných znalostích z rutinního provozu bateriových trolejbusů a elektrobusů v pražských podmínkách</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Pracuje se na tom

73 | Metro D: úsek Pankrác - Depo Písnice



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvají a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

72

Investiční náklady celkem

- Celkem: 55 719 000 000 Kč
- MHMP: 55 719 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 558 048 310 Kč / rok
- MHMP: 558 048 310 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba nové trasy metra D v úseku Pankrác - Depo Písnice.

Nový úsek zahrnuje stanice: Pankrác (přestup na linku C) - Olbrachtova - Nádraží Krč - Nemocnice Krč - Nové Dvory - Libuš - Písnice - Depo Písnice (P+R)

Provozní náklady metra D budou částečně kompenzovány provozními úsporami v návazné autobusové dopravě. Očekávána je výraznější redukce autobusové dopravy v radiálních směrech (týká se regionálních i městských linek PID).

Uvedené provozní náklady jsou spočteny pro variantu provozu "bez řídiče".

Investiční náklady jsou uvedeny vč. výstavby Depa Písnice a pořízení vozidel (16 ks souprav v délce 80 m).

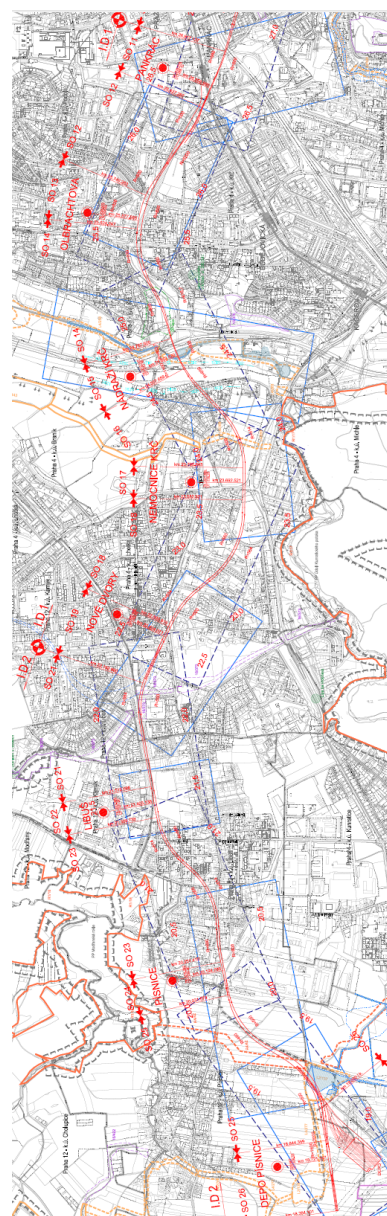
Pozitivní dopady

- zásadní zlepšení komfortu, kvality a rychlosti cestování veřejnou dopravou v západní části jižního sektoru města (Krč, Lhotka, Libuš, Písnice) a dalších kapacitních sídlištních celcích
- náhrada přetížených autobusových tahů (ekologické přínosy, redukce počtu autobusů)
- zvýšení bezpečnosti dopravy
- žádoucí podchycení autobusové dopravy a části individuální automobilové dopravy ve stanicích Písnice a Depo Písnice (autobusové terminály, záchytná parkoviště P+R)
- vznik vhodných podmínek pro kombinovaný způsob dopravy do centra města prostřednictvím P+R přímo na městském okruhu ve stanici Nádraží Krč
- odlehčení jižní části linky C metra (m.j. spojené s razantním snížením obrátu stanice Kačerov)
- územní rozvoj lokalit u budoucích stanic metra
- snížení ekologické zátěže z IAD a intenzivní autobusové dopravy
- konkurenční výhoda veřejné dopravy i ve vztahu dojíždějících obyvatel z oblastí přiléhajících k dotčené oblasti (Jesenice, Dolní Břežany, Kamenice atd.) s potenciálem snížení zatížení IAD na komunikační síti jižního sektoru Prahy
- prohloubení integrace veřejné dopravy lepšími vazbami k linkám C metra, k síti povrchových linek a železniční dopravě (Nádraží Krč)

Lokalita



Grafická dokumentace



Negativní dopady

- stavební činnost v průběhu výstavby (hloubené úseky)
- vyšší provozní náklady města
- vznik přestupu v některých relacích (často však časově efektivnější)

Rizika

- komplikace při majetkoprávním vypořádání v území
- průtahy při výběru zhotovitele (riziko odvolání)
- zajištění financování a podpora EU fondů

73 | Metro D: úsek Pankrác - Depo Písnice

Úkol	Informace	Stav
Změna zákona o drahách vč. prováděcích vyhlášek 173/1995 a 177/1995	Novela zákona umožňující automatický provoz metra. Iniciovat ze strany ZHMP. Zodpovědný subjekt: Odbor legislativní a právní MHMP Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Získat SP pro úsek PN - ND pro variantu VI	Zpracovat DSP, podat žádost o SP a nabýt pravomocné SP. Tento krok nelze splnit bez provedení novelizace drážního zákona a zmíněných prováděcích vyhlášek! Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• • Výběr zhotovitele úseku PN - OL	Zpracovat DPS, příprava zadávací dokumentace a vyhlášení VZ na výběz zhotovitelů úseku Pankrác - Olbrachtova. Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby - úseku PN - OL	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení
• • Výběr zhotovitele úseku OL - ND	Zpracovat DPS, příprava zadávací dokumentace a vyhlášení VZ na výběr zhotovitele úseku OL - ND Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby - úsek OL - ND	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: červen 2022	Čeká na zahájení
• • Získat SP pro úsek ND - DPI	Zpracovat DSP, podat žádost a nabýt pravomocné SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2024 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
• • • Výběr zhotovitele úseku ND (mimo) - DPI (vč. vlakového depa)	Zpracovat DPS, příprava zadávací dokumentace a vyhlášení VZ na zhotovitele úseku ND (mimo) - DPI (vč. vlakového depa) Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2024 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby - úsek ND (mimo) - DPI (vč. vlakového depa)	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: červen 2023	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
Příprava PD pro dopravní systém v úseku PN - ND	Zpracovat DPS, příprava zadávací dokumentace a výběr zhotovitelů <hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• Realizace dopravního systému v úseku PN - ND	<hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: červen 2022	Čeká na zahájení
• • Ověřovací provoz metra a uvedení do provozu s cestujícími	<hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: prosinec 2025	Čeká na zahájení

74 | Metro D: úsek Náměstí Míru - Pankrác



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

84

Investiční náklady celkem

- Celkem: 14 000 000 000 Kč
- MHMP: 14 000 000 000 Kč

Charakteristika

Prodloužení trasy metra D v úseku Pankrác - Náměstí Míru zlepšující přestupní možnosti zejména s linkou metra A, tramvajovými uzly na Náměstí Bratří Synků/Otakarové a Náměstí Míru a také s železniční dopravou (Nádraží Vršovice).

Nový úsek zahrnuje stanice: Náměstí Bratří Synků a Náměstí Míru

Po dosažení centra města a příslušných přestupních vazeb linkou metra D lze očekávat další zvýšení potenciálu pro absolutní zvýšení uživatelů veřejné dopravy s pozitivním dopadem do příjmové části rozpočtu.

Pozitivní dopady

- zvýšení komfortu, kvality a cestovní rychlosti ve spojení jižních částí Prahy s centrem města (lepší vazba k dalším přestupním bodům v síti)
- odlehčení části linky C (m.j. odlehčení přestupního uzlu Muzeum)
- prohloubení integrace veřejné dopravy lepšími vazbami k linkám A metra (Náměstí Míru), k síti tramvajových linek a železniční dopravě (Nádraží Vršovice)
- zlepšení přestupních vazeb, podpora tangenciálních vazeb (tramvajová tangenta Nusle - Vršovice - Strašnice)
- vytvoření kapacitní dopravní alternativy k Nuselskému mostu v případě jeho rekonstrukce či havárie
- zlepšení obsluhy hustě obydlených částí Vinohrad, Vršovic a Nuslí
- dobudování bezbariérového přístupu ve stanici Náměstí Míru
- zvýšení bezpečnosti dopravy
- zvýšení potenciálu pro další snižování ekologických zátěží z provozu individuální automobilové dopravy

Negativní dopady

- v průběhu výstavby negativní dopady stavební činnosti zejména v oblasti Nuslí
- vyšší provozní náklady města

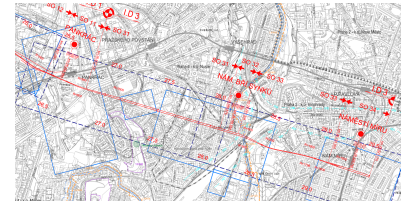
Rizika

- komplikace při majetkoprávním vypořádání v území
- procesní průtahy při výběru zhotovitele (riziko odvolání)
- zajištění financování

Lokalita



Grafická dokumentace



74 | Metro D: úsek Náměstí Míru - Pankrác

Úkol	Informace	Stav
Získat pravomocné SP	Zpracovat DSP, projednat a získat pravomocné SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2022 Kontrolní termín: červen 2021	Čeká na zahájení
• Výběr zhotovitele stavby	Zpracovat DPS, zadávací dokumentace pro realizaci a vyhlášení VZ na zhotovitele úseku PN - NM Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení
• • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2029 Kontrolní termín: prosinec 2026	Čeká na zahájení

75 | Metro D: úsek Nám. Míru - centrum (možnost pokračování)



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 35 000 000 Kč
- MHMP: 35 000 000 Kč

Charakteristika

Opatření zahrnuje studijní a modelové prověření a na základě toho případnou územní stabilizaci záměru, jeho průmět do územně-plánovací dokumentace. Projekční příprava (DÚR, případně další stupně dokumentace) bude součástí opatření až po územní stabilizaci trasy a jejího rozsahu.

Prodloužení trasy metra D za stanicí Náměstí Míru s obsluhou centra města (Náměstí Republiky s vazbou k metru B) a s otevřenou možností výhledového pokračování.

Uvedené prodloužení trasy metra D zajistí její plnou integraci do sítě veřejné dopravy - s možností přestupu na všechny ostatní linky metra a rovněž dosažením důležitých uzlů veřejné dopravy na hlavní nádraží (dálková a příměstská železnice), případně i na Masarykově nádraží (příměstská železnice).

Po dosažení centra města a příslušných přestupních vazeb linkou metra D lze očekávat další zvýšení potenciálu pro absolutní zvýšení uživatelů veřejné dopravy s pozitivním dopadem do příjmové části rozpočtu.

Positivní dopady

- územní stabilizace klíčového projektu prodloužení metra do centrální části města

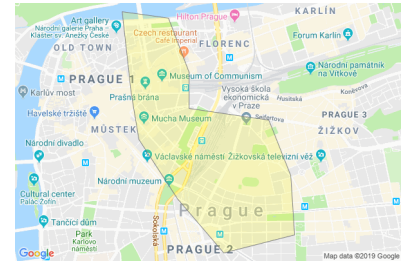
Realizace samotného záměru přinese:

- zvýšení cestovní rychlosti a komfortu cestování z jižního sektoru Prahy do centra města (s provazbou na všechny linky metra, významné tramvajové uzly a dálkovou i regionální železnici)
- zlepšení přestupních vazeb
- vytvoření alternativy pro odlehčení linky metra C v jejím centrálním úseku
- vytvoření kapacitní dopravní alternativy k Nuselskému mostu v případě jeho rekonstrukce či havárie
- lepší provazba mezi městskou a železniční dopravou (přestupní uzly Hlavní nádraží a Náměstí Republiky/Masarykovo nádraží)
- zlepšení obsluhy hustě obydlených částí centra města

Rizika

- možné technické komplikace (podloží, sítě apod.)

Lokalita



- zajištění souladu s územně-plánovací dokumentací
- zajištění financování

75 | Metro D: úsek Nám. Míru - centrum (možnost pokračování)

Úkol	Informace	Stav
Zadat podrobné územně-technické prověření jako podklad pro DÚR	<p>Zadat a zpracovat podrobnou územně-technickou studii pro detailní prověření pokračování metra D v úseku Náměstí Míru - Náměstí Republiky jako budoucí podklad pro zadání DÚR a podklad pro zpracovatele studie proveditelnosti ŽUP (koordinace se záměrem Nového spojení 2).</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: září 2019</p>	Čeká na zahájení

77 | Tramvajová trať Počernická



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

48

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

22

Investiční náklady celkem

- Celkem: 950 000 000 Kč
- MHMP: 950 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 23 200 000 Kč / rok
- MHMP: 23 200 000 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba tramvajové trati v Počernické ulici (Vinohradské hřbitovy - Sídliště Malešice), jež obslouží sídlištní zástavbu Malešic.

Investiční náklady oproti původnímu předpokladu obsahují i nutné přeložky inženýrských sítí (vč. vodovodního řadu).

Provozní náklady tramvajové dopravy budou kompenzovány úsporou provozních nákladů z intenzivní autobusové dopravy.

Pozitivní dopady

- náhrada intenzivní autobusové dopravy komfortnější, kapacitnější a ekologičtější tramvajovou dopravou
- nová přímá spojení (nejen k metru, ale i do dalších částí Prahy - Praha 2, Praha 3, centrum města)
- napojení významných zdrojů a cílů přepravní poptávky ve východní části města (vyváženější tramvajová síť z hlediska zatížení - diametrální vazba západ-východ)
- městotvorná funkce tramvajové dopravy

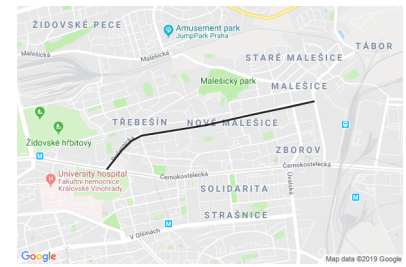
Negativní dopady

- stavební činnost v průběhu výstavby

Rizika

- nutná koordinace s rekonstrukcí vodovodního řadu v ul. Počernická
- majetkoprávní problémy v místě budoucí tramvajové smyčky Sídliště Malešice

Lokalita



77 | Tramvajová trať Počernická

Úkol	Informace	Stav
Zajištění zhotovitele PD	Zajistit zhotovitele PD (interní proces DPP) Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Koordinace s rekonstrukcí vodovodního přivaděče Káraný	Úzká koordinace rekonstrukce vodovodního přivaděče Káraný s PVS a PVK. Úprava vodovodu v rozsahu projektu tramvajové trati je součástí projektu tramvajové trati (ÚR, SP získává DPP) Zodpovědný subjekt: Pražská vodohospodářská společnost Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: březen 2020	Čeká na zahájení
• Získání pravomocného ÚR	Vypracovat DÚR, projednat a získat pravomocné ÚR Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: únor 2021 Kontrolní termín: září 2020	Čeká na zahájení
• • Získat pravomocné SP	Vypracovat DSP, projednat a získat pravomocné SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: květen 2022 Kontrolní termín: září 2021	Čeká na zahájení
• • • Výběr zhotovitele stavby	Vypracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: srpen 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby	Realizace stavby vč. rekonstrukce vodovodního řadu Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2026 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení

80 | Tramvajová trať Dvorecký most



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

30

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

30

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 000 Kč
- MHMP: 1 000 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 31 000 000 Kč / rok
- MHMP: 31 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba nového mostu pro veřejnou dopravu vč. tramvajové tratě a nemotorovou dopravu v lokalitě Lihovar - Dvorce.

Jde o významné systémové propojení umožňující zvýšit operativnost tramvajové sítě na obou březích Vltavy a optimalizovat trasy autobusových linek mimo Barrandovských most, který je častou příčinou omezené plynulosti linek veřejné dopravy.

Most je rovněž klíčovou součástí budoucí jižní tramvajové tangenty, propojující sídlištní celky jižního sektoru Prahy a celoměstsky významné lokality Anděl, Smíchovské nádraží, Budějovická a Pankrác.

Zprovoznění mostu bude znamenat výraznější zásah do organizace linkového vedení tramvajů i autobusů. Předpokládá se, že nárůst provozních nákladů vlivem zvýšení nabídky bude kompenzován optimalizací autobusové dopravy (částečně i vlivem kratší trasy oproti vedení po Barrandovském mostě).

Investiční náklady zahrnují jak samotnou stavební část mostu, tak úpravy obou předpolí a výstavbu TT. Investiční náklady mohou doznat výrazných změn v závislosti na výsledcích architektonické soutěže.

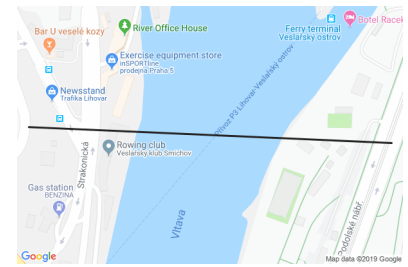
Positivní dopady

- vznik významného systémového propojení v rámci systému veřejné dopravy
- zlepšení přestupních vazeb mezi tramvajovými a autobusovými linkami (uzly Lihovar, Dvorce)
- odlehčení dopravně přetíženého centra města vznikem atraktivního, kapacitního a spolehlivého tangenciálního propojení
- vznik nových přímých spojení do celoměstsky významných lokalit Anděl a Smíchovské nádraží, výhledově i dalších (např. Budějovická)
- převedení velké části přepravních proudů veřejné dopravy z Barrandovského mostu, jenž je častým zdrojem nepravidelností veřejné dopravy
- zvýšení spolehlivosti a rychlosti veřejné dopravy

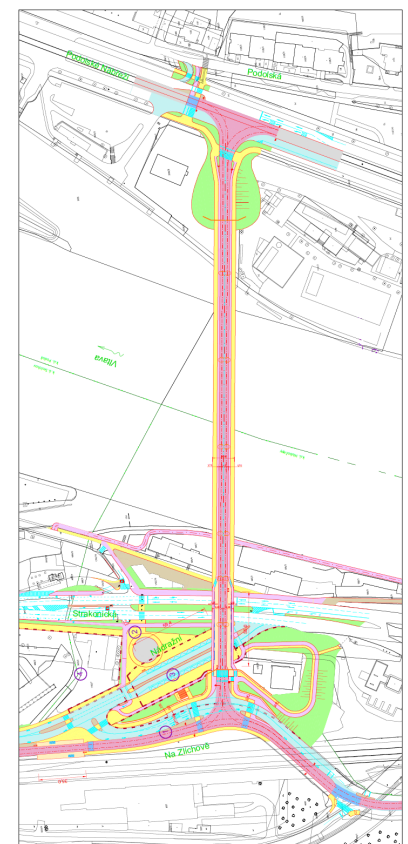
Rizika

- obava z tlaku na zavedení provozu individuální automobilové dopravy (záměr s tím nepočítá)
- časově náročný proces přípravy

Lokalita



Grafická dokumentace



- vyžadující architektonickou soutěž
- projekčně náročné technické řešení ke splnění požadavků všech dotčených orgánů

80 | Tramvajová trať Dvorecký most

Úkol	Informace	Stav
Zajistit zpracovatele PD	Splnit do: duben 2019 Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP	Splněno
• Majetkoprávní vypořádání	Zajistit majetkoprávní vypořádání stavby - v úzké koordinaci INV MHMP a Povodí Vltavy, množství převážně sportovních subjektů zasazených realizací mostu. Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: únor 2021 Kontrolní termín: říjen 2020	Čeká na zahájení
• Získat pravomocné společné povolení	Zpracovat PD, projednat a zajistit nabytí pravomocného společného povolení (sloučené územní a stavební řízení) Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: srpen 2021 Kontrolní termín: únor 2021	Pracuje se na tom
• • Výběr zhotovitele stavby	Zpracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ pro výběr zhotovitelů stavby Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: únor 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: říjen 2024 Kontrolní termín: březen 2022	Čeká na zahájení

81 | Tramvajová trať Nádraží Podbaba - Suchdol



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvají a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

72

Rok zahájení realizace

2026

Délka realizace (v měs.)

42

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 646 000 000 Kč
- MHMP: 1 646 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 80 000 000 Kč / rok
- MHMP: 80 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba tramvajové trati Nádraží Podbaba - Suchdol

Jedná se o napojení rostoucího areálu České zemědělské univerzity a MČ Suchdol na tramvajovou síť. Stávající autobusové linky již neodpovídají neustále se zvyšující přepravní poptávce.

Nárůst provozních nákladů tramvajové dopravy bude kompenzován úsporou provozních nákladů z redukce autobusové dopravy.

Pozitivní dopady

- zvýšení komfortu, kvality a cestovní rychlosti z oblasti Suchdola ve vztahu nejen k centru MČ Praha 6 (Dejvice), ale také dále do centra města, či ve směru Praha 7 - Praha 8
- vznik nových přímých tramvajových spojení
- součást výhledového systémového propojení Prahy 6 a Prahy 8 (tzv. severní tangenta)
- náhrada velmi intenzivní a kapacitně již nedostačující autobusové dopravy tramvajemi
- umožní zklidnit a revitalizovat oblast Vítězného náměstí (uleví od autobusů)
- tišší provoz tramvají
- zlepšení kvality ovzduší a zdraví obyvatel náhradou autobusové dopravy ekologicky šetrnější tramvajovou dopravou
- městotvorná funkce tramvaje
- zlepšení přestupních vazeb (Vítězné náměstí) a Výhledy (terminál veřejné dopravy s přestupem na regionální linky PID)
- zřízení parkoviště P+R v Suchdole
- umožnění kvalitní urbanizace lokality Nový Sedlec

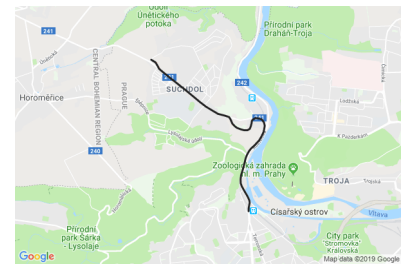
Negativní dopady

- stavební činnost během výstavby (lokality nedisponuje jinou kvalitní objízdou trasou)
- prodloužení nabízeného intervalu (z 1-2 minuty na 2-4 minuty ve špičce PD), avšak nikoliv s dopadem do nabízené kapacity (tramvaj nabízí vyšší kapacitu a komfort jízdy)

Rizika

- záměr není stabilizován v územně-plánovací dokumentaci (probíhá změna Územního plánu)
- nevyjasněná podoba vedení trati v úseku Podbaba - Hydrologický ústav
- komplikace při řešení majetkoprávních

Lokalita



vztahů v území

|

81 | Tramvajová trať Nádraží Podbaba - Suchdol

Úkol	Informace	Stav
Schválení změny územního plánu	Projednání a schválení příslušné změny územního plánu umožňující výstavbu TT Zodpovědný subjekt: Odbor územního rozvoje MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: září 2020	Pracuje se na tom
• Výběr zpracovatele PD	Interní proces DPP - výběr zpracovatele PD Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: březen 2022	Čeká na zahájení
• • Získání pravomocného ÚR	Zpracování DÚR, projednání a získání pravomocného ÚR Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
• • • Získání pravomocného SP	Zpracování DSP, projednání a získání pravomocného SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: březen 2024	Čeká na zahájení
• • • • Výběr zhotovitele stavby	Zpracování DSPS, příprava a vyhlášení VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2025 Kontrolní termín: prosinec 2024	Čeká na zahájení
• • • • • Realizace stavby	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2029 Kontrolní termín: prosinec 2025	Čeká na zahájení
• • • Majetkoprávní vypořádání	Výkup, směna příp. vyvlastnění pozemků Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení

83 | Železniční spojení Praha - Letiště - Kladno



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

108

Investiční náklady celkem

- Celkem: 32 427 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 320 000 000 Kč / rok
- MHMP: 256 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Projekt spočívá v komplexní modernizaci železniční trati č. 120 v úseku Praha Masarykovo nádraží - Kladno Ostrovec s odbočkou na letiště Václava Havla ze stanice Praha-Ruzyně. V rámci modernizace trati se počítá s vybudováním následujících nových vlakových stanic a zastávek:

- Praha-Bubny, Vltavská
- Praha-Výstaviště
- Praha-Liboc
- Praha-Dlouhá Míle
- Praha-Letiště Václava Havla
- Pletený Újezd

Trať bude v celé délce dvoukolejná a elektrifikovaná. Předpokládá se tunelové vedení v úseku od Stromovky po žst. Veveřslavín a v předprostoru letiště. V rámci stavby dojde také v vybudování odstavného nádraží v oblasti Ruzyně. Realizace se předpokládá v letech 2023 - 2030. Založení stanice Letiště Václava Havla má umožňovat budoucí prodloužení trati ve směru na Kladno.

Positivní dopady

- zvýšení kapacity
- zavedení komfortního spojení mezinárodního letiště s centrem města
- snížení závislosti na fosilních palivech
- vybudování nových stanic a zastávek v návaznosti na ostatní druhy dopravy

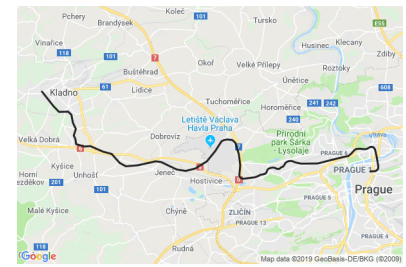
Negativní dopady

- nebude přímé kolejové spojení letiště a Kladna
- část vlaků od Kladna bude nutně ukončit již v žst. Praha-Veveřslavín

Rizika

- obtížná projednatelnost územního vedení tratě na území Prahy 6 a 7
- přínosy se projeví v plné míře pouze tehdy, bude -li realizován celý úsek, tj. Kladno - Praha-Masarykovo nádraží
- kvalita architektonicko-urbanistického řešení

Lokalita



Grafická dokumentace



83 | Železniční spojení Praha - Letiště - Kladno

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• Zajištění záměru projektu	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace. Na některých úsecích stavby se již projekty stavby zpracovávají, v některých úsecích probíhá tvorba či projednání dokumentace pro územní rozhodnutí. <hr/> Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• • Zajištění projektu stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace. Na některých úsecích stavby se již projekty stavby zpracovávají, v některých úsecích probíhá tvorba či projednání dokumentace pro územní rozhodnutí. <hr/> Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2021	Pracuje se na tom
• • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2029 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení

86 | Tramvajová trať Na Veselí - Pankrác



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

10

Investiční náklady celkem

- Celkem: 370 000 000 Kč
- MHMP: 370 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 5 200 000 Kč / rok
- MHMP: 5 200 000 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba prodloužení tramvajové tratě ze zastávky Pražského povstání do zastávky Pankrác u stanice metra. Prodloužením dojde k napojení oblasti Pankrácké pláně na tramvajovou dopravu a lepší systémové provazbě mezi tramvajovými a autobusovými linkami.

Po dobudování linky metra D, bude umožněn přestup mezi tramvajemi a metrem D ve stanici Pankrác.

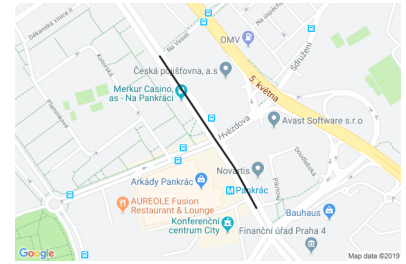
Pozitivní dopady

- vytvoření nové systémové vazby (výhledově s vazbou na metro D)
- napojení celoměstsky významné lokality Pankrácké pláně na tramvajovou dopravu
- základ pro budoucí napojení systémově významných tramvajových tratí na Praze 4 (např. jižní tramvajová tangenta)
- zlepšení přestupních vazeb mezi tramvajemi, metrem a autobusovými linkami
- v případě realizace před výstavbou metra D poslouží TT náhradní dopravě při nutné uzavírci stanice metra Pankrác C

Rizika

- nutnost přeřešení velmi zatížené křižovatky ulic Hvězdova x Na Pankráci
- nutnost řešení uličního profilu ul. Na Pankráci v celé její šířce k zajištění náhrady parkovacích míst rušených výstavbou tramvajové tratě
- koordinace výstavby se stanicí metra D Pankrác

Lokalita



86 | Tramvajová trať Na Veselí - Pankrác

Úkol	Informace	Stav
Studie proveditelnosti	Dopracovat studii proveditelnosti pro celý úsek Na Veselí - Pankrác - Budějovická Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
• Odsouhlasení výsledků studie pro zahájení další prací	Výsledky studie proveditelnosti je nutno schválit a odsouhlasit další pokračování přípravy záměru. Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
Zajištění zpracovatele PD	Interní proces DPP - zajištění zpracovatele projektové dokumentace Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020	Čeká na zahájení
• Získání pravomocného ÚR	Zpracování DÚR, projednání a získání pravomocného ÚR Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2021 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení
• • Získání pravomocného SP	Zpracování DSP, projednání a získání pravomocného SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: duben 2022 Kontrolní termín: září 2021	Čeká na zahájení
• • • Výběr zhotovitele stavby	Zpracování DSPS, VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: listopad 2022 Kontrolní termín: červen 2022	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2023 Kontrolní termín: březen 2023	Čeká na zahájení

87 | Tramvajová trať Pankrác - Budějovická



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

44

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 334 000 000 Kč
- MHMP: 334 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 11 000 000 Kč / rok
- MHMP: 11 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba prodloužení tramvajové tratě ze zastávky Pankrác do zastávky Budějovická. Prodloužením dojde k napojení celoměstsky významné oblasti u stanice metra Budějovická na tramvajovou dopravu a lepší systémové provazbě mezi tramvajovými a autobusovými linkami. Zároveň vznikne systémová vazba na budoucí jižní tramvajovou tangentu.

Nárůst provozních nákladů tramvajového provozu mohou být částečně kompenzovány optimalizací autobusových linek v dotčené oblasti (zejména páteřní autobusové linky 193).

Pozitivní dopady

- zvýšení komfortu, kvality a cestovní rychlosti v dotčené oblasti
- napojení celoměstsky významné lokality u stanice metra Budějovická na tramvajovou dopravu
- vznik systémové vazby na budoucí jižní tramvajovou tangentu
- zlepšení kvality ovzduší a zdraví obyvatel
- zlepšení přestupních vazeb mezi tramvajemi, metrem a autobusovými linkami
- potenciál vzniku nových přímých spojení ve směru Nusle/Karlovo náměstí, Vršovice apod.

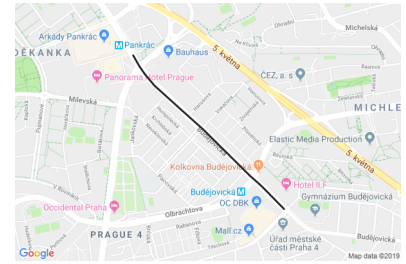
Negativní dopady

- změna organizace dopravy a parkování v ul. Budějovická

Rizika

- složitost projednání uličního profilu ul. Budějovická (riziko vyvolané investice podzemních garáží)
- dosud nestabilizovaný postoj MČ Praha 4

Lokalita



87 | Tramvajová trať Pankrác - Budějovická

Úkol	Informace	Stav
Studie proveditelnosti	Dopracování studie proveditelnosti pro celý záměr Na Veselí - Pankrác - Budějovická Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
• Odsouhlasení výsledků studie pro zahájení dalších prací	Odsouhlasení výsledků studie a způsobu pokračování další přípravy záměru Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
Zajištění zpracovatele PD	Inerní proces DPP - zajištění zpracovatele PD Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
• Získání pravomocného ÚR	Zpracovat DÚR, projednat a získat pravomocné ÚR Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení
• • Získání pravomocného SP	Zpracovat DSP, projednat a získat pravomocné SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: duben 2023 Kontrolní termín: září 2022	Čeká na zahájení
• • • Výběr zhotovitele stavby	Zpracovat DSPS, VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: listopad 2023 Kontrolní termín: září 2023	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: březen 2024	Čeká na zahájení

88 | Tramvajová trať Muzeum - Hlavní nádraží - Bolzanova



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvají a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2025

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 424 000 000 Kč
- MHMP: 424 000 000 Kč

Charakteristika

Opatření zahrnuje možnost realizování dvou tramvajových tratí, kterých realizace se vzájemně doplňuje a jako celek tvoří plnohodnotný systémový přínos pro stabilitu a spolehlivost tramvajové dopravy, plošnou obsluhu dotčeného území a kvalitu veřejného prostoru. Obě tratě nejsou nijak vzájemně podmíněny a lze je realizovat v libovolném pořadí.

Tramvajové propojení Muzeum - Hlavní nádraží - Bolzanova má ambice vytvoření důležité systémové spojnice a současně přivedení tramvajové dopravy přímo před odbavovací halu hlavního nádraží. Pouhých 1,2 km trati v obtížných podmínkách centra města, kde třeba dbát na architektonické i památkové hodnoty, má z dopravního hlediska obrovský potenciál využití.

Jedná se o stěžejní systémové kolejové propojení, které nabídne nová rychlá spojení v centru města, která jsou dnes realizovatelná jen za cenu přestupů a výraznějších časových ztrát.

Akce představuje výzvu k zásadní revitalizaci veřejného prostoru před hlavním nádražím a v ul. Wilsonova.

Investiční náklady této dílčí akce zahrnují i předpokládaný nezbytný rozsah úprav okolí tratě a činí cca 424 mil. Kč.

Tramvajová trať Muzeum - Václavské náměstí představuje návrat tramvají do horní poloviny Václavského náměstí v souladu s koncepcí revitalizace tohoto klíčového veřejného prostoru města. Trať představuje klíčové systémové propojení v rámci tramvajové sítě zlepšující plošnou obsluhu města, umožňující vznik nových přímých spojení umožňujících realizovat i krátké lokální vazby rychle a pohodlně.

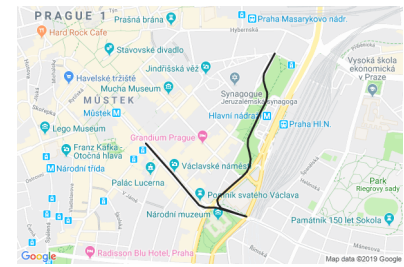
Investiční náklady této dílčí akce činí cca 262 mil. Kč, jedná se o realizace samotné tramvajové tratě. Realizace této tramvajové tratě je součástí karty "Revitalizace Václavského náměstí".

Provozní náklady nelze odhadem určit vzhledem k umístění tratě v centrální části tramvajové sítě, čímž lze očekávat zásadnější zásah do linkového vedení tramvají.

Pozitivní dopady

- vznik zásadního systémového propojení v tramvajové síti
- zlepšení obsluhy hlavního nádraží a jeho kvalitnější napojení na tramvajovou síť (vazba na příměstskou

Lokalita



- i dálkovou železniční dopravu)
- zlepšení přestupních vazeb mezi metrem a tramvajovou dopravou
 - zajištění kvalitní obsluhy tzv. muzejního ostrova
 - zlepšení operativního řízení a vytvoření provozní alternativy v případě mimořádných událostí v tramvajové síti
 - potenciál vzniku nových přímých a rychlých spojení, zejména ve směrech, které jsou dnes realizovány pouze za cenu složitých přestupů v rámci sítě metra, nebo za cenu větších časových ztrát
 - zlepšení plošné obsluhy centra města
 - odlehčení centrálnímu přestupnímu trojúhelníku metra
 - výzva pro architektonické zkulturnění lokality

Negativní dopady

- průchod tramvajové tratě Vrchlického sady (nutné zásahy do zeleně)

Rizika

- křížení Severojižní magistrály
- dořešení průchodu ul. Wilsonovou
- dořešení průchodu Vrchlického sady (nutné zásahy do zeleně)
- stropní deska metra C (riziko potřeby rekonstrukce a zvýšení celkové výše investičních nákladů)
- kolize s podzemními objekty ČD/SŽDC (část prostoru hlavního nádraží)
- zajištění souladu s územně-plánovací dokumentací (změna ÚP)

88 | Tramvajová trať Muzeum - Hlavní nádraží - Bolzanova

Úkol	Informace	Stav
Schválení změny územního plánu	<p>Projednání a schválení příslušné změny územního plánu stabilizující vedení tratě a umožňující její realizaci</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor územního rozvoje MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• Zajištění zpracovatele PD	<p>Interní proces DPP - zajištění zpracovatele PD</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: březen 2021</p>	Čeká na zahájení
• • Získání pravomocného ÚR	<p>Zpracování DÚR, projednání a získání pravomocného ÚR</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: březen 2022</p>	Čeká na zahájení
• • • Získání pravomocného SP	<p>Zpracování DSP, projednání a získání pravomocného SP</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: březen 2023</p>	Čeká na zahájení
• • • • Výběr zhotovitele stavby	<p>Zpracování DSPS, příprava a vyhlášení VZ na výběr zhotovitele stavby</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2024 Kontrolní termín: březen 2024</p>	Čeká na zahájení
• • • • • Realizace stavby	<hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: leden 2028 Kontrolní termín: červen 2025</p>	Čeká na zahájení
Projednání dopravní koncepce vlivu na SJM	<p>Projednání dopravní koncepce vlivu záměru na provoz na Severojižní magistrále (křížení ul. Wilsonova). V úzké spolupráci s Technickou správou komunikací a IPR Praha.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení

89 | Tramvajová trať Dvorce - Budějovická



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2023

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2028

Délka realizace (v měs.)

30

Investiční náklady celkem

- Celkem: 739 400 000 Kč
- MHMP: 739 400 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 27 500 000 Kč / rok
- MHMP: 27 500 000 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba tramvajové tratě ze zastávky Dvorce ulicí Jeremenkovou ke stanici metra Budějovická.

Jedná se o součást budoucí tzv. jižní tramvajové tangenty, propojující MČ Praha 4 a Praha 5, zejména silně poptávaného spojení Budějovická - Smíchovské nádraží (v návaznosti Anděl), dnes zajišťováno autobusovými linkami.

Tramvajová trať vytvoří důležitou systémovou vazbu s potenciálem kapacitní alternativy vůči přetíženým linkám v Ječné ulici, a vybraným úsekům metra B a C.

Pozitivní dopady

- vznik zásadního systémového tangenciálního propojení v tramvajové síti (v rámci budoucí tzv. jižní tramvajové tangenty).
- propojení celoměstsky významných lokalit Prahy 4 (Budějovická, Pankrác) a Prahy 5 (Smíchovské nádraží, Anděl)
- zvýšení kapacity, komfortu a cestovní rychlosti v dotčených relacích
- náhrada silně zatížené autobusové stopy kolejovou dopravou
- zlepšení přestupních vazeb mezi tramvajovými a autobusovými linkami a metrem
- potenciál zkrácení výjezdových/nájezdových tras z vozovny Pankrác - úspora nákladů
- zlepšení operativnosti tramvajové sítě

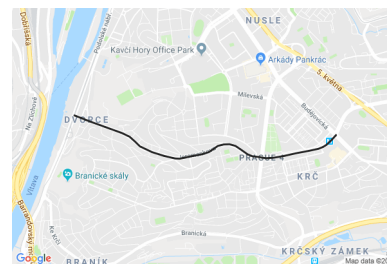
Negativní dopady

- v případě ukončení v uzlu Budějovická nutnost přestupu z autobusových linek ze Spořilova

Rizika

- význam záměru je úzce provázán s výstavbou Dvoreckého mostu
- zajištění souladu s územně plánovací dokumentací (změna ÚP)
- v ul. Jeremenkova a Olbrachtova vzájemná interakce mezi IAD a tramvajovým provozem (prostorové možnosti neumožňují zřízení samostatného tramvajového pásu v celé délce)
- dořešení uzlu Budějovická
- riziko složitého projednání s obyvateli Jeremenkovy ulice

Lokalita



89 | Tramvajová trať Dvorce - Budějovická

Úkol	Informace	Stav
Projednáni realizace záměru a jeho technického řešení s MČ Praha 4	Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení

91 | Tramvajová trať Malovanka - Strahov



Kapitola Návrhu

- Čeká na aktualizaci Návrhu

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

40

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 660 000 000 Kč
- MHMP: 660 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 15 000 000 Kč / rok
- MHMP: 15 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba tramvajové trati Malovanka - Strahov

Jedná se o napojení lokality Strahov (strahovských studentských kolejí) na tramvajovou síť a náhradu exponovaného autobusového tahu ekologickou tramvajovou dopravou.

Nárůst provozních nákladů tramvajové dopravy bude kompenzován úsporou provozních nákladů z redukce autobusové dopravy.

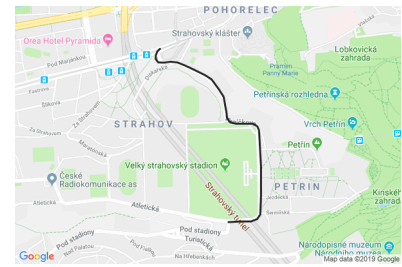
Pozitivní dopady

- zvýšení kapacity a komfortu cestování v dotčené lokalitě
- náhrada zatížených autobusových linek v kopcovitém terénu ekologickou tramvajovou dopravou
- vznik nových přímých vazeb (zejména po dobudování TT Suchdol)
- částečně uleví oblasti Vítězného náměstí od intenzivní autobusové dopravy

Negativní dopady

- prodloužení nabízeného intervalu zejména ve špičkovém období (vlivem vyšší kapacity tramvajové dopravy)

Lokalita



91 | Tramvajová trať Malovanka - Strahov

Úkol	Informace	Stav
Výběr zpracovatele PD	Interní proces DPP - výběr zpracovatele PD Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
• Získání pravomocného ÚR	Zpracovat DÚR, projednat a získat pravomocné ÚR Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: duben 2021 Kontrolní termín: září 2020	Čeká na zahájení
• • Získání pravomocného SP	Zpracovat DSP, projednat a získat pravomocné SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení
• • • Výběr zhotovitele stavby	Zpracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: duben 2024 Kontrolní termín: duben 2023	Čeká na zahájení

96 | Tramvajové tratě (výhled) - územní stabilizace



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvají a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2024

Délka přípravy (v měs.)

84

Investiční náklady celkem

- Celkem: 12 000 000 Kč
- MHMP: 12 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o skupinu záměrů rozvoje tramvajové sítě, které je nutno do roku 2030 územně a funkčně stabilizovat tak, aby bylo možno alespoň u části z nich zahájit projekční přípravu.

Seznam tramvajových záměrů vychází ze Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030, schváleného Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s. v červnu 2017 a Radou HMP v září 2017.

Účelem opatření je územně a funkčně tyto záměry v územně-plánovací dokumentaci stabilizovat do roku 2030 tak, aby v návaznosti na předchozí krok bylo možno zahájit projektovou přípravu.

V seznamu se nachází následující tramvajové záměry:

- Vinohradská - Václavské náměstí
- Olšanská - Habrová (Jarov)
- Nové tramvajové tratě v Holešovicích
- Nádraží Modřany - Komořany
- Sídliště Řepy - Zličín
- Bílá Hora - Sídliště Řepy (etapa: nová poloha smyčky Bílá Hora)
- Nádraží Hostivař - Petrovice - Jižní Město
- Vlastina - Nádraží Ruzyně

Jedná se o otevřený seznam, který lze dle územního vývoje a funkční potřeby doplňovat o nové záměry. Mimo jiné se jedná rovněž o prověření možností odlehčení důležitého tramvajového tahu Anděl - Karlovo náměstí - I. P. Pavlova - Náměstí Míru, s ohledem na předpokládaný rozvoj tramvajových tratí v centru města (hlavní nádraží, Václavské náměstí), v jižním sektoru (tzv. jižní tramvajová tangenta) a dalších technicko-provozních opatření.

Investiční náklady zahrnují přibližný odhad studijních prací pro uvedené záměry.

V rámci této skupiny jsou vyčleněny záměry tvořící tzv. východní tramvajovou tangentu a severní tramvajovou tangentu, jejichž územní stabilizace a následná příprava by z hlediska systémových dopadů a funkční podmíněnosti měla dostat vyšší prioritu. Pro následující záměry proto byly vytvořeny samostatné karty opatření:

- Záběhlická - Eden - Vršovická (tzv. východní tramvajová tangenta)
- Kubánské nám. - Želivského (tzv. východní tramvajová tangenta)
- Podbaba - Troja (ZOO) - Bohnice (tzv. severní tramvajová tangenta)

Lokalita



Pozitivní dopady

Územní a funkční stabilizace rozvojových záměrů bude mít tyto pozitivní efekty:

- stabilizace představ o územním a funkčním rozvoji vybraných lokalit
- odblokování územního rozvoje vybraných lokalit, kudy má být vedena dopravní infrastruktura
- potvrzení funkce a trasování diskutovaných záměrů
- možnost zahájení projekční přípravy pro potvrzené záměry

Návazná realizace potvrzených záměrů přinese tyto pozitivní efekty:

- náhrada vyčerpávaných autobusových spojení ekologickou tramvajovou dopravou
- zvýšení kapacity a komfortu cestování, cestovní rychlosti
- vznik nových systémových radiálních i tangenciálních propojení s cílem odlehčit přetíženému centru města
- vznik nových přímých spojení a provozních alternativ
- zlepšení operativnosti tramvajové sítě
- zajištění obsluhy nově se rozvíjejících lokalit (např. Jarov, Holešovice, Zličín)
- zhodnocení kolejové infrastruktury (napojení nových zdrojů a cílů přepravní poptávky)
- zlepšení přestupních vazeb veřejné dopravy a prohloubení integrace
- městotvorná funkce tramvajové dopravy
- ekologické přínosy a snížení hluku a prašnosti z dopravy

Rizika

- možné riziko zablokování rozvoje vybrané lokality v návaznosti na nutné potvrzení trasování dopravní infrastruktury
- neadekvátní průmět parciálních zájmů různých skupin (např. městské části, spolky apod.)

98 | Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 3 000 000 Kč
- MHMP: 600 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o skupinu záměrů na prodloužení tramvajových tratí z Prahy do Středočeského kraje s cílem zvýšení kapacity, rychlosti, spolehlivosti a komfortu cestování zejména v oblastech, které nejsou dostatečně nebo vůbec obsluhované železniční dopravou.

Na základě technického a provozně-ekonomického ověření vybraných záměrů (Středočeský kraj v úzké kooperaci s HMP) by mělo dojít k potvrzení dalšího sledování.

Opatření má za cíl územně a funkčně stabilizovat potvrzené a dále sledované záměry v horizontu roku 2030. V případě jednoznačné shody a podpory všech dotčených stran lze v tomto časovém horizontu zahájit i projektovou přípravu.

Průmět do územně-plánovacích dokumentací provedou věcně příslušné instituce všech dotčených samosprávních útvarů (HMP, Středočeský kraj, dotčené obce).

Pozitivní dopady

Územní a funkční stabilizace potvrzených záměrů přinese:

- možnost územně regulovat dotčené lokality tak, aby v nich bylo možno vést dopravní infrastrukturu
- efektivnější územní plánování s napojením na vydefinovanou dopravní osu
- aktualizovat územní plány příslušných samosprávních entit
- zahájit proces přípravy konkrétních záměrů

Realizace potvrzených záměrů přinese tyto pozitivní efekty:

- náhrada vytižených autobusových spojení ekologickou tramvajovou dopravou
- zvýšení kapacity a komfortu cestování, cestovní rychlosti
- vznik nových přímých spojení (ze Středočeského kraje nejen k nejbližší stanici metra, ale také do dalších oblastí města - výhoda systémového efektu tramvajů)
- zajištění obsluhy nově se rozvíjejících lokalit
- zhodnocení kolejové infrastruktury (napojení nových zdrojů a cílů přepravní poptávky)
- zlepšení přestupních vazeb veřejné dopravy a prohloubení integrace

Lokalita



- ekologické přínosy a snížení hluku a prašnosti z dopravy

Rizika

- dosud neexistující zakotvení v územně-plánovacích dokumentacích
- legislativní a právní problémy související s výstavbou infrastruktury překračující hranice krajů (investor, provozovatel apod.)
- nutná úprava vybraných technických předpisů a norem

98 | Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje

Úkol	Informace	Stav
Projednat potenciál TT do SČK	<p>Vyvolat jednání mezi zástupci HMP a SČK v otázce stabilizace vybraných záměrů a možností prodloužení tramvajových tratí z Prahy do Středočeského kraje</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení

99 | Metro D: Nové Dvory - Modřany (studijní ověření)



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2024

Délka přípravy (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 15 000 000 Kč
- MHMP: 15 000 000 Kč

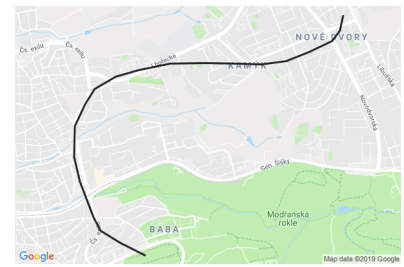
Charakteristika

Opatření má za cíl podrobnější technické prověření větvení metra D v úseku Nové Dvory - Modřany s cílem územní stabilizace a získání konkrétnějších podkladů k budoucímu rozvoji. Součástí prověření by měl být i případný úsek od Polikliniky Modřany k sídlišti Na Beránku (s cílem maximální redukce zbytkové autobusové dopravy).

Pozitivní dopady

- získání přesnějších a aktuálnějších podkladů pro potenciální rozvoj metra D
- možnost zahájení přípravné fáze projektu (projekční příprava)

Lokalita



99 | Metro D: Nové Dvory - Modřany (studijní ověření)

Úkol	Informace	Stav
Zadat studii proveditelnosti větvení metra D (Nové Dvory - Modřany)	<p>Ve spolupráci s DPP a ROPID zadat studii proveditelnosti větvení metra D (Nové Dvory - Modřany) s analýzou přepravního potenciálu.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: červen 2025 Kontrolní termín: červen 2024</p>	Čeká na zahájení

100 | Rekonstrukce Vozovny Hloubětín



Kapitola Návrhu

- 3.1.1 Rekonstrukce kolejové infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

10

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 637 000 000 Kč
- MHMP: 572 950 000 Kč

Charakteristika

Opatření obsahuje modernizaci (rekonstrukci) tramvajové vozovny Hloubětín v souvislosti s nástupem nové generace nízkopodlažních vozidel (vyšší nápravové tlaky, delší vozidla, náročnější údržba). Hlavním důvodem je havarijní stav střechy deponovací haly.

Jedná se o výstavbu nové deponovací haly vč. technického zázemí dalších provozů DPP v areálu.

Při přípravě projektu bude prověřena i možnost spolufinancování z fondů EU (Operační program doprava II).

Pozitivní dopady

- dosažení adekvátních parametrů deponovacích kapacit ve vztahu ke skladbě vozového parku
- moderní technické zázemí, lepší údržba
- efektivnější nakládání se zdroji - lépe vynaložené provozní náklady
- snížení zátěže z provozu vozovny pro okolí (hluk)
- snížení ekologické zátěže generované areálem vozovny (šetrnější způsob vytápění, druhotné využití dešťových vod, využití zdrojů energie - fotovoltaika)

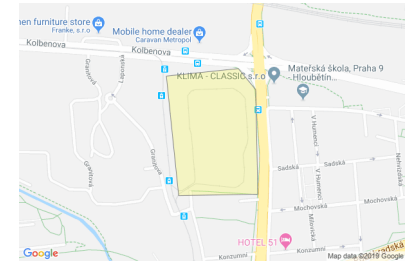
Negativní dopady

- omezení deponovacích kapacit v průběhu rekonstrukce/výstavby
- mírné snížení kapacity vlivem přísnějších technických předpisů a standardů

Rizika

- komplikace při projednávání s příslušnými orgány státní správy a samosprávy
- riziko komplikací při projednání záměru (majetkoprávní poměry apod.)
- zajištění financování (vazba na mezinárodní dotační tituly)

Lokalita



100 | Rekonstrukce Vozovny Hloubětín

Úkol	Informace	Stav
Podat žádost o spolufinancování z OPD II	Vypracovat a podat žádost o spolufinancování z OPD II (externí subjekt). Předžádost podána do 30.5.2019 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
Provedení havarijních bouracích prací	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
• Výběr zhotovitele stavby pro 1.etapu	Vypracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby pro 1.etapu Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: květen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Realizace stavby - 1.etapa	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: leden 2021 Kontrolní termín: září 2020	Čeká na zahájení
Získat pravomocné SP na 2. až 4.etapu	Vypracovat DSP, projednat a získat pravomocné stavební povolení na 2. až 4.etapu projektu Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: únor 2020 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Výběr zhotovitele stavby - 2. až 4.etapa	Vypracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby pro 2. až 4.etapu Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: únor 2021 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• • Realizace stavby - 2. až 4.etapa	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení

102 | Vnitřní dluh komunikační sítě - zastavení dalšího růstu



Kapitola Návrhu

- 3.1.2 Rekonstrukce silniční infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

144

Investiční náklady celkem

- Celkem: 28 400 000 000 Kč
- MHMP: 28 400 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 3 200 000 000 Kč / rok
- MHMP: 3 200 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Komunikační síť v hl. m. Praze není dlouhodobě v nejlepším technickém stavu. Výše finančních prostředků přidělovaných Technické správě komunikací hl. m. Prahy na opravy, rekonstrukce a údržbu svěřených komunikací neodpovídá potřebám pro zajištění optimální reprodukce komunikační sítě. Technický stav komunikací se z celkového pohledu dlouhodobě zhoršuje a k roku 2015 byl u vozovek, chodníků a mostů ve správě TSK odhadnut vnitřní dluh na úrovni 46 miliard korun. Přitom zanedbání optimálního hospodaření s dílčími částmi stavby dle jejich vlastní životnosti výrazně zkracuje životnost stavby jako celku, což může vést k významné devalvaci vložených prostředků.

Toto opatření má za cíl zastavit zhoršování stavu především u vozovek, chodníků a mostů ve správě TSK (zachování stávajícího průměrného stavu dopravní infrastruktury).

Zlepšení průměrného stavu vozovek, chodníků a mostů (snižování vnitřního dluhu) se věnují jiná opatření.

Pozitivní dopady

- zachování alespoň stávající úrovně plynulosti a bezpečnosti provozu,
- nezvyšování hluku ze silniční dopravy,
- nezvyšování opotřebení vozidel.

Negativní dopady

Po dobu oprav jsou nezbytná omezení dopravy a uzavírky (absentuje management zastupitelnosti hlavní sítě komunikací - hlavní dopravní síť je plně saturovaná).

Rizika

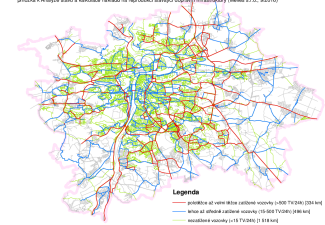
- neatraktivita opatření (finančně velmi nákladná správa rozsáhlé komunikační sítě, veřejností a médií intenzivně vyzdvihované dopravní problémy při dopravních uzavírkách a omezeních, veřejností obtížně pozorovatelná změna stavu komunikací k lepšímu),
- nedostatečná osvěta důležitosti řádné údržby majetku (prodražování zanedbané údržby, zvýšené opotřebení dopravních prostředků, včetně autobusů veřejné dopravy, vliv na bezpečnost provozu, apod.)
- vzhledem k rozsahu slabá politická podpora opatření,
- redukce přidělených prostředků, krátkozraké uvažování (výhoda pro vlastní volební období).

Lokalita



Grafická dokumentace

Rozdělení vozovek ve správě TSK hl. m. Prahy podle zatížení měkkými vozidly (přibližně k 1. květnu 2016) a tabulka nákladů na reprodukci stavby dopravní infrastruktury (Miles s.r.o., 2017/18)



102 | Vnitřní dluh komunikační sítě - zastavení dalšího růstu

Úkol	Informace	Stav
Investiční výhled do roku 2023 je nutné extrapolovat do roku 2030	<p>TSK má zpracovaný střednědobý plán do roku 2023. V návaznosti na Plán mobility je třeba vytvořit dlouhodobý výhled do r.2030, který bude koordinován s Plánem mobility i s dalšími významnými městskými investory. Významnými akcemi, které výrazně ovlivní plnění úkolů jsou rekonstrukce pražských mostů přes Vltavu. Ty mají každý v programu svou kartu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: únor 2020</p>	Pracuje se na tom
• Diagnostika mostů	<p>Vyhodnocení stavu všech mostů ve správě TSK a propsání do střednědobého plánu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: únor 2020 Kontrolní termín: únor 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Vytvoření koordinačního plánu uzavírek významných komunikací	<p>Na základě koordinačního poradě na IPR Praha konané 19. 6. zazněl úkol, zpracovat k jednotlivým významným pražským mostům přes Vltavu model opravy, dobu trvání, možnost objížděných tras a z toho plynoucí možné uzavěry v přílehlém okolí, ale i dopady do širších dopravních vztahů. Dále koordinovat akce s dalšími městskými investicemi (např. s výlukami a rekonstrukcemi DPP - např. koordinace RTT Ječná s výstavbou kolektoru a rekonstrukcí Palackého mostu). Zpracování úkolu je závislé na zpracování diagnostik k jednotlivým mostům a tím i technologie a doba opravy či rekonstrukce. Podklady poskytne TSK na konci r. 2019. Jedná se o všechny významné komunikace, ne jen mosty. O zodpovědném subjektu bude ještě rozhodnuto. Tento úkol by se měl cyklicky opakovat.</p> <p>Zodpovědný subjekt: IPR Praha Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • Aktualizace dlouhodobého výhledu do roku 2030	<p>V závislosti na výstupech z koordinačního plánu uzavírek je nutné aktualizovat investiční výhled do roku 2030. A to jak z hlediska časového posunu jednotlivých akcí (úprava priorit), tak z hlediska vložení nových lokalit (požadavků) na opravy. Tento úkol by se měl cyklicky opakovat.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • • Předložení plánu oprav na následující rok	<p>Roční plán vychází z dlouhodobého plánu a zohledňuje závěry z koordinačního plánu uzavírek. Podklad pro tvorbu rozpočtu. Tento úkol by se měl cyklicky opakovat.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • • • Projednání rozpočtu na následující rok	<p>Předložení návrhu na rozpočet voleným orgánům HMP. Tento úkol by se měl cyklicky opakovat.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: listopad 2020 Kontrolní termín: listopad 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • • • Realizace akcí dle schváleného rozpočtu v daném roce	<p>V závislosti na schválený rozpočet. Tento úkol by se měl cyklicky opakovat.</p> <p>Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
Prověření možností změn při převodu prostředků na TSK	<p>V současné době čerpá TSK vždy roční rozpočet. Bez schválení Rady a Zastupitelstva HMP pro konkrétní kalendářní rok nesmí dle interních směrnic vybírat zhotovitele projekčních ani stavebních prací. Pro úkoly správce komunikační sítě je však potřeba, aby všechny činnosti probíhaly bez přerušení, například tím, že v jednom roce nebudou poskytnuty finanční prostředky na přípravu, nebo bude zastaven výběr zhotovitele stavby, přičemž akce je koordinována s akcemi dalších městských investorů (PVS, DPP, PPD, apod). Specifikace převodů finančních prostředků jsou po TSK požadovány v září konkrétního roku, kdy má správce před sebou ještě minimálně 2 měsíce probíhající prací. Nejde o opatření nad rámec zákonů, ale o procesní nastavení mezi MHMP a TSK</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení

103 | Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Realizace opatření
- Realizace již probíhá
- Program

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

144

Investiční náklady celkem

- Celkem: 600 000 000 Kč
- MHMP: 600 000 000 Kč

Charakteristika

Cílem tohoto opatření je zajištění naplňování koncepčního dokumentu v oblasti rozvoje cyklistické dopravy zejména v případě menších akcí nebo úprav na stávajících komunikacích. Například integrace cyklistů v hlavním dopravním prostoru, cykloobousměrky, drobné investiční úpravy komunikací, výstavba veřejných stojanů pro kola, informačních panelů a sčítačů cyklistů a další infrastruktury. Akce musí vycházet z Generelu rozvoje cyklistické dopravy. Investiční náklady vychází z násobků 50 mil. Kč/rok.

Jedná se o podporu studií, projektových dokumentací, realizaci úprav dopravního značení a drobných stavebních úprav.

Předpokládané náklady jsou 30 - 50 mil. Kč ročně, investiční náklady nezahrnují budování nových propojení, které mají samostatné karty opatření (zejména nové cyklostezky na okraji Prahy).

Positivní dopady

Větší podíl cyklistické dopravy povede ke snížení zatížení IAD a MHD, současně má pozitivní dopady na zdraví obyvatel a je i jednou z forem podpory tzv. lokální ekonomiky, která pozitivně ovlivňuje parter veřejných prostranství. Současně i napomáhá dostupnosti dopravy.

Jasně vymezení uličního prostoru na hlavních komunikacích napomáhá bezpečnosti a plynulosti provozu všech účastníků, v některých případech jde o odvedení cyklistů do nových tras mimo IAD.

Negativní dopady

Vyžaduje přerozdělení veřejných ploch určených pro dopravu a to v ucelených úsecích. V některých lokalitách tak může hrozit snížení kapacity pro IAD, popřípadě i MHD nebo chodce, někde naopak.

Rizika

Aby opatření mělo smysl, musí být dokončeny ucelené úseky s logickými návaznostmi na obou koncích, je nezbytné zajistit spolupráci řady institucí. Riziko je i nedůvěra ve funkčnost opatření a nízká míra podpory.

Lokalita



Grafická dokumentace

103 | Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy

Úkol	Informace	Stav
Zajištění přidělení finančních prostředků k realizaci cyklistických opatření	<p>v rámci přípravy rozpočtu HMP požadovat dostatečné finanční prostředky k přípravě nových akcí a realizaci již připravených, pravidelně každý rok</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• realizace naplánovaných opatření	<p>Zajištění projektové přípravy akcí, popřípadě realizace Technickou správou komunikací dle pokynů odboru dopravy MHMP a v souladu se schváleným rozpočtem. Vždy do konce příslušného roku.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: srpen 2019</p>	Pracuje se na tom

110 | Strategie rozvoje bezmotorové dopravy



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

10

Investiční náklady celkem

- Celkem: 500 000 Kč
- MHMP: 500 000 Kč

Charakteristika

Strategie rozvoje bezmotorové dopravy je střednědobý plánovací dokument, který navazuje na v roce 2020 končící Konceptci rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky. Nově bude dokument zahrnovat také pěší dopravu a tím zajistí koncepční přístup v celé oblasti bezmotorové dopravy.

Strategie bude koordinována externě tak, aby byl zachován expertní přístup k tvorbě plánovací dokumentace. Procesu bude předcházet zpracování analýzy současného stavu, jejíž finalizace se předpokládá na konci června 2019. Nedílnou součástí Strategie budou také akční plány tvořené pro jednotlivá volební období, obsahující konkrétní kroky a projekty vedoucí k naplnění stanovených cílů.

Pozitivní dopady

Zajištění koncepčního přístupu k rozvoji bezmotorové dopravy, zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty.

Negativní dopady

nejsou

Rizika

Veká roztržitost správních úřadů vede k riziku nízké míry naplňování. Nízká míra informace o pěší dopravě na úrovni Prahy zvyšuje riziko nízké kvality zpracování nebo nedodržení termínu.

Lokalita



110 | Strategie rozvoje bezmotorové dopravy

Úkol	Informace	Stav
Analýza stavu bezmotorové dopravy	<p>Vytvoření Analýzy jako základu pro zpracování dokumentu. Vyhodnocení naplňování dosavadní koncepce, stavu bezmotorové dopravy, zjištění stávajícího stavu včetně získání informací od městských částí, zjištění potenciálu, stav infrastruktury, bariéry rozvoje.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: červen 2019 Kontrolní termín: červen 2019</p>	Pracuje se na tom
• Vytvoření Strategie rozvoje bezmotorové dopravy	<p>Vytvoření návrhu strategie na základě Analýzy, projednání s odbornou i laickou veřejností a městskými částmi. Předložení ke schválení RHMP.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Čeká na zahájení

111 | Zajištění bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

6

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

4

Investiční náklady celkem

- Celkem: 200 000 Kč
- MHMP: 200 000 Kč

Charakteristika

Vedle parkování kol pro širokou veřejnost na ulicích nebo formou veřejných parkovišť pro kola je vhodné také zajistit, aby dostatečné kapacity vznikaly i jako součást projektů soukromých investorů v místech, kde to je vhodné. Jedná se o analogické opatření k již dlouhodobě udržovanému systému povinných míst pro parkování motorových vozidel při výstavbě. Cílem je analyzovat situaci z hlediska identifikace vhodných staveb (jako např. kampusy vysokých škol, kina, velké obytné komplexy či jiné) a navrhnout:

a) vhodnou míru zajištění prostoru pro parkování kol

b) formu, jak investory zavázat k jejímu dodržování.

Pozitivní dopady

zajištění bezpečného uložení jízdních kol v blízkosti bodů zájmů nebo bydliště

Negativní dopady

zvýšené nároky na prostor u staveb, avšak stále řádově menší než v případě parkování motorových vozidel

Rizika

je potřeba zvážit míru závaznosti pro soukromé investory a způsob jejího stanovení

Lokalita



111 | Zajištění bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor

Úkol	Informace	Stav
Návrh možného řešení	<p>návrh vhodného způsobu řešení a cílových hodnot (tak, aby byly v souladu s principy řešení dopravy v klidu v Pražských stavebních předpisech)</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• Potvrzení návrhu	<p>Projednání a vložení návrhu do platného znění Pražských stavebních předpisů.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení

112 | Studie městské správy dopravy



Kapitola Návrhu

- 3.2.18 Inovace v městské správě dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 4 500 000 Kč
- MHMP: 4 500 000 Kč

Charakteristika

Stávající systém řízení dopravy a dopravního systému v Praze a Středočeském kraji vychází z historického vývoje a je důsledkem evoluce původně zcela samostatně řízených systémů a současně i struktury veřejné správy.

Na území Prahy i Středočeského kraje tak existuje ohromné množství subjektů, které mají odpovědnost za některé součásti dopravního systému, jeho rozvoje, investic, údržby a rozvoje. Tato rozříštěnost v odpovědnosti i kompetencích významně ztěžuje přípravu a realizaci jakýchkoliv opatření.

Stávající očekávání veřejnosti jsou dána náhledem na dopravní systém jako jeden celek, který se skládá z řady dopravních systémů a je tak i řízen.

Opatření zahrnuje detailní analýzu stávajícího stavu, analýzu stavu měst obodbného charakteru jako hl. m. Praha a návrh řešení pro Prahu a Středočeský kraj. Musí brát v potaz administrativní hranice krajů a limity dané legislativou ČR.

Hlavní body k řešení:

- analýza investorských rolí do dopravního systému a návrh jejich zjednodušení
- analýza kompetencí při správě součástí veřejných prostranství a dopravních systémů a návrh zjednodušení
- analýza stávajícího systému rozvojových pracovišť hl. m. Prahy v oblasti dopravy, územního plánování a dopravního inženýrství a návrh zjednodušení (IPR + TSK ÚDI + část ROPID + část DPP + část RFD)
- Analýza řízení PID a SID, včetně vztahů mezi dopravci a organizacemi ROPID a IDSK

Pozitivní dopady

Jasný podklad k diskusi o stávajícím systému s potenciálem významného zjednodušení procesů přípravy i realizace staveb.

Negativní dopady

Zatím nejsou známy, v případě zavádění pak dočasné nejasnosti při nastavování nového systému.

Lokalita



Grafická dokumentace



Rizika

Je nezbytná široká politická podpora napříč politickým spektrem i samosprávnými celky.

112 | Studie městské správy dopravy

Úkol	Informace	Stav
Vytvoření zadání	<p>Vytvoření detailního zadání jakožto podkladu pro přípravu veřejné zakázky, upřesnění odhadu finančních nákladů a časové náročnosti</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Čeká na zahájení
• zajištění finančních prostředků	<p>V rámci přípravy rozpočtu HMP nárokovat dostatečné prostředky k zahájení zakázky</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Čeká na zahájení
• • Realizace veřejné zakázky	<p>Realizace veřejné zakázky dle zadání viz předchozí úkol</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: květen 2020</p>	Čeká na zahájení

114 | Rekonstrukce vybraných zastávek TRAM na bezbariérové



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 26 000 000 Kč
- MHMP: 26 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 500 000 Kč / rok
- MHMP: 500 000 Kč / rok

Charakteristika

Jedná se o výčet zastávek, které nebudou rekonstruovány v rámci RTT. S ohledem na cíle Koncepte odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze je nezbytné, aby v roce 2025 byly všechny tramvajové zastávky bezbariérové. Za tímto účelem sestavila Komise RHMP pro Prahu bezbariérovou a otevřenou (dle zápisu z jednání dne 7. 9. 2016) následující seznam zastávek, které spadají do kompetence TSK, resp. DPP, ke kterým se postupně zpracovávají jednotlivé studie.

- Karlovy lázně
- Lipanská
- Orionka (ve směru do centra)
- Vinohradská vodárna
- Zborovská
- Nákladové nádraží Žižkov (v ul. Olšanská)
- Štěpničná
- Vychovatelna
- I. P. Pavlova (v Bělehradské ul.)

Pozitivní dopady

- Zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- Zvýšení bezpečnosti cestujících, kteří vystupují/nastupují/vyčkáávají na spoj
- Zvýšení kvality veřejného prostoru
- Zlepšení dostupnosti dopravy

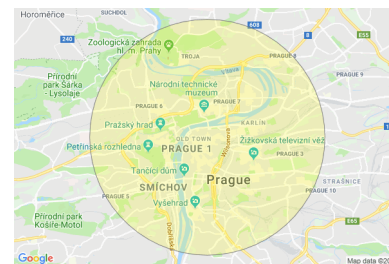
Negativní dopady

- V zásvisloti na zvolené variantě úpravy může dojít k ovlivnění plynulosti IAD

Rizika

- Některá řešení mohou být velmi komplikovaná a finančně náročná
- Stanovisko odboru památkové péče ve vztahu k památkově chráněnému území

Lokalita



114 | Rekonstrukce vybraných zastávek TRAM na bezbariérové

Úkol	Informace	Stav
komplexní posouzení dopravy v okolí zastávky Karlovy lázně	<p>Studie navrhla možná technická řešení. Rozhodnutí o přijaté variantě řešení však proběhne až v návaznosti na komplexnější posouzení dopravy v okolí. Předmětem je především posouzení dopadů na provoz tramvajové dopravy.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Pracuje se na tom
• zpracování DÚR a DSP k zastávce Karlovy Lázně	<p>Pokračování projektové přípravy dle dokončené komplexního posouzení dopravy ve vztahu k variantám řešení dle studie.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Pracuje se na tom
zpracování DÚR a DSP k zastávce Orionka	<p>Dokončení rozpracované fáze přípravy PD.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Pracuje se na tom
zpracování DÚR a DSP k zastávce Vínohradská vodárna	<p>Dokončení rozpracované fáze přípravy PD.</p> <p>Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Pracuje se na tom
zpracování DÚR a DSP k zastávce Nákladové nádraží Žižkov (ul. Olšanská)	<p>Dokončení rozpracované fáze přípravy PD.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Pracuje se na tom
dokončit studii k zastávce Štěpničná	<p>Jde především o diskuzi s vedením MČ Praha 8 o akceptovatelné variantě řešení. Zatím byly zpracovány 3 varianty a DPP preferuje úrovnový přechod a zúžení do 1 JP.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• zpracování DÚR a DSP k zastávce Štěpničná	<p>Pokračování projektové přípravy dle dokončené studie proveditelnosti, resp. dle dojednaného řešení s MČ Praha 8 a odborem PKD MHMP.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: leden 2021</p>	Čeká na zahájení
realizace bezbariérové vazby k zastávce Vychovatelna	<p>Stavební úprava přístupu na zastávku dle vydaného SP, které je nyní těsně před vydáním (05/2019).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Pracuje se na tom

Úkol	Informace	Stav
dokončit studii k zastávce Zborovská	<p>Vypracování studie proveditelnosti a rozhodnutí o variantě řešení, která bude dále rozpracována v dalších stupních PD.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• zpracování DÚR a DSP k zastávce Zborovská	<p>Pokračování projektové přípravy dle dokončené studie proveditelnosti.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
zpracování DÚR a DSP k zastávce Lipanská	<p>V návaznosti na schválenou koncepční studii v RHMP ze dne 15. 4. 2019.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
realizace zastávek dle vydaných SP	<p>Postupná realizace zastávek dle přípravy PD a vydaného stavebního povolení.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení
příprava a realizace zastávky I. P. Pavlova (Bělehradská ul.)	<p>Bude řešeno v rámci RTT Škrétova - Bělehradská.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení

115 | Odstranění nadbytečných zábradlí



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

48

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč
- MHMP: 1 000 000 Kč

Charakteristika

Vychází z katalogu KVP IPR. Odstranění zábradlí a dalších prvků, které omezují pohyb na veřejných prostranstvích. Jedná se o zábradlí a svodidel v cca 50 lokalitách v celkové délce cca 5 km, které lze odstranit bez dalších opatření a těch, které je vhodné nahradit jinou úpravou. Dále by mělo být předmětem opatření nastavení systému pro sběr podnětů o dalších lokalitách, jejich přehodnocení a případném odstranění.

Positivní dopady

- Odstraňování bariér
- Zlepšení prostupnosti území
- Zvýšení kvality veřejných prostranství

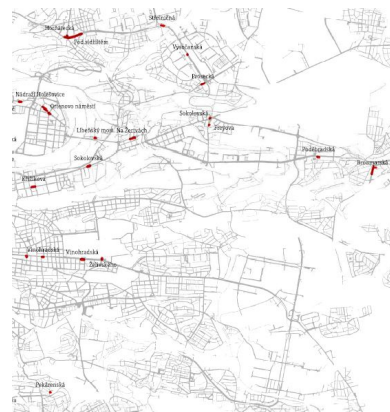
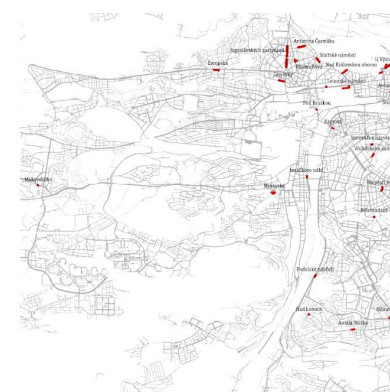
Rizika

- Přístup Policie ČR
- Přístup zástupců osob se sníženou schopností orientace

Lokalita



Grafická dokumentace



115 | Odstranění nadbytečných zábradlí

Úkol	Informace	Stav
postupné odstraňování zábradlí dle materiálu IPR	<p>Fyzická demontáž zábradlí v konkrétních lokalitách, kde panuje shoda dotčených orgánů. V návaznosti na katalog IPR.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: září 2019</p>	Čeká na zahájení
nastavení systému pro sběr nových podnětů o lokalitách	<p>Procesní nastavení, jak budou podněty sbírány, kdo je bude evidovat, vyhodnocovat a podněcovat k odstranění. Na základě podnětů veřejnosti, místních šetření apod.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• odstraňování zábradlí v nově identifikovaných lokalitách	<p>Návaznost na nastavený proces, jedná se o zábradlí, která nejsou součástí původního materiálu IPR.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení

116 | Akční plán na bezbariérové úpravy zastávek BUS



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

22

Charakteristika

Vychází z Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Do konce roku 2018 má být hotova analýza přístupnosti jednotlivých zastávek autobusů na území hl. m. Prahy (celkem cca 4 000). Z této analýzy vznikne akční plán jako aktualizace koncepce. Stanoví priority, kompetence a přesnější finanční rámec.

Pozitivní dopady

- Zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- Zvýšení bezpečnosti cestujících, kteří vystupují/nastupují/vyčkáávají na spoj
- Zvýšení kvality veřejného prostoru
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Negativní dopady

- Některá řešení mohou být velmi komplikovaná a finančně náročná

Rizika

- Nejsou žádná

Lokalita



116 | Akční plán na bezbariérové úpravy zastávek BUS

Úkol	Informace	Stav
dokončení 3D skenování ulic	Projekt IPR, který má pomoci s vytvořením databáze o bezbariérové přístupnosti autobusových zastávek Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: duben 2020 Kontrolní termín: říjen 2019	Pracuje se na tom
• vytvoření databáze o bezbariérovém přístupu autobusových zastávek	V návaznosti na výstupy projektu IPR. Vytvoření datáze, průběžná údržba a aktualizace dat. Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: říjen 2020 Kontrolní termín: duben 2020	Čeká na zahájení
• • sestavení akčního plánu	Sestavení priorit z pohledu MHD a cílové skupiny. Na základě diskuze s ROPID, TSK a Komisí RHMP. Doplnění odhadovaných nákladů. Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: říjen 2020	Čeká na zahájení

118 | Revitalizace pražských podchodů



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 30 000 000 Kč
- MHMP: 30 000 000 Kč

Charakteristika

Vychází z materiálu, který jako doporučení vytvořil IPR hl. m. Prahy. Jedná se o výčet 38 podchodů na území hl. m. Prahy. Při revitalizaci se má dbát na následnou údržbu, materiály, dostatečné osvětlení, psychologickou bezpečnost chodů a narušení monotónnosti. Součástí jsou také inspirace z ostatních měst ČR a ze zahraničí.

Návaznost na materiál IPR, který tehdy nebyl zpracován do takové podrobnosti. Vyžaduje komplexnější řešení problematiky podchodů a jejich vlivu na mobilitu a veřejný prostor. Cílem je také zvýšení efektivity vynakládaných prostředků na správu a údržbu podchodů.

Pozitivní dopady

- Zvýšení kvality a přehlednosti veřejného prostoru
- Zvýšení bezpečnosti

Negativní dopady

- Nejsou žádné.

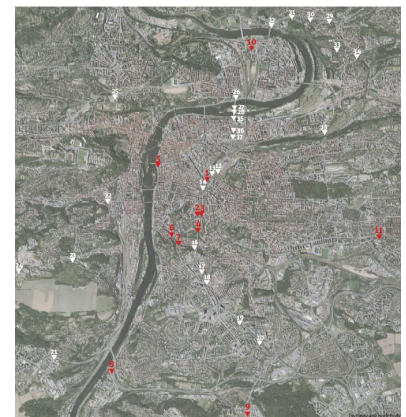
Rizika

- Vandalismus

Lokalita



Grafická dokumentace



lokality	MČ	pražská čtvrť	dopravní přelekcia	SI magistrála
1. Legrova - Vinohradská (u Národního Muzea)	P1	Nové Město	auto	ano
2. Sokolská - Figurovo náměstí	P1	Nové Město	auto	ano
3. Figurovo náměstí - Legrova	P1	Nové Město	auto	ano
4. Nosecký most ze podchodů	P1	Nové Město	auto	ano
5. Národní - Dvůrání	P2	Nové Město	auto	-
6. Pletyslova - Na Slupi	P2	Nové Město	vlak	-
7. Dostřovo náměstí pod stří	P4	Nusle	vlak	-
8. Barrandovský most, Modřanská (Poběžnicí cesta)	P4	Braník	auto	-
9. Vršbická - před Thomayerovou nemocnicí	P4	Křiz	auto	-
10. Nábřeží Holešovic k autobusovému nádraží	P7	Holešovice	auto	-
11. metro Smetanův ústř Genska	P10	Střešovice	auto	-
12. Wilsonova před budovou garží	P1	Nové Město	auto	ano
13. Wilsonova - Státní Opera	P1	Nové Město	auto	ano
14. Legrova - Čelakovského sady	P1	Nové Město	auto	ano
15. Pod Královským - u Slavova	P3	Žitov	vlak	-
16. Křesomyslova - Svatošukova	P4	Nusle	vlak	-
17. S. Křetna - U Gymnázia	P4	Nusle	auto	ano
18. S. Křetna - náměstí Imrdínů	P4	Nusle	auto	ano
19. S. Křetna - Hlásenská	P4	Michle	auto	ano
20. S. Křetna - Brumlovka	P4	Michle	auto	ano
21. K Barrandovu - Geologická	P5	Hlubočepy	auto	-
22. Městský okruž - Přeboká	P5	Sálčkov	auto	-
23. metro Radlická	P5	Radlice	auto	-
24. metro Imrovice	P5	Jirónice	auto	-
25. Milady Horákové - Pražský Most	P6	Hradčany	auto	-
26. Vltavská pod Hlbočkovým mostem	P7	Holešovice	auto	ano
27. Švančarův okruž pod Hlbočkovým mostem	P7	Holešovice	auto	ano
28. Švančarův okruž pod Hlbočkovým mostem (jižní strana)	P7	Holešovice	auto	ano
29. V Holešovických - Zelenkova (Iroveh Bulovka)	P8	Libeh	auto	ano
30. V Holešovických - Stupňova	P8	Libeh	auto	ano
31. V Holešovických - Na Truhlářce	P8	Libeh	auto	ano
32. Povltavská - Most Bartkrdlíků	P8	Libeh	auto	ano
33. Povltavská - Kanderova - Koribáské schody	P8	Libeh	vlak	-
34. Povltavská - Na Holkyte - Prosecká	P8	Libeh	auto	-
35. Wilsonova pod Hlbočkovým mostem	P8	Karlín	auto	ano
36. Wilsonova - Sokolovská (Tělnov)	P8	Karlín	auto	ano
37. Wilsonova - Na Florenci	P8	Karlín	auto	ano
38. Jernemžova - Prokopský potok	P13	Stodůlky	auto	-

118 | Revitalizace pražských podchodů

Úkol	Informace	Stav
analýza stávajícího stavu podchodů	<p>Důraz na význam pro mobilitu a kvalitu veřejného prostoru. Součástí by měl být i výčet těch podchodů, které je možné zrušit (popř. současně nahradit úrovněným přecházením, pokud zde ještě není). V úzké spolupráci s městskými částmi a IPR. Výstupem bude určení vhodných podchodů k revitalizaci.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• sestavení akčního plánu a zadání pro návrhy na revitalizaci	<p>Identifikace priorit s pohledu mobility a veřejného prostoru, výběr konkrétních podchodů, příprava zadání pro jejich revitalizaci a stanovení vhodného procesu pro získání návrhu pro konkrétní podchod.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • zpracování studie a PD pro revitalizaci jednotlivých podchodů	<p>Zpracování jednotlivých návrhů (formou architektonické soutěže či výběrovým řízením na základě kvality účastníků) a vypracování PD včetně projednání.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • postupná revitalizace vybraných podchodů	<p>V závislosti na procesu přípravy PD a přidělených finančních prostředcích.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení

119 | Posílení návazných autobusových linek na železnici



Kapitola Návrhu

- 3.2.16 Posílení veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

6

Provozní náklady celkem

- Celkem: 16 530 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Zejména v mimošpičkových obdobích disponují regionální autobusové linky v okolí Prahy velmi slabým nebo dokonce žádným provozem. Zlepšit dopravní obsluhu rozvíjejících se oblastí, které jsou obsluhovány návaznými autobusovými linkami k páteřní železnici tedy lze prodloužením provozu ve večerních hodinách v pracovní dny a posílením, příp. zavedením, intervalového provozu také o víkendech. Vhodnými intervaly je hodinový takt ve špičkách a dvouhodinový takt mimo špičky.

Konkrétně se jedná o linky: 422, 423, 435, 438, 448, 464, 466, 484, 489, 490, 491, 495, 651, 659, 660, 661, 662, 664, 665.

Pozitivní dopady

- Zásadní zlepšení dostupnosti lokalit mimo železniční tahy v okolí Prahy ve večerních hodinách pracovních dnů a o víkendech.
- Možnost rozvoje oblastí díky turismu a potenciál snížení zatížení komunikací IAD "chalupářů".
- Zvýšení mobility obyvatel obcí.

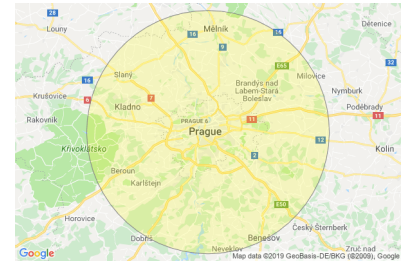
Negativní dopady

- Zvýšení zátěže provozu autobusů v klidných lokalitách za hranicí Prahy (hluk, emise).

Rizika

- Přetěžování železniční dopravy i v mimošpičkových obdobích.

Lokalita



Grafická dokumentace



119 | Posílení návazných autobusových linek na železnici

Úkol	Informace	Stav
Vydefinování linek	<p>Vytífování autobusových linek návazných k páteřní železniční dopravě s potenciálem růstu poptávky v případě posílení dopravy nebo rozšíření rozsahu provozu.</p> <p>Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení
• Návrh jízdního řádu	<p>Vytvoření návrhu upraveného jízdního řádu s posíleným provozem. Ekonomická kalkulace tohoto posílení. Schválení ekonomickým úsekem IDSK, příp. oslovení dotčených měst a obcí o participaci na zvýšení nákladů. Projednání navržených jízdních řádů s dotčenými autobusovými dopravci a následně městy a obcemi.</p> <p>Splnit do: duben 2020 Kontrolní termín: květen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Spuštění provozu	<p>Realizace posílení dopravy.</p> <p>Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: září 2020</p>	Čeká na zahájení

120 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Českomoravská



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 180 000 000 Kč
- MHMP: 180 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 560 000 Kč / rok
- MHMP: 560 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Českomoravská na základě zpracované studie technického prověření bezbariérového zpřístupnění prostřednictvím kaskády výtahů s podzemní přestupní chodbou a povrchoвым kioskem. Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na povrchovou dopravu a O2 arenu. Vychází z Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Studie navrhuje výstup vybavit 2 výtahy do přestupní chodby a dalšími 2 výtahy na povrch u stanice směrem k autobusovému terminálu. Převážná kapacita výtahového výstupu bude dosahovat 2x180 os/čtvrt hodinu, tj. cca 1500 os/hod. Na základě rozboru kapacit pěšího provozu je umístění výtahového výstupu lokalizováno mimo veřejné prostory nástupiště do čela střední lodi stanice na protilehlé straně hlavního eskalátorového výstupu. Nové výtahy neovlivní negativně pěší provoz ve stanici a přispějí ke zvýšení standardu stanice o možnost bezbariérového přístupu. Na povrchu komplikace majetkoprávní problematikou. Bezbariérové zpřístupnění je součástí probíhající přípravy rekonstrukce celé stanice Českomoravská.

Positivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

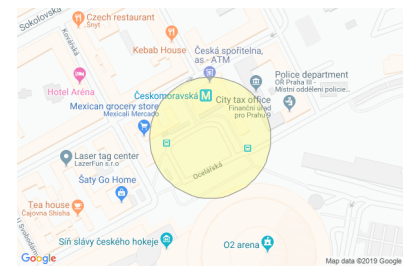
Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

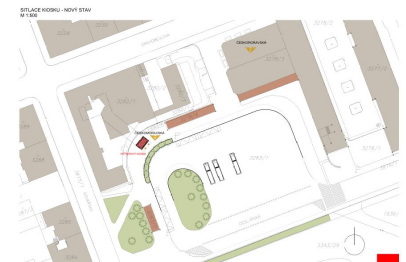
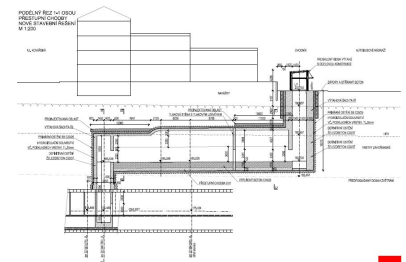
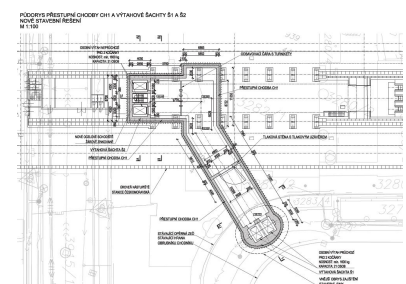
Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



Grafická dokumentace



120 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Českomoravská

Úkol	Informace	Stav
Získat pravomocné ÚR	DÚR je připravena, momentálně probíhá IČ Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
• Získat pravomocné SP	Zpracovat DSP, projednat a získat pravomocné SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červenec 2020 Kontrolní termín: březen 2020	Čeká na zahájení
• • Výběr zhotovitele stavby	Zpracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červenec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2023 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení

121 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Invalidovna



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2021

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

15

Investiční náklady celkem

- Celkem: 20 000 000 Kč
- MHMP: 20 000 000 Kč

Charakteristika

Studie proveditelnosti prokázala, že v případě realizace výtahové šachty nelze zajistit nadzemní stavbu, došlo by k narušení statické funkce nosné konstrukce. Dle projektanta studie není bezbariérové zpřístupnění proveditelné. Další příprava proto probíhá v rámci připravované rekonstrukce stanice, přičemž možným alternativním řešením je realizace šikmého výtahu v eskalátorovém tunelu.

Realizace rekonstrukce stanice vč. bezbariérového zpřístupnění je však podmíněna investicí developmentu nad stanicí, který se nachází ve stavebním řízení. Momentálně nelze predikovat, kdy dojde k posunu z hlediska stavebního řízení třetího subjektu. Cílem DPP je neuzavírat stanici 2x na delší dobu, ale spojit investorskou činnost nad stanicí s rekonstrukcí a výstavbou bezbariérového přístupu v rámci jedné výluky.

Pozitivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

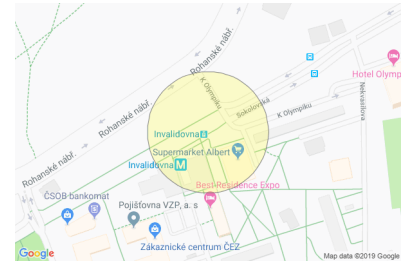
Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

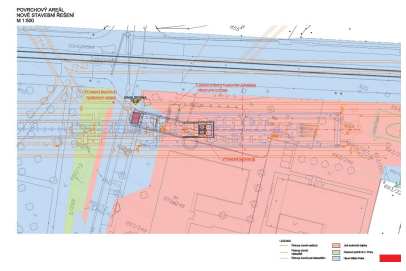
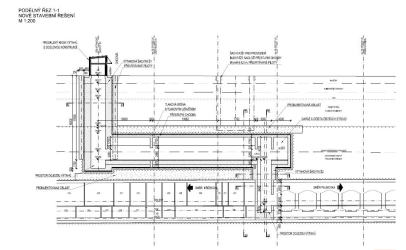
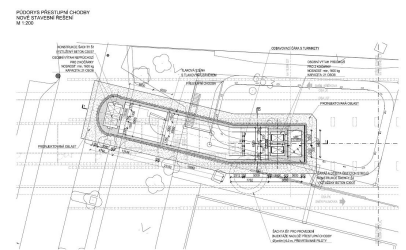
Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



Grafická dokumentace



121 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Invalidovna

Úkol	Informace	Stav
Vypracovat studii bezbariérového přístupu	Splnit do: březen 2019 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy	Splněno

122 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

20

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 215 000 000 Kč
- MHMP: 215 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 560 000 Kč / rok
- MHMP: 560 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Jiřího z Poděbrad na základě zpracované studie technického řešení bezbariérového zpřístupnění prostřednictvím kaskády výtahů s podzemní přestupní chodbou a povrchového kiosku. Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na povrchovou dopravu. Vychází z Koncepte odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Studie navrhuje výstup vybavit 2 výtahy z nástupiště do přestupní chodby a dalšími 2 výtahy z přestupní chodby na povrch Vinohradské ulice. Převážná kapacita výtahového výstupu bude dosahovat 2x120 os/čtvrthodinu, tj. cca 960 os/hod. Na základě rozboru kapacit pěšího provozu je umístění výtahového výstupu lokalizováno mimo veřejné prostory nástupiště do čela střední lodi stanice na protilehlé straně hlavního eskalátorového výstupu. Nové výtahy neovlivní negativně pěší provoz ve stanici a přispějí ke zvýšení standardu stanice o možnost bezbariérového přístupu.

Řešení bylo IPR schváleno a příprava dále pokračuje jako součást rekonstrukce stanice.

Positivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

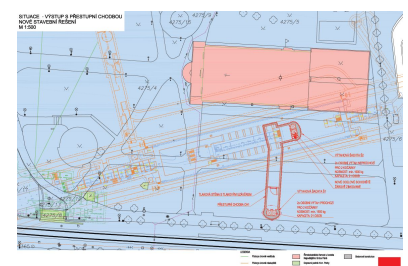
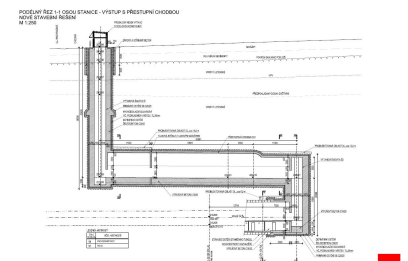
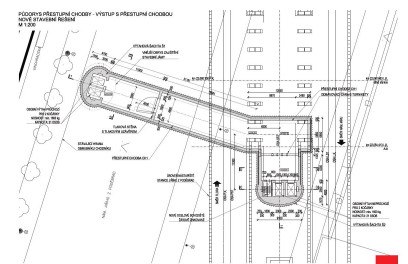
Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



Grafická dokumentace



122 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad

Úkol	Informace	Stav
Výběr zhotovitele stavby	Vypracovat DPS, příprava a vyhlášení VZ na výběr zhotovitele stavby <hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• Realizace stavby	<hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: srpen 2022 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení

124 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Staroměstská



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2021

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2025

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 98 000 000 Kč
- MHMP: 98 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 140 000 Kč / rok
- MHMP: 140 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Staroměstská na základě zpracované studie proveditelnosti technického řešení zpřístupnění prostřednictvím přímého výtahu z nástupiště na povrch jedním výtahem (2 jsou neproveditelné). Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na a povrchovou dopravu. Vychází z Koncepte odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Převážná kapacita výtahového výstupu bude dosahovat 120 os/čtvrt hodinu, tj. cca 480 os/hod. Na základě rozboru kapacit pěšího provozu je umístění výtahového výstupu lokalizováno mimo veřejné prostory nástupiště do čela střední lodi stanice na protilehlé straně hlavního eskalátorového výstupu. Nový výtah neovlivní negativně pěší provoz ve stanici a přispěje ke zvýšení standardu stanice o možnost bezbariérového přístupu. Podmínkou pro umístění je zrušení parkovacích míst (modrá zóna) a lokální zúžení vozovky v ulici Kaprova. Podmínkou další projekční činnosti je provedení inženýrsko-geologického průzkumu a statické posouzení navrhovaných konstrukcí. Účelem tohoto posouzení je prověření, zda je technicky proveditelné dosažení přijatelných deformací.

Positivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

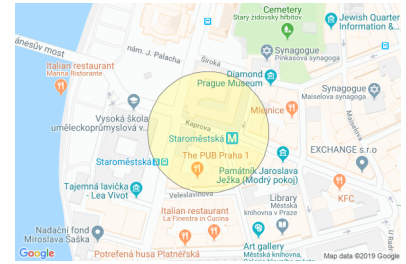
Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

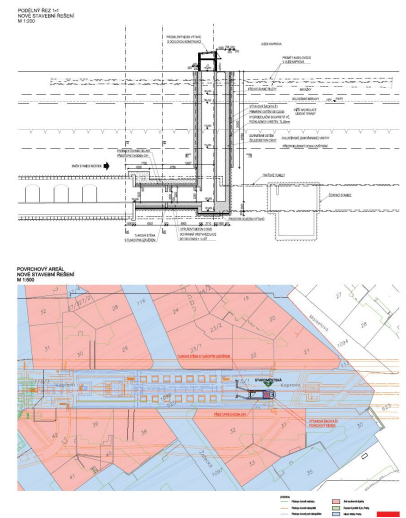
Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



Grafická dokumentace



124 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Staroměstská

Úkol	Informace	Stav
Rozhodnout o způsobu realizace bezbariérové přístupu stanice Staroměstská	<p>Na základě výsledků studie a technické realizovatelnosti rozhodnout o způsobu realizace bezbariérového přístupu stanice Staroměstská. Zda realizovat výtahové šachty - nemožnost realizovat druhý vestibul. Nutná spolupráce DPP - IPR - vedení města. Vzít do úvahy finanční náročnost obou způsobů řešení</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení

125 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Pražského povstání



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

42

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

15

Investiční náklady celkem

- Celkem: 62 500 000 Kč
- MHMP: 62 500 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 280 000 Kč / rok
- MHMP: 280 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Pražského povstání na základě zpracované studie technického prověření bezbariérového zpřístupnění ve dvou variantách, každá představuje právě 2 výtahy. Varianta 1 představuje svislé výtahy - přestavba nákladních výtahů na osobo-nákladní, přestup v úrovni vestibulu. Varianta 2 představuje šikmý výtah z úrovně nástupiště do vestibulu a následně přestavbu nákladního výtahu na osobo-nákladní. Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na povrchovou dopravu. Vychází z Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Varianta 2 představuje zúžení stávajícího profilu pevného schodiště z úrovně nástupiště. Tato varianta má podmínku vytvoření únikového schodiště, které nahradí zabranou šířku stávajícího schodiště a nelze ji realizovat za provozu stanice pro cestující (není druhý výstup). Výtahy přispějí ke zvýšení standardu stanice o možnost bezbariérového přístupu.

Positivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

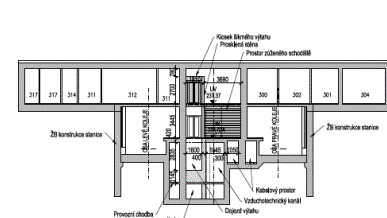
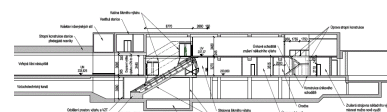
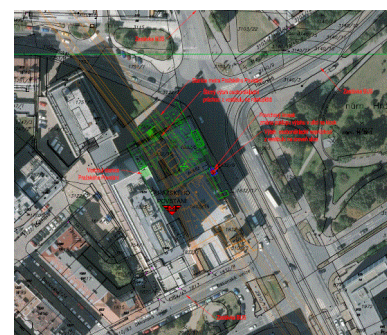
Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



Grafická dokumentace



125 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Pražského povstání

Úkol	Informace	Stav
Výběr zpracovatele PD	Interní proces DPP - výběr projektanta PD Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení

127 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Křižíkova



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

30

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 202 500 000 Kč
- MHMP: 202 500 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 560 000 Kč / rok
- MHMP: 560 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Křižíkova na základě zpracované studie technického prověření bezbariérového zpřístupnění prostřednictvím kaskády výtahů s podzemní přestupní chodbou. Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na povrchovou dopravu. Vychází z Koncepte odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Studie navrhuje vytvořit 2 výtahy jako druhý výstup do malého podezmního vestibulu a další 2 výtahy na povrch u stanice. Bezbariérový přístup bude umístěn na protilehlé straně současného eskalátorového výstupu. Převážná kapacita výtahového výstupu bude dosahovat 2x180 os/čtvrhodinu, tj. cca 1500 os/hod. Nové výtahy neovlivní negativně péší provoz ve stanici a přispějí ke zvýšení standardu stanice o možnost bezbariérového přístupu. Podmínkou pro umístění povrchového kiosku je zrušení parkovacích míst v ulici Křižíkova a současně bude potřeba jej adekvátně ochránit před kolizí s automobily. Dle projektantů je řešení obtížně proveditelné a málo bezpečné při realizaci. Nutno provést inženýrsko-geologický průzkum s ohledem na okolní objekty a dosažení přijatelných deformací.

Pozitivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

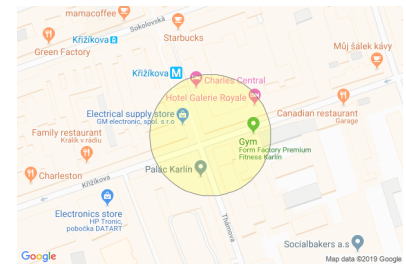
Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

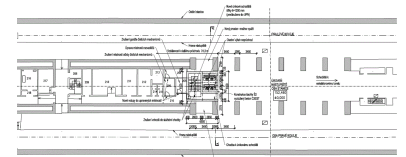
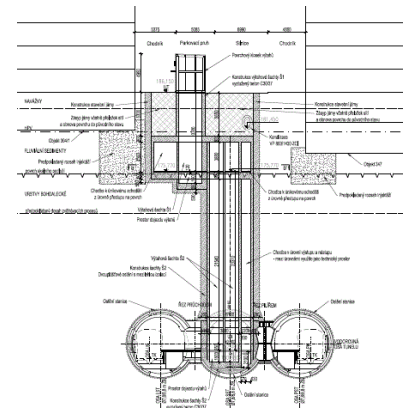
Rizika

- Vandálistus
- Poruchy

Lokalita



Grafická dokumentace



127 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Křižíkova

Úkol	Informace	Stav
Získat pravomocné ÚR	Vybrat zpracovatele PD, vypracovat DÚR a projednat ji s cílem podání žádosti o ÚR. Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: duben 2020 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom

128 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jinonice



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

30

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 241 200 000 Kč
- MHMP: 241 200 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 560 000 Kč / rok
- MHMP: 560 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Jinonice na základě zpracované studie technického prověření bezbariérového zpřístupnění prostřednictvím kaskády výtahů s podzemní přestupní chodbou. Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na povrchovou dopravu. Vychází z Konceptce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Studie navrhuje výstup vybavit 2 výtahy do přestupní chodby a dalšími 2 výtahy na povrch u stanice směrem k autobusovému terminálu. Převážná kapacita výtahového výstupu bude dosahovat 2x195 os/ čtvrt hodinu, tj. cca 1500 os/hod. Navržené umístění výtahů je jediné možné. Nové výtahy neovlivní negativně pěší provoz ve stanici a přispějí ke zvýšení standardu stanice o možnost bezbariérového přístupu.

Pozitivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

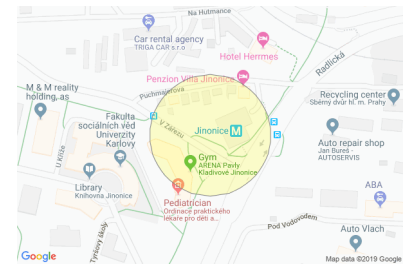
Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

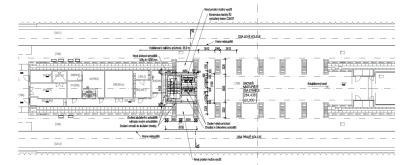
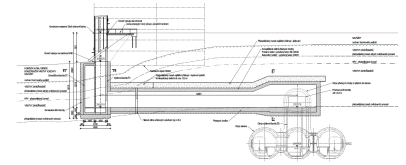
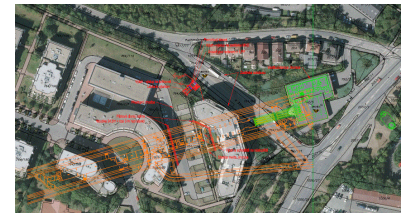
Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



Grafická dokumentace



128 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jinonice

Úkol	Informace	Stav
Získat pravomocné ÚR	Vysoutěžit zpracovatele PD, vypracovat DÚR a projednat s cílem podání žádosti o ÚR Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom

129 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Radlická



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

15

Investiční náklady celkem

- Celkem: 42 700 000 Kč
- MHMP: 42 700 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 280 000 Kč / rok
- MHMP: 280 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Radlická na základě zpracované studie technického prověření bezbariérového zpřístupnění prostřednictvím kaskády výtahů. Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na povrchovou dopravu. Vychází z Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Studie navrhuje vytvořit 1 svislý výtah z úrovně nástupiště do vestibulu a druhý pro propojení s úrovní ulice. Převážná kapacita výtahového výstupu bude dosahovat 1x235 os/čtvrthodinu, tj. cca 900 os/hod. Nové výtahy neovlivní negativně pěší provoz ve stanici, jelikož neomezí kapacitu stávajícího schodiště, a přispějí ke zvýšení standardu stanice o možnost bezbariérového přístupu. Podmínkou pro realizaci je rozšíření schodiště v rozsahu šířky zasahující konstrukce výtahové šachty do hlavního schodiště. Realizace nemůže probíhat za provozu stanice pro cestující, jelikož bude dotčen stávající jediný výstup.

Positivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

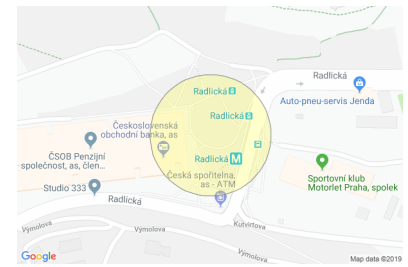
Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

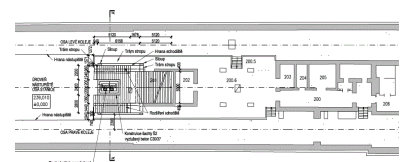
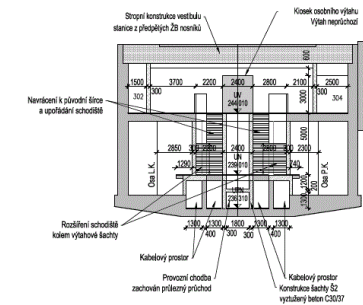
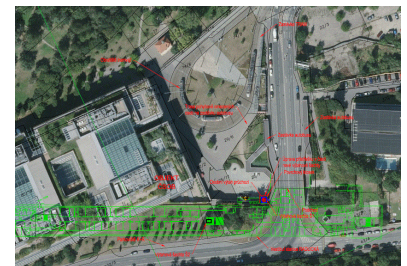
Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



Grafická dokumentace



129 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Radlická

Úkol	Informace	Stav
Výběr zpracovatele PD	Interní proces DPP, výběr zpracovatele PD. Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom

130 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Želivského



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

40

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 344 100 000 Kč
- MHMP: 344 100 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 280 000 Kč / rok
- MHMP: 280 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Želivského na základě zpracované studie technického prověření bezbariérového zpřístupnění ve dvou variantách. Varianta 1 představuje kaskádu dvou výtahů s přestupní chodbou a vytvořením evakuačního schodiště. Varianta 2 představuje kaskádu výtahů s přestupní chodbou, přičemž každá etáž představuje 2 evakuační výtahy. Varianta 1 má kapacitu cca 800 os/hod, varianta 2 cca 1500 os/hod. Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na povrchovou dopravu. Vychází z Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Výtahy přispějí ke zvýšení standardu stanice o možnost bezbariérového přístupu.

Pozitivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

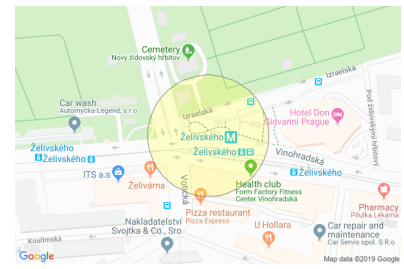
Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

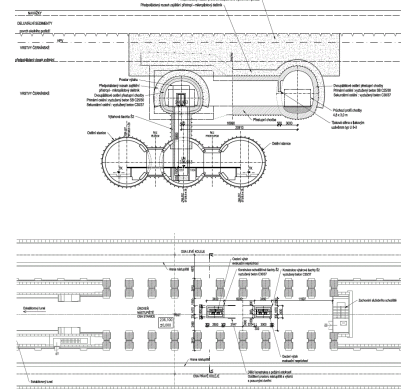
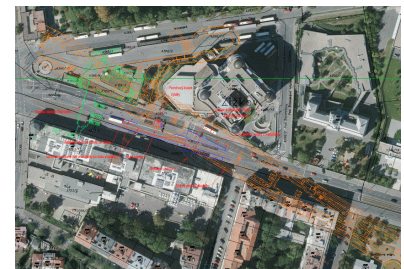
Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



Grafická dokumentace



130 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Želivského

Úkol	Informace	Stav
Výběr zpracovatele PD	Interní proces DPP - výběr projektanta PD Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení

131 | Bezbariérové zpřístupnění stanice Nám. Republiky



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 432 400 000 Kč
- MHMP: 432 400 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 560 000 Kč / rok
- MHMP: 560 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Náměstí Republiky na základě zpracované studie technického řešení bezbariérového zpřístupnění (2019). Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na a povrchovou dopravu a železnici. Vychází z Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze.

Výsledné řešení musí ještě potvrdit IPR Praha, přičemž momentálně není shoda na definitivním řešení (vybraná varianta ze studie).

Pozitivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



131 | Bezbariérové zpřístupnění stanice Nám. Republiky

Úkol	Informace	Stav
Vypracovat studii bezbariérového přístupu	Splnit do: březen 2019 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy	Splněno
Vybrat zpracovatele PD	Interní proces DPP - výběr projektanta PD <hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení

132 | Bezbariérové zpřístupnění stanice Malostranská



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 307 700 000 Kč
- MHMP: 307 700 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 560 000 Kč / rok
- MHMP: 560 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Malostranská na základě zpracované studie technického řešení bezbariérového zpřístupnění (studie provedena 2018/2019). Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na povrchovou dopravu. Vychází z Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze.

Pozitivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

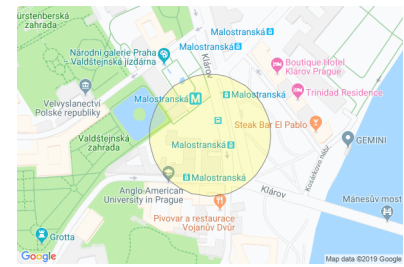
Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



132 | Bezbariérové zpřístupnění stanice Malostranská

Úkol	Informace	Stav
Vybrat zpracovatele PD	Interní proces DPP - výběr projektanta PD Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom

135 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Kačerov



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2021

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

15

Investiční náklady celkem

- Celkem: 80 000 000 Kč
- MHMP: 80 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 280 000 Kč / rok
- MHMP: 280 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Kačerov. Reálné jen při její přestavbě v souvislosti s uvažovanou a již několikrát prověřovanou komerční nadstavbou. Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na povrchovou dopravu a železnici. Vychází z Konceptce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Majetkoprávní problematika s tímto projektem spojená je však velmi složitá a doposud nebyla uzavřena smlouva mezi DPP a developerem. V současné době se o podmínkách uzavření smlouvy opět intenzivně jedná. Pro případ, že by k dohodě a uzavření smlouvy nedošlo, DPP zahájil pro jistotu kroky vedoucí k zadání projektové přípravy nezbytné modernizace veřejné části stanice bez ohledu na developerské zájmy na povrchu. V rámci této modernizace mimo nutnou výměnu osvětlení a podhledů se ve stanici plánuje osazení tří ramen eskalátorů na místo jednoho ramene a pevného schodiště. Bezbariérová přístupnost stanice by byla zajištěna posunutím nákladního výtahu mezi úroveň nástupiště a uliční úroveň a jeho změnou na osobo-nákladní. Na závěr je potřeba zmínit, že v obou možných případech modernizace bude muset být jedno vestibulová stanice Kačerov na cca 8 - 10 měsíců uzavřena. Předpoklad dořešení problematiky je do roku 2025.

Pozitivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

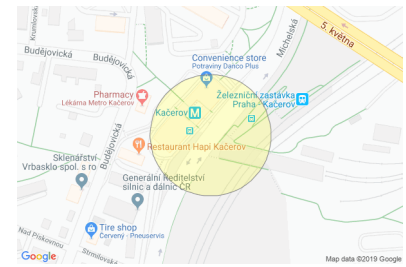
Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



135 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Kačerov

Úkol	Informace	Stav
Dořešit smluvní vztahy mezi DPP a developmentem nad stanicí metra	<p>Probíhají jednání a připomínkování smluvní dokumentace mezi DPP a developmentem nad stanicí metra Kačerov. Po uzavření smluvní dokumentace může být mimo jiné překročeno k přípravě bezbariérového vstupu. V případě neuzavření smluvní dokumentace je DPP připraven realizovat bezbariérové zpřístupnění sám.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom

136 | Sdílený prostor - legislativní opatření



Kapitola Návrhu

- 3.2.13 Nová pěší propojení

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

6

Investiční náklady celkem

- Celkem: 50 000 Kč
- MHMP: 50 000 Kč

Charakteristika

Provedení nezbytných úkonů pro zařazení pojmu "sdílený prostor" do zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Tento prvek v rámci pozemních komunikací minimalizuje segregaci jednotlivých módů dopravy. V praxi jde o odstranění obrubníků, sjednocení povrchů, dopravních značek či semaforů. Někteří odborníci uvádí, že se tím zajistím vyšší pozornost jednotlivých účastníků provozu, řidiči přizpůsobí svoji rychlost. V konečném důsledku opatření povede ke zvýšení bezpečnosti provozu, zlepšení přístupnosti a bezbariérovosti infrastruktury a zvýšení kvality veřejného prostoru. Sdílený prostor rovněž klade menší prostorové nároky než segregace různých módů dopravy. Princip podobný jako u pěší zóny, využití v centrech měst nebo obytných oblastech s minimální zátěží IAD. Investiční náklady zahrnují náklady na studii (řešerši zahraničních příkladů) jako podklad pro projednávání. Zahraničí - Nizozemsko, Francie, Velká Británie (...)

Positivní dopady

- Zvýšení bezpečnosti provozu
- Zlepšení přístupnosti a bezbariérovosti infrastruktury
- Zvýšení kvality veřejného prostoru

Negativní dopady

- Nejsou žádné

Rizika

- Stanovisko Policie ČR
- Stanovisko zástupců osob se sníženou schopností orientace
- Stanovisko odboru památkové péče
- Stanovisko silničního správního úřadu
- Tradiční (segregovaný) přístup k plánování dopravy
- Stanovisko MD ČR

Lokalita



Grafická dokumentace



136 | Sdílený prostor - legislativní opatření

Úkol	Informace	Stav
žádat o finanční prostředky na studii v roce 2020	Nárokování finančních prostředků při tvorbě rozpočtu hl. m. Prahy pro možnost externího zadání vyhledávací studie v roce 2020 Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení

137 | Výstavba parkovišť typu B+R



Kapitola Návrhu

- 3.2.9 Parkoviště P+R a B+R

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

18

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 5 000 000 Kč
- MHMP: 5 000 000 Kč

Charakteristika

Návaznost na spolupráci s IPR, DPP, kdy byly vybrány vhodné stanice metra pro realizaci parkovišť B+R. Postupně by se mělo zaměřit na tyto otázky:

- definice lokalit (všechny stanice železnice, vybrané stanice metra, vybrané zastávky tramvají a autobusů - využití intenzit cyklistů
- podmínky využití
- technologie a design
- propojení s generalem cyklistické dopravy
- propojení s koncepcemi hl. m. Prahy a Středočeského kraje
- majetkoprávní vztahy
- správa a údržba
- propojení s bikesharingem
- drobný servis kola
- propojení s veřejným prostorem u stanic metra a využitím jeho potenciálu (nástroj č. 16)

Pozitivní dopady

- Zvýšení atraktivity cyklistické dopravy
- Zvýšení atraktivity hromadné dopravy

Negativní dopady

- Nároky na údržbu

Rizika

- Neochota jednotlivých subjektů (DPP, ČD, MČ, ...), především ve vztahu k údržbě a správě
- Majetkoprávní problémy

Lokalita



137 | Výstavba parkovišť typu B+R

Úkol	Informace	Stav
navržení podoby vhodného zázemí pro jízdní kola	<p>V návaznosti na vytipování vhodných stanic metra je potřeba definovat podobu a funkcionalitu zázemí pro cyklisty, resp. jízdní kola. Podoba stojanů, zabezpečení, drobný servis apod. Návaznost na zpracovanou architektonickou studii, která navrhuje technické vybavení.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Pracuje se na tom

139 | Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (TSK)



Kapitola Návrhu

- 3.2.14 Zklidňování dopravy

Strategické cíle

- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 519 000 000 Kč
- MHMP: 519 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč / rok
- MHMP: 1 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Jedná se o výběr opatření z Akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2016, konkrétně o samostatné protihlukové stěny/valu v gesci TSK hl. m. Prahy, a. s. Materiál není pro hl. m. Prahu závazný, avšak jeho plnění snižuje negativní dopady dopravy. Lokality:

- Bělohorská
- Jižní spojka, Spořilovská - Švehlova
- Jižní spojka
- Průmyslová

Pozitivní dopady

- Snižování hlukové zátěže z automobilové dopravy v konkrétních lokalitách.

Negativní dopady

- Vyvolá náklady na údržbu
- Může mít negativní dopad na pohyby zvířete

Lokalita



139 | Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (TSK)

Úkol	Informace	Stav
Jižní spojka (Spořilovský plácek) - realizace	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy	Splněno
Jižní spojka (Hlavní - Sliačská) - příprava	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: leden 2019 Kontrolní termín: leden 2019	Pracuje se na tom
• Jižní spojka (Hlavní - Sliačská) - výběr zhotovitele	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
• • Jižní spojka (Hlavní - Sliačská) - realizace	Nová PHS navazující na úsek Sliačská - Spořilovská. Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
Jižní spojka (Sliačská - Spořilovská) - příprava	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: leden 2019 Kontrolní termín: leden 2019	Čeká na zahájení
• Jižní spojka (Sliačská - Spořilovská) - výběr zhotovitele	Splnit do: červenec 2019 Kontrolní termín: květen 2019	Čeká na zahájení
• • Jižní spojka (Sliačská - Spořilovská) - realizace	Demolice stávající nevyhovující PHS a výstavba nové. Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červenec 2020 Kontrolní termín: červenec 2020	Čeká na zahájení
Bělohorská - realizace	Jedná se o sanaci a modernizaci (obložení akustickými panely) stávající protihlukové stěny při komunikaci Bělohorská a pokládka asfaltu s příznivějšími akustickými vlastnostmi podél PHS. Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
Jižní spojka (Vrbova - Na Strži) - příprava	Projednávání dokumentace a řešení se majetkoprávní vztahy ohledně reklamních ploch na stávající PHS. Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Jižní spojka (Vrbova - Na Strži) - výběr zhotovitele	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
• • Jižní spojka (Vrbova - Na Strži) - realizace	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
Aktualizace Akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha	Zajistit aktualizaci akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha. Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: květen 2019	Čeká na zahájení
Jižní spojka (Na Strži - 5.května) - realizace	stavba nové PHS Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: listopad 2019	Pracuje se na tom
Jižní spojka (Spořilovská - Švehlova) - příprava	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• Jižní spojka (Spořilovská - Švehlova) - výběr zhotovitele	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Jižní spojka (Spořilovská - Švehlova) - realizace	Jedná se o 6 m vysokou a 1277 m dlouhou protihlukovou stěnu. Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení
Ostatní akce akčního plánu	Zajistit financování, přípravu a plnění ostatních opatření v Akčním plánu snižování hluku aglomerace Praha. Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Pracuje se na tom
Průmyslová (most přes Rokytku) - příprava	Probíhá studie rozšíření mostu o cyklostezku a PHS. Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: září 2019	Vyskytl se problém
• Průmyslová (most přes Rokytku) - výběr zhotovitele	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení

141 | Odstraňování bariér ve veřejném prostoru



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Realizace opatření
- Realizace již probíhá
- Program

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

144

Investiční náklady celkem

- Celkem: 600 000 000 Kč
- MHMP: 600 000 000 Kč

Charakteristika

Balíčkové opatření pro "Praha bez bariér". V současné době ročně 30-50 mil. Kč/rok na úpravy lokalit dle požadavků MČ - přechody, rampy, chodníky apod. Ročně realizace 10-20 akcí v závislosti na rozsahu. Jedná se o čistě lokální akce, v součtu mají ale celoměstský význam. Nyní cca 70 požadavků na stavební úpravy a cca 160 na přisvětlování přechodů. Vychází z činnosti Komise RHMP pro Prahu bezbariérovou a otevřenou. Investiční náklady vychází z násobků 50 mil. Kč/rok.

Pozitivní dopady

- Odstranění bariér ve veřejném prostoru
- Zlepšení dostupnosti dopravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, maminky s kočárky, turisty atd.
- Zvyšování kvality veřejného prostoru

Negativní dopady

- Vyvolá náklady na údržbu
- Některá řešení jsou finančně náročná

Rizika

- Střet různorodých požadavků jednotlivých módů
- Stanovisko památkářů
- Stanovisko správců (sítě, ...)
- Rozdílné představy samosprávy a státní správy

Lokalita



Grafická dokumentace

141 | Odstraňování bariér ve veřejném prostoru

Úkol	Informace	Stav
identifikace prioritních lokalit pro zahájení přípravy PD v roce 2019	<p>Vybrání prioritních lokalit z pohledu odstraňování bariér ve veřejném prostoru a zadání TSK k přípravě akcí.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: květen 2019 Kontrolní termín: květen 2019</p>	Pracuje se na tom
• získání stavebního povolení ke konkrétním akcím	<p>TSK zadá jednotlivé akce projektantům dle interních podmínek VZ. Cílem je ke každé akci získat pravomocné stavební povolení. Termín je závislý na procesu na rozsahu akce a projednání PD</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: květen 2021 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• • realizace akcí	<p>V závislosti na získání SP realizace jednotlivých akcí.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Pracuje se na tom

147 | RS - Rychlá spojení



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

100

Rok zahájení realizace

2026

Délka realizace (v měs.)

180

Investiční náklady celkem

- Celkem: 22 425 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Projektová příprava sítě vysokorychlostních tratí v České republice. Opatření se zabývá následujícími osami vysokorychlostních tratí, které vychází z Prahy:

- RS1 Praha - Brno - Ostrava - (PL/SK)
- RS3 Praha - Plzeň - Domažlice - (D)
- RS4 Praha - Ústí nad Labem - (D)
- RS5 Praha - Hradec Králové/Pardubice - (PL)

V roce 2017 schválila vláda ČR dokument "Program rozvoje rychlých spojení v České republice". Ten přepokládá urychlené zahájení přípravy RS tak, aby se první z nich mohla začít budovat kolem roku 2025. Zároveň doporučuje sledovat u jednotlivých koridorů návrhovou rychlost alespoň 300 km/h.

Trať RS4 je předmětem studie proveditelnosti, kterou zpracovává sdružení CEDOP a Egis Rail.

Trať RS1 je předmětem studie proveditelnosti, kterou zpracovává společnost SUDOP Praha.

Pro přípražský úsek trati RS5 je určující výsledek studie proveditelnosti trati RS1, kdy v případě výběru severní varianty (přes Poříčany) vznikne východně od Prahy souběh těchto tras.

Neméně důležitá je otázka vedení tratí v Praze, která bude předmětem studie proveditelnosti pražského ulzu, který vypíše SŽDC v roce 2019.

Positivní dopady

- výrazné zkrácení jízdních dob mezi hlavními sídelními celky v ČR i v zahraničí
- zvýšení spolehlivosti železniční dopravy díky zavedení odděleného systému tratí
- možnost přechodu na stávající síť umožní zkrácení jízdních dob i do míst, kam není trať RS zavedena
- zvýšení konkurenceschopnosti železnice jako odvětví
- uvolnění kapacity na zatížených tratích pro rozvoj regionální a nákladní dopravy

Negativní dopady

- vysoké investiční náklady
- výrazné navýšení provozních i udržovacích nákladů

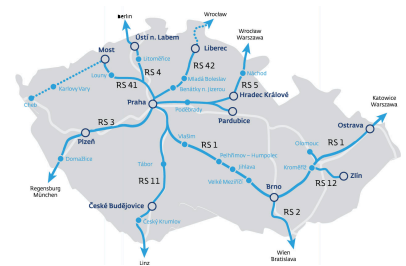
Rizika

- obtížná projednatelnost záměru

Lokalita



Grafická dokumentace



147 | RS - Rychlá spojení

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti pro RS3	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: červenec 2019 Kontrolní termín: červenec 2019	Pracuje se na tom
• Zajištění záměru projektu pro RS3	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí pro RS3	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
• • • Zajištění projektu stavby pro RS3	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: prosinec 2024	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby RS3	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2027	Čeká na zahájení
Zajištění studie proveditelnosti pro RS4	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí pro RS4	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Zajištění projektu stavby pro RS4	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby RS4	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2026	Čeká na zahájení
Zajištění studie proveditelnosti pro RS1	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom

Úkol	Informace	Stav
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí pro RS1	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění projektu stavby RS1	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby RS1	<p>Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení
Zajištění studie proveditelnosti pro RS5	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí pro RS5	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění projektu stavby pro RS5	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby RS5	<p>Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení

152 | Právní a technické normy pro zastávky VHD



Kapitola Návrhu

- 3.2.3 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

12

Charakteristika

Změna právních a technických norem (zejména Zákon č. 361/2000 Sb., Vyhláška č. 294/2015 Sb., ČSN 736110 či ČSN 73 6425) za účelem modernizace těchto norem dle praktických zkušeností, zkušeností z přípravy projektu Standard zastávek PID a zkušeností ze zahraničí a vytvoření podmínek pro kvalitnější realizace zastávek a přestupních bodů (terminálů) veřejné dopravy z pohledu veřejné dopravy a jejich uživatelů a jednodušší projednání s DOSS. Předmětem opatření je příprava návrhu novelizace a následně využití zákonodárné iniciativy hl. m. Prahy a Středočeského kraje.

Positivní dopady

Vytvoření podmínek v rámci právních a technických norem pro vyšší kvalitativní úroveň zastávek a přestupních bodů veřejné dopravy vyvážené z pohledu všech uživatelů veřejné dopravy a s tím související zvýšení atraktivity systému veřejné dopravy.

Negativní dopady

-

Rizika

Složitost a náročnost projednání změn právních i technických norem.

Lokalita



Grafická dokumentace



152 | Právní a technické normy pro zastávky VHD

Úkol	Informace	Stav
Sběr podnětů pro úpravy právních a technických norem	<p>Obsahem úkolu je sběr podnětů od relevantních odborů MHMP a KÚ SČK a městských a krajských organizací na změnu právních a technických norem na základě praktických zkušeností s projednáváním a realizace (moderních) úprav zastávek a přestupních bodů.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• Zpracování návrhu změny právních a technických norem	<p>Zpracování návrhu úprav právních a technických norem na základě sběru podnětů a interní projednání v rámci městských organizací.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Projednání a prosazení návrhu.	<p>Projednání s MDČR a následné podání návrhu s využitím zákonodárné iniciativy hl. m. Prahy a Středočeského kraje.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení

157 | Železniční spojení Praha - Mladá Boleslav - Liberec



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

72

Rok zahájení realizace

2025

Délka realizace (v měs.)

48

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 400 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o záměr projektové přípravy pro komplexní přestavbu a v části trasy i novostavbu železničního spojení mezi Prahou a Libercem. V současné době se zpracovává studie proveditelnosti, která navrhuje tři varianty trasování mezi Prahou a obcí Hoškovice (varianta Neratovice, Brandýs nad Labem, Milovice). Zbývající úsek do Liberce je invariantní.

V případě výběru Neratovické varianty dojde k zásadní přestavbě stávající jednokolejné neelektrizované trati č. 070. Od ní se trať odpojí v žst. Všetaty a po novostavbě se dostane až do prostoru obce Benátky nad Jizerou.

Brandýská varianta předpokládá novostavbu železniční trati již od nově zřízené odbočky před žst. Praha-Vysočany (variantně až za východním zhlavím žst. Vysočany). Tunelem, který může být společný i pro trať RS4 Praha - Ústí nad Labem - Dresden trať opustí pražský prostor a po odbočce z trati RS pokračuje směrem na Mladou Boleslav.

Milovická varianta předpokládá vedení po stávající trati č. 231 a 232 v úseku Praha - Milovice, přičemž mezi Lysou nad Labem a Milovicemi by došlo ke zdvoukolejnění. Trať by dále pokračovala po tzv. Všejské spojce a dále po komplexně modernizované trati č. 071 až do Mladé Boleslavi. Na novostavbě by vznikla zastávka Milovice-Boží Dar.

Positivní dopady

- zkrácení jízdní doby mezi Prahou a Libercem
- kapacitní spojení pro nákladní železniční dopravu s Mladou Boleslaví
- zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy

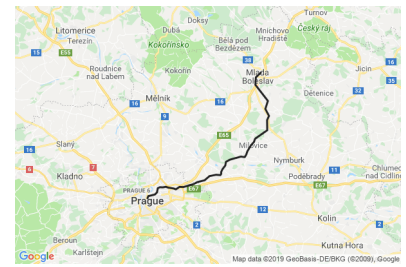
Negativní dopady

- vysoké stavební náklady
- i přes vložené investice nebude železniční spojení Prahy a Liberce konkurenceschopné silniční dopravě

Rizika

- obížná projednatelnost záměru

Lokalita



157 | Železniční spojení Praha - Mladá Boleslav - Liberec

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: srpen 2019	Pracuje se na tom
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Zajištění projektu stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2025	Čeká na zahájení

160 | Optimalizace trati Praha hl.n. - Praha-Smíchov



Kapitola Návrhu

- 3.1.1 Rekonstrukce kolejové infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

48

Investiční náklady celkem

- Celkem: 3 914 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o modernizaci úseku, po kterém procházejí železniční trati č. 122, 171 a 173 a je součástí III. tranzitního železničního koridoru. Zároveň jde o úsek procházející oblastí někdejších pražských předměstí Nusle a Smíchov, které v současnosti patří k žadaným rezidenčním lokalitám. V rámci stavby nedojde k výstavbě nového nebo domolici současného přemostění Vltavy a kapacita tratě se tak výrazně nezvýší. Významným počinem bude výstavba zastávky Praha-Výtoň na předpolí Výtoňského železničního mostu. V souvislosti s památkovou ochranou lokalit, kterými trať prochází nelze počítat s výstavbou protihlukových opatření (zdí) jako na jiných podobně modernizovaných tratích, přesto dojde ke snížení hlukové zátěže vlivem nového kolejového svršku.

Komplexní přestavbou projde žst. Praha-Smíchov. V souvislosti s opuštěním areálu Severní nástupiště bude sjednoceno zastavování vlaků jedoucích po tratích 122, 171 a 173 do jediné železniční stanice, čímž bude výrazně zlepšena možnost přestupů.

Pozitivní dopady

- zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu
- snížení hlukové zátěže
- zvýšení komfortu pro cestující
- přetrasování linky S65 do žst. Praha-Smíchov

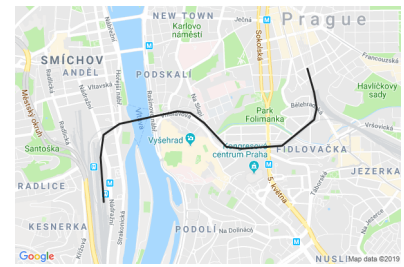
Negativní dopady

- nedojde ke zvýšení kapacity tratě

Rizika

- projednatelnost
- procesní průtahy při výběru zhotovitele

Lokalita



160 | Optimalizace trati Praha hl.n. - Praha-Smíchov

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• Zajištění záměru projektu	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• • Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
• • • Zajištění projektu stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2024	Čeká na zahájení

161 | Zpřístupnění žst. Praha hlavní nádraží z okolí



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 668 000 000 Kč
- MHMP: 66 800 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o záměr zpřístupnění železniční stanice prostřednictvím prodloužení severního podchodu nástupiště směrem k ulici Italská. Vytvoří se tak přímá pěší vazba mezi hlavním nádražím, areálem VŠE a ulicí Seifertova. Vstup do podchodu bude bezbariérový. Během realizace projektu má dojít také k rekonstrukci zastřešení nástupiště 5 - 7.

Dalším záměrem je zlepšení přístupu od Václavského náměstí ulicí Wilsonova, kde je v současné době mimořádně nekomfortní pěší přístup. Podél ulice Wilsonova by se měla objevit lávka, po které bude možné překonat prostor nad jižním zhlavím stanice až do prostoru křižovatky Václavského náměstí a Vinohradské.

Pozitivní dopady

Zlepšení dostupnosti hlavního nádraží z prostoru Prahy 3

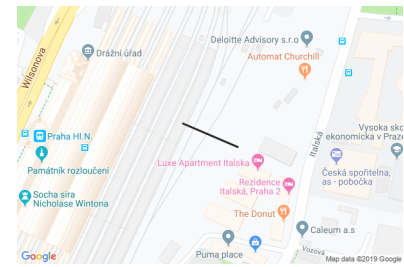
Bezbariérový přístup

Zrychlení cest cestujících

Rizika

- obtížná projednatelnost záměru
- nekoordinace s ostatními stavebními záměry v oblasti

Lokalita



161 | Zpřístupnění žst. Praha hlavní nádraží z okolí

Úkol	Informace	Stav
Zajištění záměru projektu	Splnit do: prosinec 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• • Zajištění projektu stavby	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. <hr/> Splnit do: květen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom

162 | Zkapacitnění trati Praha - Kolín



Kapitola Návrhu

- 3.1.1 Rekonstrukce kolejové infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

72

Rok zahájení realizace

2025

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 232 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o záměr projektové přípravy zkapacitnění železniční trati Praha - Kolín, označené v knižním jízdním řádu jako trať č. 011. Opatření, která povedou ke zkapacitnění mohou být infrastrukturní i organizační.

Infrastrukturní opatření představují doplňování dalších traťových kolejí a kolejových spojek. Tříkolejný úsek by měl vzniknout v úseku Nová Ves u Kolína - Kolín předjízdne nádraží a Tatce - Cerhenice. Čtyřkolejný úsek pak mezi Běchovicemi a Klánovicemi.

Organizační opatření sledují navýšení kapacity například díky homogenizaci jízdních dob či organizované vypravování vlaků osobní dopravy s důrazem na co nejdelší soupravy.

Positivní dopady

- zvýšení propustnosti vytížené příměstské trati Praha - Kolín
- umožnění navýšení objednávky osobní dopravy (zkrácení intervalu osobních vlaků)
- možnění průjezdu většího množství nákladních vlaků

Negativní dopady

- zábor některých pozemků mimo vlastnictví SŽDC
- zásah do nedávno rekonstruovaných či vybudovaných staveb

Rizika

- obtížná projednatelnost záměru

Lokalita



162 | Zkapacitnění trati Praha - Kolín

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení
• • Zajištění projektu stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: prosinec 2025	Čeká na zahájení

165 | Městské železniční linky



Kapitola Návrhu

- 3.2.16 Posílení veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

120

Provozní náklady celkem

- Celkem: 160 000 000 Kč / rok
- MHMP: 160 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Zatímco v regionu železniční linky zpravidla sledují tradiční historické vedení jednotlivých tratí a přepravních proudů, v Praze je situace dynamičtější a v souvislosti s novými požadavky, které se na železnici kladou je třeba komplexně řešit linkové vedení vlaků na území Prahy. Předpokládá se existence sítě linek, které budou po existujících tratích spojuvat jednotlivé městské čtvrti a tvořit nová a rychlejší spojení.

V současné době provozované linky:

S34 (Praha Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice)

- V současné době probíhají poslední jednání ohledně nové smlouvy s dopravcem KŽC Doprava s.r.o. včetně implementace nových standardů kvality PID. Smlouva bude na období 10 let, její součástí je dodání modernizovaných vozidel řady 813.2 (výrobce ŽOS Zvolen). Výhledově je uvažováno s prodloužením linky S34 po trase vlečky místního Cukrovaru do konečné zastávky Praha-Čakovice Zámecký park. Výhledově je uvažováno se zkrácením intervalu z 60 min. až na 30 min. Nutností je zkapacitnění tratě č. 070.

S49 (Roztoky u Prahy – Praha-Hostivař)

- V současné době jsou vlaky linky S49 Roztoky u Prahy – Praha-Hostivař provozovány dopravcem Arriva Transport s.r.o. Smlouva o závazku veřejné služby je konstruována tak, že je platná na období deseti let s možným vypovězením z důvodu změny na základě nabídkového řízení od roku 2021. Je zde tedy předpoklad vypsání nabídkového řízení na dopravce, který by provozoval linku S49 od změny jízdního řádu v prosinci 2021. Pro zlepšení návaznosti na MHD je třeba vyřešit zastávku Praha-Depo Hostivař alespoň v provizorní podobě. Výhledově je uvažováno s provozem linky S49 v celodenním intervalu 30 min.

Uvažované linky:

S61 (Praha-Smíchov – Praha-Vršovice – Praha-Zahradní Město – Praha-Depo Hostivař – Praha-Běchovice)

- Provoz linky S61 není v současné době umožněn z důvodu stavebních prací v železniční stanici Praha-Vršovice. Po

Lokalita



jejich dokončení bude infrastruktura této stanice schopna umožnit provoz linky S61 (předpoklad dokončení v roce 2021) v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice

S71 (Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město – Praha-Depo Hostivař – Praha-Běchovice)

- V současné době není možné zavedení linky z důvodu nedostatečné kapacity tzv. jižní nákladní spojky.

Pozitivní dopady

- vznik nových rychlých spojení, která využívají konkurenční výhodu železnice

Negativní dopady

- vyvolá zvýšení provozních nákladů

Rizika

- vyčerpání kapacity stávající železniční infrastruktury
- nedostatek provozního personálu

165 | Městské železniční linky

Úkol	Informace	Stav
Zajištění dokumentace pro opatření nutných pro prodloužení linky S61 do železniční stanice Praha-Smíchov - studie proveditelnosti	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• Zajištění dokumentace pro opatření nutných pro prodloužení linky S61 do železniční stanice Praha-Smíchov - záměr projektu	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: srpen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• • Zajištění dokumentace pro opatření nutných pro prodloužení linky S61 do železniční stanice Praha-Smíchov - dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
• • • Zajištění dokumentace pro opatření nutných pro prodloužení linky S61 do železniční stanice Praha-Smíchov - projekt stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2024	Čeká na zahájení
• • • • Realizace opatření nutných pro prodloužení linky S61 do železniční stanice Praha-Smíchov	Úkolem SŽDC je realizace stavby dle předchozích dokumentací Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2025	Čeká na zahájení
Zajištění dokumentace pro zastávku Praha-U Kříže - záměr projektu	Splnit do: leden 2019	Splněno
• Zajištění dokumentace pro zastávku Praha-U Kříže - dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení
• • Zajištění dokumentace pro zastávku Praha-U Kříže - projekt stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení
• • • Výstavba železniční zastávky Praha-U Kříže	Úkolem SŽDC je výstavba zastávky dle předchozích dokumentací Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: prosinec 2025	Čeká na zahájení
Zajištění dokumentace pro zkapacitnění Jižní spojky - studie proveditelnosti	Pro zavedení linky S71 je nutné zkapacitnění železniční tratě tzv. Jižní spojky v úseku Odbočka Tunel - Praha-Zahradní město. Součástí zkapacitnění by měla být též studijní prověření a výstavba nových zastávek (pokud dokumentace na železniční zastávky nebudou probíhat odděleně) Praha-Braník Ve Studeném, Praha-Spořilov a výstavba druhého nátopiště v železniční zastávce Praha-Kačerov. Úkolem SŽDC je zajistit projektovou dokumentaci. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: leden 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
• Zajištění dokumentace pro zkapacitnění Jižní spojky - záměr projektu	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění dokumentace pro zkapacitnění Jižní spojky - dokumentace pro územní rozhodnutí	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení
• • • Zajištění dokumentace pro zkapacitnění Jižní spojky - projekt stavby	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2029</p>	Čeká na zahájení
• • • • Zkapacitnění Jižní spojky - realizace	<p>Úkolem SŽDC je realizace stavby dle předchozích dokumentací</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2023</p>	Čeká na zahájení
Dokumentace pro zprovoznění vlečky Cukrovar Čakovice pro osobní dopravu - studie	<p>Předpokladem pro prodloužení linky S34 do zastávky Praha-Čakovice Zámecký park je uvedení současné vlečky do provozuschopného stavu, výstavba samotné konečné zastávky, vyřešení úrovněvého křížení s ulicí Cukrovarskou a takové zapojení vlečky, aby byl umožněn průjezd vlaků linky S34 na trať č. 070 Praha - Neratovice - Všetaty - Mladá Boleslav - Turnov. Nutností jsou tedy stavební úpravy zapojení vlečky do pražského zhlaví žst. Praha-Čakovice a úprava zabezpečovacího zařízení v žst. Praha-Čakovice. Pro vyřešení výše uvedené problematiky je úkolem MČ Praha 14 vypracovat komplexní studii zprovoznění vlečky pro osobní dopravu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: MČ Praha Čakovice Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Pracuje se na tom
• Dokumentace zprovoznění vlečky Cukrovar Čakovice pro osobní dopravu - projekt	<p>Úkolem MČ Čakovice je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Zodpovědný subjekt: MČ Praha Čakovice Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Zprovoznění vlečky Cukrovar Čakovice pro osobní dopravu - realizace	<p>Zprovoznění vlečky Cukrovar Čakovice pro osobní dopravu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2023</p>	Čeká na zahájení
Zajištění studie proveditelnosti zkapacitnění tratě č. 070	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí zkapacitnění tratě č. 070	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
<ul style="list-style-type: none"> • • Zajištění projektu stavby zkapacitnění tratě č. 070 	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • • Realizace zkapacitnění tratě č. 070 	<p>Úkolem SŽDC je zajistit zkapacitnit železniční trati č. 070 alespoň v úseku Praha - Všetaty.</p> <p>Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení
Vypsání nabídkového řízení pro výběr dopravce na lince S49 a S61	<p>V současné době jsou vlaky linky S49 Roztoky u Prahy - Praha-Hostivař provozovány dopravcem Arriva Transport s.r.o. Smlouva o závazku veřejné služby je konstruována tak, že je platná na období deseti let s možným vypovězením z důvodu změny na základě nabídkového řízení od roku 2021. Je zde tedy předpoklad vypsání nabídkového řízení na dopravce, který by provozoval linku S49 od změny jízdního řádu v prosinci 2021, ideálně by se mělo jednat o stejný kontrakt jako pro linku S61, jejíž provoz bude spouštěn ve shodném období, garantem je ROPID.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění vozidel na lince S49 a S61 	<p>Organizace ROPID bude garantem zajištění provozu na lince S61, jedním ze základních kroků je nákup nových vozidel ve spolupráci s dopravcem a ve spolupráci s Magistrátem hlavního města Prahy zajištěno financování provozu na lince S61, garantem je ROPID.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • Zajištění financování linky S49 a S61 	<p>Po výběru dopravce a nákupu kolejových vozidel je třeba zajistit financování dopravy na lince S49. Ve spolupráci s organizací ROPID bude úkolem Magistrátu hlavního města Prahy zajistit financování provozu této linky</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
Zajištění dokumentace pro nové zastávky mezi Hostivaří a Běchovicemi - studie	<p>Pro zlepšení návaznosti na MHD je třeba zajistit výstavbu nových zastávek Praha-Jiráskova čtvrť, Praha-Jahodnice, Praha-Hostavice, výstavba či úprava nástupištních hran v železniční stanici Praha-Běchovice. Úkolem MČ Prahy 14 je zajistit dokumentaci pro realizaci zastávky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: MČ Praha 14 Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Pracuje se na tom
<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění dokumentace pro nové zastávky mezi Hostivaří a Běchovicemi - projekt 	<p>Úkolem MČ Prahy 14 je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: leden 2019 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • Zajištění financování a výstavba nových zastávek mezi Hostivaří a Běchovicemi 	<p>Úkolem MČ Prahy 14 a Odborem investičním je realizace stavby dle předchozích dokumentací</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
Zajištění dokumentace zastávky Praha-Depo Hostivař v provizorní podobě	<p>V první fázi je pro zajištění návaznosti linek S49 a S61 zřídit zastávku Praha-Depo Hostivař alespoň v provizorní podobě. Úkolem pro SŽDC je zajistit projektovou dokumentaci pro realizaci zastávky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění výstavby zastávky Praha-Depo Hostivař v provizorní podobě	<p>Úkolem SŽDC je realizace stavby dle předchozích dokumentací</p> <p>Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
Vypsání nabídkového řízení pro výběr dopravce na lince S71	<p>Organizace ROPID bude garantem zajištění provozu na lince S71, prvním krokem je vypsání nabídkového řízení na dopravce, dále následuje nákup nových vozidel ve spolupráci s dopravcem a ve spolupráci s Magistrátem hlavního města Prahy zajištěno financování provozu na lince S71. Termín bude odvislý od infrastrukturních zásahů v kompetenci SŽDC, garantem je ROPID.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění vozidel na lince S71	<p>Organizace ROPID bude garantem zajištění provozu na lince S71, prvním krokem je vypsání nabídkového řízení na dopravce, dále následuje nákup nových vozidel ve spolupráci s dopravcem a ve spolupráci s Magistrátem hlavního města Prahy zajištěno financování provozu na lince S71. Termín bude odvislý od infrastrukturních zásahů v kompetenci SŽDC, garantem je ROPID.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění financování provozu na lince S71	<p>Organizace ROPID bude garantem zajištění provozu na lince S71, prvním krokem je vypsání nabídkového řízení na dopravce, dále následuje nákup nových vozidel ve spolupráci s dopravcem a ve spolupráci s Magistrátem hlavního města Prahy zajištěno financování provozu na lince S71. Termín bude odvislý od infrastrukturních zásahů v kompetenci SŽDC, provoz bude financován z prostředků hlavního města Prahy.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
Zajištění dokumentace zastávky Praha-Depo Hostivař v definitivní podobě - studie proveditelnosti	<p>Výhledově bude přestupní uzel zahrnut do modernizace železniční stanice zahrnut do modernizace současné železniční stanice Praha-Malešice. Úkolem SŽDC je zajistit projektovou dokumentaci.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění dokumentace zastávky Praha-Depo Hostivař v definitivní podobě - záměr projektu	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění dokumentace zastávky Praha-Depo Hostivař v definitivní podobě - dokumentace pro územní rozhodnutí	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2023</p>	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
• • • Zajištění dokumentace zastávky Praha-Depo Hostivař v definitivní podobě - projekt stavby	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení
• • • • Zastávka Praha-Depo Hostivař v definitivní podobě - realizace	<p>Úkolem SŽDC je realizace stavby dle předchozích dokumentací</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2029 Kontrolní termín: prosinec 2027</p>	Čeká na zahájení
Zkrácení intervalu linky S34 - smluvní zajištění	<p>V rámci zkrácení intervalu na lince S34 až na 30 minut je třeba vyřešit smluvní zajištění závazku veřejné služby v drážní dopravě. Pro tyto účely je třeba též vyřešit doplnění vozového parku a zajištění financování provozu, garantem je ROPID.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2024</p>	Čeká na zahájení
• Zkrácení intervalu na lince S34 - zajištění vozidel	<p>V rámci zkrácení intervalu na lince S34 až na 30 minut je třeba vyřešit smluvní zajištění závazku veřejné služby v drážní dopravě. Pro tyto účely je třeba též vyřešit doplnění vozového parku a zajištění financování provozu, garantem je ROPID.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2024</p>	Čeká na zahájení
• • Zkrácení intervalu na lince S34 - zajištění financování	<p>V rámci zkrácení intervalu na lince S34 až na 30 minut je třeba vyřešit smluvní zajištění závazku veřejné služby v drážní dopravě. Pro tyto účely je třeba též vyřešit doplnění vozového parku a zajištění financování provozu z prostředků hlavního města Prahy.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2026</p>	Čeká na zahájení

166 | Průjezdny model železničních linek



Kapitola Návrhu

- 3.1.11 Posílení veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

120

Charakteristika

V současné době je průjezdny model v částečné podobě realizován v podobě linek S7 a S9 a to v období přepravních špiček. Další rozšiřování průjezdného modelu za současného stavu železniční infrastruktury je možné pouze v omezené míře na výše zmíněných linkách (rozšíření období přepravních špiček, které by vyplývalo z přepravních průzkumů). Zavedení dalších průjezdných linek skrz centrum není vzhledem k charakteristice jednotlivých linek (zejména S3 a S8/S88) a nasazených vozidel (jak z pohledu maximální rychlosti tak maximální kapacity) vhodné. Obzvláště v období přepravních špiček, kdy je poptávka po průjezdu skrz centrum největší, jsou nabízené kapacity na obou potenciálních ramenech značně odlišné, v současné době navíc není známo, jakým způsobem bude přistoupeno k případné modernizaci železničních tratí č. 070 a 210, kdy ze strany SŽDC je předpoklad bližšího horizontu realizace zkapacitnění trati č. 070, což povede k dalšímu navýšování v charakteristikách jednotlivých linek.

Významné rozšíření průjezdného modelu se tak předpokládá po výstavbě nových kolejových kapacit v centrální části železničního uzlu Praha, tzn. po výstavbě tzv. Nového spojení 2. V současné době SŽDC připravuje zadání pro vypsání výběrové řízení na zhotovitele studie železničního uzlu Praha, následně bude zpracován výše uvedený studijní materiál.

Positivní dopady

- vznik nových přepravních vztahů díky spojení linek
- zvýšení komfortu pro cestující odstraněním přestupů
- efektivnější využití vozidel (odstranění prostojů)

Negativní dopady

- nebezpečí přenášení zpoždění díky delšímu vozebnímu ramenu linek
- pro průjezdné linky není možné využít Masarykovo nádraží

Rizika

- v případě liberalizace trhu příměstských železničních linek zřejmě nebudou soutěženy propojené linky, ale pouze ty současné

Lokalita



166 | Průjezdny model železničních linek

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti modernizace ŽUP Praha	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• Zajištění záměru projektu ŽUP Praha	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí modernizace ŽUP Praha	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: prosinec 2024</p>	Čeká na zahájení
• • • Zajištění projektu stavby modernizace ŽUP Praha	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: prosinec 2029 Kontrolní termín: prosinec 2026</p>	Čeká na zahájení
• • • • Realizace modernizace ŽUP Praha	<p>Úkolem SŽDC je zajištění výstavby opatření vyplývajících z předchozích dokumentací modernizace ŽUP Praha</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení
Smluvní zajištění navýšení výkonů	<p>Po dokončení dílčích infrastrukturních opatření se předpokládá zásadní navýšení rozsahu dopravy, obdobně jako při realizaci Nového spojení 1. Úkolem ROPIDu (a případně částečně IDSK) bude smluvní zajištění nově zaváděných výkonů. Horizonty realizace se budou odvíjet výhradně podle postupu stavebních prací.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění vozidel pro nové výkony	<p>Na základě smluvního zajištění s dopravcem budou vedena jednání ohledně mákupu nových vozidel. Termín realizace se opět bude odvíjet od postupu stavebních prací. Garantem je ROPID případně IDSK.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění financování navýšení rozsahu dopravy	<p>Na základě objednaných výkonů je třeba zajistit též finanční krytí pro provoz nově zaváděných vlaků, který bude hrazen z rozpočtu hl.m. Prahy případně Středočeského kraje dle územní příslušnosti.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení

167 | Nové spojení 2 (Metro S)



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

120

Rok zahájení realizace

2029

Délka realizace (v měs.)

84

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 340 000 000 Kč
- MHMP: 335 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o projektovou přípravu záměru propojit železniční tratě v centru Prahy a vytvořit tak plně průjezdný model železničního uzlu. Předpokládá se zapojení tratě od východu ze směru Libeň/Karlín, z východu od stanice Vršovice, z jihu od Smíchova a od severu ze stanice Bubny. Na nových tratích, které by vzhledem k zástavbě byly výhradně tunelové by vznikly nové zastávky obsluhující centrum města. V blízkosti hlavního nádraží vznikne nová přestupní stanice mezi městskou, příměstskou i dálkovou dopravou. Celková délka podzemních úseků dosahuje zhruba 9 km.

Pozitivní dopady

- zvýšení dopravního výkonu pražské železnice a její spolehlivosti
- separace regionální a dálkové železniční dopravy
- obsluha centra města přímými vlaky z regionu
- možnost výrazného zkrácení intervalu železničních linek
- odlehčení metru a tramvajím v centrální části města
- výzva pro kvalitní urbanistické a architektonické zpracování

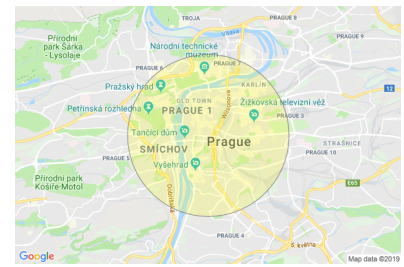
Negativní dopady

- projekt je finančně i technicky enormně náročný
- výrazné navýšení provozních nákladů

Rizika

- mimořádně obtížná projednatelnost záměru
- zajištění provozní finanční udržitelnosti projektu
- komunikace mezi hlavním městem a státními organizacemi

Lokalita



167 | Nové spojení 2 (Metro S)

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• Zajištění záměru projektu	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: červen 2022	Čeká na zahájení
• • Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: prosinec 2024	Čeká na zahájení
• • • Zajištění projektu stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2029 Kontrolní termín: prosinec 2026	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2029	Čeká na zahájení

170 | Mimoúrovňový přesmyk Praha-Libeň



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

66

Rok zahájení realizace

2025

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 294 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o novostavbu přemostění východního zhlaví žst. Praha-Libeň pro zajištění bezkolizního průjezdu vlaků mezi sudou skupinou kolejí a spojkou Libeň-Malešice. V současné době je tento průjezd úrovnňový a kvůli zatížení trati Praha-Kolín je v některých časových obdobích nemožné provést vlaky přes tento kritický bod.

Realizací tohoto opatření dojde k výraznému zlepšení možností průjezdu pro nákladní vlaky v severojižním směru (například pro relaci Německo - kontejnerový terminál Uhřetěves). Dalším přínosem bude možnost zavedení celotýdenního provozu na městské lince S41 mezi Libní a Hostivaří.

Pozitivní dopady

- výrazné zvýšení kapacity tratě
- možnost zavedení městských železničních linek

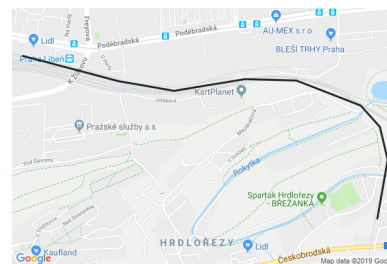
Negativní dopady

- zvýšení hlukové zátěže v lokalitě

Rizika

- obtížná projednatelnost záměru

Lokalita



Grafická dokumentace



170 | Mimoúrovňový přesmyk Praha-Libeň

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí 	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
<ul style="list-style-type: none"> • • Zajištění projektu stavby 	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • • Realizace stavby 	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: prosinec 2024	Čeká na zahájení

171 | Kapacitní železniční vozidla



Kapitola Návrhu

- 3.1.11 Posílení veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

48

Investiční náklady celkem

- Celkem: 7 730 000 000 Kč
- MHMP: 1 932 500 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o záměr pořízení nových vozidel, která budou zajišťovat provoz v Praze a Středočeském kraji. Nové soupravy splní současné požadavky na moderní, rychlou a atraktivní železniční dopravu. Těmito požadavky jsou například:

- bezbariérovost
- klimatizovaný interiér, wi-fi připojení, zásuvky 230V a USB
- oddíl pro kola
- rychlost 160 km/h
- dvousystémové provedení
- atraktivní a účelný design exteriéru i interiéru

Kvůli zajištění dostatečné kapacity jsou výhodné zejména dvoupodlažní jednotky. Důležité je také zajištění dělení 200m souprav tak, aby bylo možné provozovat i kratší jednotky na méně zatížených spojích.

Pozitivní dopady

- zvýšení atraktivity železniční dopravy
- možnost navýšení objednávký železniční dopravy
- snížení nákladů na údržbu
- možnost výrazného příspěvku na pořízení vozidel ze strany EU

Negativní dopady

- nutnost investice do údržovací infrastruktury (depa, odstavy)

Rizika

- nová vozidla nemusí nutně vést ke snížení údržbových nákladů
- nevyužití fondů EU může vést k zastavení projektu

Lokalita



171 | Kapacitní železniční vozidla

Úkol	Informace	Stav
Zpracování Konceptce rozvoje parku železničních vozidel PID	<p>Předmětem úkolu je zpracování Konceptce rozvoje parku železničních vozidel PID zejména v souvislosti s uzavíráním nových smluv se železničními dopravci, respektive připravovanými výběrovými řízeními na dopravce linek S PID. Vstupem pro zpracování této Konceptce budou především:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Standardy kvality PID - Vlaky PID a obecně požadavky na zvyšující se kvalitu vlakové dopravy pro cestující • předpokládaný vývoj poptávky po přepravě, a to v závislosti na postupující urbanizaci a suburbanizaci v rámci Prahy a Středočeského kraje. V potaz je nutno brát také cíle definované v dopravní, klimatické a energetické koncepci ČR a ve strategických a koncepčních dokumentech HMP (SČK), respektive cíle stanovené v P+ Dopravní politice a P+ Návrhu • stávající stav perku železničních vozidel v PID • postup přípravy a realizace plánovaných staveb a opatření železniční infrastruktury <p>Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Pracuje se na tom
• Zajištění naplnění Konceptce rozvoje parku železničních vozidel PID	<p>Předmětem úkolu je zajištění naplnění Konceptce rozvoje parku železničních vozidel PID definované v předchozím úkolu. Tímto "zajištěním" se myslí především:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zajištění financování obnovy parku železničních vozidel pro provoz v PID na úrovni hl. m. Prahy i Středočeského kraje a s tím související politické dohody obou krajů na financování této obnovy • realizaci této koncepce prostřednictvím smluv s dopravci <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
Studie vývoje přepravní poptávky na vybraných železničních tratích do roku 2030	<p>Předmětem úkolu je pořízení studie vývoje přepravní poptávky (model přepravní poptávky) na vybraných hlavních železničních tratích radiálně směřujících do hl. m. Prahy s horizontem do roku 2030.</p> <p>Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení

173 | Koordinace návrhů preference VHD ve Středočeském kraji



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

12

Charakteristika

Nastavení procesů a koordinace přípravy a realizace preferenčních opatření na území Středočeského kraje a nastavení kompetencí a rolí jednotlivých partnerů, zejména Krajského úřadu Středočeského kraje, IDSK, SÚS Středočeského kraje, ŘSD a jednotlivých obcí a měst na území Středočeského kraje. Součástí musí být i **pracovní skupina** pro koordinaci návrhu preference VHD - včetně zajištění současného řešení infrastruktury a dopravního řešení bez prodlevy.

Jednotlivá preferenční opatření budou vycházet ze schváleného koncepčního dokumentu "**Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji**" (viz ID 45) a jsou rozřazena do:

- "**Preference na SSZ ve Středočeském kraji - řadiče a dopravní řešení**" (viz ID 48)
- "**Preference na SSZ ve Středočeském kraji - vozidla**" (viz ID 60)
- "**Program na realizaci prostorových preferenčních opatření Středočeského kraje**" (viz ID 177)

Pozitivní dopady

Centralizace procesů a struktury realizace preferenčních opatření přinese efektivnější a průžnější realizaci preferenčních opatření a zároveň vytvoří podmínky pro efektivnější spolupráci Krajského úřadu Středočeského kraje, jeho organizací a měst a obcí v této oblasti a naplňování příslušné koncepce (viz koncepční dokument).

Rizika

- nepřipravenost Středočeského kraje nebo jeho organizací (organizační struktura, personální obsazení) k systémovému řešení preference veřejné dopravy

Lokalita



Grafická dokumentace



173 | Koordinace návrhů preference VHD ve Středočeském kraji

Úkol	Informace	Stav
Příprava Návrhu procesního nastavení a koordinace realizace preferenčních opatření na území SČK	Návrh kromě vlastního nastavení a koordinace bude obsahovat také kompetence a odpovědnosti jednotlivých odborů Krajského úřadu a krajských organizací včetně příslušných procesních postupů. Možnost koordinace s existujícím procesním nastavením kompetencí pražské organizace ROPID, která je od 2016 zodpovědná za koordinaci přípravy a realizaci preferenčních opatření na území HMP (usnesení RHMP č. 113 ze dne 26.1.2016). Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• Projednání/konzultace Návrhu procesního nastavení realizace preferenčních opatření na území SČK	Projednání Návrhu procesního nastavení realizace preferenčních opatření s relevantními odbory Krajského úřadu SČK, krajskými organizacemi, stavebními úřady středočeských ORP a vypořádání případných připomínek. Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení
• • Schválení Procesního nastavení realizace preferenčních opatření na území SČK v orgánech kraje	Příprava a předložení tisku k projednání v orgánech kraje. Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: září 2021	Čeká na zahájení
• • • Implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření (Krajský úřad SČK)	Administrativní a technické úkony v nastavení vnitřních procesů Odboru dopravy KÚ a případně dalších odborů nebo organizací/ORP apod. - dle znění schváleného tisku. Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: červen 2022	Čeká na zahájení
• • • Implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření (IDSK)	Administrativní a technické úkony v nastavení vnitřních procesů IDSK. Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: červen 2022	Čeká na zahájení
• • • Implementace nového procesního nastavení realizace preferenčních opatření (KSÚS)	Administrativní a technické úkony v nastavení vnitřních procesů KSÚS. Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: červen 2022	Čeká na zahájení

175 | Bezpečnostní úpravy nehodových míst



Kapitola Návrhu

- 3.1.9 Bezpečnost dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Realizace opatření
- Realizace již probíhá
- Program

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

144

Investiční náklady celkem

- Celkem: 600 000 000 Kč
- MHMP: 600 000 000 Kč

Charakteristika

Balíčkové opatření pro "akce BESIP". V současné době ročně 30-50 mil. Kč na úpravy lokalit dle požadavků MČ - přechody, křižovatky, přisvětlování přechodů. Jedná se o lokální akce, v součtu mají ale celoměstský význam. Nyní cca 70 požadavků na stavební úpravy a cca 160 na přisvětlování přechodů. Projekty jsou zadávány každý rok po doporučení pracovní skupiny BESIP při RFD MHMP a následně schváleny RHMP. Součástí jsou i preventivní programy - Bezpečné cesty do školy aj. Investiční náklady vychází z násobků 50 mil. Kč/rok

Pozitivní dopady

- Odstranění nehodových/rizikových míst
- Dlouhodobé snižování počtu dopravních nehod, především s osobními následky
- Samovysvětlující/odpouštějící komunikace
- Podpora aktivní dopravy

Negativní dopady

- Vyvolá náklady na údržbu
- Může dojít k omezení automobilové dopravy

Rizika

- Střet různorodých požadavků jednotlivých módů dopravy
- Stanoviska památkářů, správců (sítě, ...)
- Rozdílné představy samosprávy a státní správy

Lokalita



Grafická dokumentace

175 | Bezpečnostní úpravy nehodových míst

Úkol	Informace	Stav
identifikace prioritních lokalit pro zahájení přípravy PD v daném roce	<p>Vyhodnocení stávajících požadavků na zvýšení bezpečnosti provozu s cílem vybrat prioritní lokality pro zahájení investiční přípravy v roce 2019 (20 lokalit). Zadání pro TSK, získání koncepčního vyjádření IPR k daným záměrům. Tento úkol je platný každý rok cca v květnu (balíčkové opatření).</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: květen 2019 Kontrolní termín: květen 2019</p>	Pracuje se na tom
• získání stavebního povolení ke konkrétním akcím	<p>TSK zadá jednotlivé akce projektantům dle interních podmínek VZ. Zahájení přípravy PD, projednání s dotčenými orgány. Cílem je ke každé akci získat pravomocné stavební povolení. Termín je závislý na rozsahu akce a procesu projednání PD. Tento úkol je platný každý rok (balíčkové opatření).</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: květen 2021 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• • realizace akcí	<p>V závislosti na získání stavebního povolení postupná realizace jednotlivých akcí. Tento úkol je platný každý rok (balíčkové opatření).</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Pracuje se na tom

177 | Program na realizaci prostorových preferenčních opatření SČK



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Program

Investiční náklady celkem

- Celkem: 160 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Program **navrhování a realizace preferenčních opatření, zejména prostorových**, na území Středočeského kraje za účelem odstranění problémových míst provozu spojů PID.

Náplň programu vychází ze schváleného koncepčního dokumentu "**Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji**" (viz ID 45) a je řízena dle schválené "**Koordinace návrhů preference VHD ve Středočeském kraji**" (viz ID 173) se zapojením všech relevantních partnerů.

Na realizaci opatření se předpokládají **investiční náklady cca 20 mil. Kč/rok** (20 mil. Kč x 8 let návrhového období (do 2030) = 160 mil. Kč).

Zdroje financování budou různé v návaznosti na vlastníka/správce jednotlivých částí komunikační sítě na území Středočeského kraje a dle podmínek jednotlivých dotačních titulů fondů EU platných od spuštění programu od roku 2022 a dále.

Positivní dopady

Zvýšení cestovní rychlosti a zvýšení spolehlivosti vozidel VHD, a s tím související zvýšení atraktivity veřejné dopravy pro cestující, zvýšení energetické a ekonomické efektivity jejího provozu a zvýšení kapacity infrastruktury pro veřejnou dopravu.

Negativní dopady

Možné lokální zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu; snížení kapacity z pohledu počtu vozidel automobilové dopravy (v kontextu dopravní politiky může být žádoucí), nikoliv však z pohledu počtu osob projíždějící profilem komunikace; dopravní problémy po zavedení opatření (často rozplynutí těchto problémů v krátkém časovém horizontu - zkušenosti ze zahraničí).

Rizika

Nekomplexní/nedůsledná realizace preferenčních opatření; realizace opatření částečně ("snaha vyhovět všem" - typicky vede k nezlepšení podmínek pro provoz veřejné dopravy i zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu = zmaření investice z veřejných prostředků).

Lokalita



Grafická dokumentace



177 | Program na realizaci prostorových preferenčních opatření SČK

Úkol	Informace	Stav
Identifikace prioritních lokalit pro zahájení přípravy projektové dokumentace v daném roce	<p>Dle schválené "Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji" (viz ID 45) návrh požadavků na realizaci preference s cílem vybrat prioritní lokality pro zahájení investiční přípravy v daném roce. Tento úkol je platný každý rok cca v říjnu (balíčkové opatření) a je řízen dle kompetencí vyplívajících ze schváleného dokumentu "Koordinační návrh preference VHD ve Středočeském kraji" (ID 173).</p> <hr/> <p>Splnit do: říjen 2022 Kontrolní termín: květen 2022</p>	Čeká na zahájení
• Získání stavebního povolení ke konkrétním akcím	<p>Příslušný zadavatel zadá jednotlivé akce projektantům. Zahájení přípravy PD, projednání s dotčenými orgány. Cílem je ke každé akci získat pravomocné stavební povolení. Termín je závislý na rozsahu akce a procesu projednání PD. Tento úkol je platný každý rok (balíčkové opatření). Uzavření do srpna každého roku umožní zařazení akce do rozpočtu následujícího roku.</p> <hr/> <p>Splnit do: srpen 2024 Kontrolní termín: srpen 2023</p>	Čeká na zahájení
• • Realizace akcí se stavebním povolením a schváleným finančním krytím	<p>V závislosti na získání stavebního povolení a finančního krytí následuje postupná realizace jednotlivých akcí. Tento úkol je platný každý rok (balíčkové opatření).</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: březen 2025</p>	Čeká na zahájení

181 | Odstranění billboardů od MK s rychlostí 70 km/h a více



Kapitola Návrhu

- 3.1.9 Bezpečnost dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

12

Charakteristika

Cílem legislativního/procesního opatření je systematicky odstraňovat reklamní panely z okolí místních komunikací na území hl. m. Prahy s rychlostí 70 km/h. Panely upoutávají pozornost řidičů na úkor sledování dopravní situace a dopravního značení. Jedná se o rizikový prvek v rámci dopravní infrastruktury z pohledu bezpečnosti provozu. Odstranění se předpokládá na náklady majitele.

Pozitivní dopady

- vytváření bezpečného dopravního prostředí a dopravní infrastruktury
- odstraňování rizikových míst

Negativní dopady

- nejsou žádné

Rizika

- odpor majitelů/provozovatelů reklamních panelů

Lokalita



181 | Odstranění billboardů od MK s rychlostí 70 km/h a více

Úkol	Informace	Stav
analýza mechanismů pro místní komunikace	<p>S ohledem na legislativu, která se týká dálnic a silnic I. třídy nutno nastavit principy pro místní komunikace. Součástí může být rešerše zahraničních postupů. Výsledkem má být zakotvení legislativního nástroje, na základě kterého bude možné odstranit stávající problematické billboardy.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
identifikace rizikových billboardů	<hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• vydání opatření pro odstranění vybraných billboardů	<p>Úřední postup nezbytný pro následné odstranění billboardů, které byly identifikovány.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor pozemních komunikací a drah MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení
• • odstranění billboardů	<p>Vyzvaní majitelé na své náklady odstraní billboardy.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor pozemních komunikací a drah MHMP Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení

182 | Strategie BESIP pro hl. m. Prahu



Kapitola Návrhu

- 3.2.14 Zklidňování dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

6

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 Kč

Charakteristika

V současné době hl. m. Prahy nemá žádnou strategii v oblasti BESIP. Úpravy infrastruktury a preventivní programy se řeší opertivně dle dílčího vyhodnocení priorit ve spolupráci s pracovní skupinou BESIP při RFD MHMP. Strategie umožní řešit tyto otázky na koncepční úrovni. Nezbytné je propojení s Národní strategií BESIP, Strategickým plánem a P+.

- analytická část - analýza infrastruktury a provozu, nehodovost a problematická místa, prevence
- koncepční část - stanovení vize, krátkodobých a dlouhodobých cílů, prioritizace
- implementační část - finální náročnost, akční plán, projednání s vedením města

Kromě jiných otázek je záhodno věnovat se:

- problematika přechodů přes více jízdnic pruhů (jiné řešení kromě SSZ)
- levé odbočení přes TT (Petřiny - ochranné ostrůvky pro chodce zvýšily počet nehody mezi IAD a TRAM při levém odbočení IAD)

Pozitivní dopady

- Koncepční dokument pro oblast BESIP
- Systematické řešení problematických otázek v oblasti BESIP

Negativní dopady

- Nejsou žádné

Rizika

- Nízká míra respektování ze strany dotčených orgánů
- Provázanost s rozpočtem hl. m. Prahy

Lokalita



182 | Strategie BESIP pro hl. m. Prahu

Úkol	Informace	Stav
výběr zhotovitele strategie	<p>Odbor PRI MHMP dokončí VZ a podepíše smlouvu na zpracování strategie. Návaznost na zadání VZ, které připravil ODO MHMP.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor projektového řízení MHMP Splnit do: červen 2019 Kontrolní termín: červen 2019</p>	Pracuje se na tom
zpracování strategie	<p>Zpracovatel vytvoří strategii, která bude obsahovat analytickou a návrhovou část. Postup bude průběžně konzultovat s odborem ODO MHMP sestavenou pracovní skupinou.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: říjen 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
• dokončení a schválení strategie	<p>Zpracovatel dokončí strategii, kterou předá odboru MHMP. Odbor ODO MHMP zajistí projednání v RHMP</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Čeká na zahájení

183 | Oprava Barrandovského mostu



Kapitola Návrhu

- 3.1.2 Rekonstrukce silniční infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

58

Investiční náklady celkem

- Celkem: 600 000 000 Kč
- MHMP: 600 000 000 Kč

Charakteristika

Vzhledem ke stáří a vyčerpání mostu již vykazují mostní podpěry, závěrné zdi a křídla mostních konstrukcí trhliny s výluhy pojiva a průsaky. V oblastech předpínací výztuže se vyskytují štěrková hnízda s nedostatkem pojiva a korodující výztuží. Kotevní systém je narušen prolínající vodou. Diagnostickým průzkumem bylo identifikováno riziko nerovnoměrného zainjektování kabelových kanálků a následné koroze tvrdé výztuže. Při vedení předpínacích kabelů jsou pozorované výluhy a nadlimitní koncentrace chloridů, které podporují korozi. Vozovka na mostě je nerovná s vyjetými koleje v jízdnicích pružících. Je poškozený izolační systém mostu včetně odvodnění.

Současný stavební stav mostní konstrukce je: spodní stavba IV–uspokojivý, nosná konstrukce V–špatný.

Je navržena celková rekonstrukce mostu představující výměnu mostního svršku s novou izolací a odvodněním, dále komplexní průzkum předpínací výztuže s alternativním zesílením konstrukce a reinjektáží kanálků. Dle diagnostiky bude provedena sanace nosné konstrukce dle závěrů a výměna mostních závěrů a ložisek.

Positivní dopady

Zachování provozuschopnosti a prodloužení životnosti mostu.

Negativní dopady

Barrandovský most je vysoce citlivou součástí dopravní infrastruktury města, po dobu prací tak lze předpokládat vážné dopravní komplikace.

Rizika

- krácení rozsahu technických průzkumů stávajícího stavu částí stavby nebo i samotné výše investice (finanční krytí),
- odkládání opravy nebo prodlužování přípravy bobtnajícími požadavky na další úpravy mostu.

Lokalita



Grafická dokumentace



183 | Oprava Barrandovského mostu

Úkol	Informace	Stav
Zpracování projektové dokumentace ve stupni DSP	<p>Probíhá zpracování PD ve stupni DSP. V současnosti se v rámci zakázky zpracovává podrobná diagnostika. Předpokládaná doba dokončení diagnostiky je do 09/2019. Následně budou výsledky zpracovány do DSP. Dokončení přípravy ve fazi DSP je předpokládáno do konce roku 2020, následovat budou další stupně, pro vyber zhotovitele.</p> <p>Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: září 2019</p>	Pracuje se na tom
• zpracování PD pro výběr zhotovitele a výběr zhotovitele	<p>Splnit do: březen 2021 Kontrolní termín: duben 2021</p>	Čeká na zahájení
realizace stavby po etapách	<p>Splnit do: duben 2021 Kontrolní termín: prosinec 2024</p>	Čeká na zahájení

186 | Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Stčk



Kapitola Návrhu

- 3.1.9 Bezpečnost dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Odbor dopravy Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 40 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč / rok
- MHMP: 1 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Návaznost na bezpečnostní inspekci FD ČVUT na železničních přejezdech na území Středočeského kraje. Ta byla provedena na objednávku Středočeského kraje a jejím cílem bylo prověření všech železničních přejezdů křížící pozemní komunikace ve správě Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, tedy silnice II. a III. třídy - zpracováno v 10/2018. Ze skupiny přejezdů bylo definováno 50 nejvíce rizikových a na nich navržena opatření pro zvýšení bezpečnosti. Navržená řešení jsou různě finančně náročná - úprava, obnova či doplnění dopravního značení, odstranění (údržba) zeleně, ale i instalace vyššího stupně zabezpečovacího zařízení. Zároveň je součástí tohoto opatření kontrola realizace opatření navržených v rámci předchozí bezpečnostní inspekce FD ČVUT vyhotovené v 01/2011. Cílem je realizace těchto opatření a zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech.

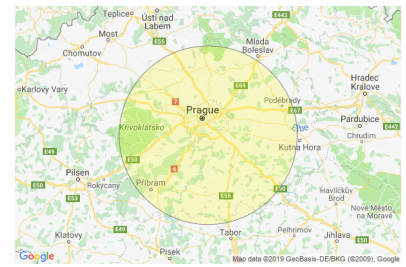
Positivní dopady

- Odstraňování nehodových a rizikových míst
- Snižování počtu nehod, především s osobními následky

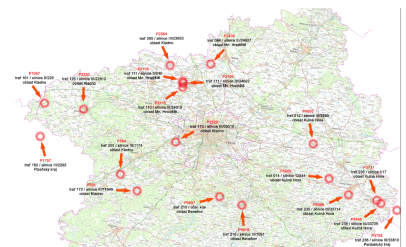
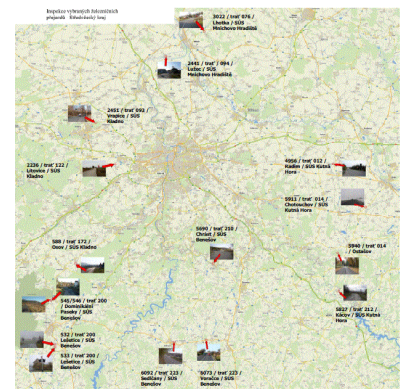
Negativní dopady

- Zvyšuje nároky na údržbu

Lokalita



Grafická dokumentace



186 | Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Stčk

Úkol	Informace	Stav
Zpracování aktuální studie pro vyhodnocení bezpečnosti železničních přejezdů	Splnit do: červen 2019 Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy Středočeského kraje	Splněno
• Kontrola realizace opatření navržených v rámci BI ČVUT z 01/2011	Cílem je prověřit pokrok v zabezpečení železničních přejezdů na území Středočeského kraje dle navržených opatření ze zpracované BI ČVUT z 01/2011. Dále porovnat stav realizace opatření s aktuální BI ČVUT z 10/2018. Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení
• • Jednání se SŽDC a KSÚS z hlediska problematických přejezdů	V návaznosti na aktualizaci BI ČVUT z 10/2018 vyvolat jednání se SŽDC a KSÚS a dohodnout postup pro realizaci opatření. Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: srpen 2019	Pracuje se na tom
• • • Přípravná fáze pro realizaci opatření - železniční část	Zajištění přípravy pro realizaci opatření, tj. v případě nutnosti zpracování všech nezbytných stupňů PD, u nestavebních opatření (dopravní značení či zařízení, úprava zeleně apod.) je tento úkol zjednodušený nebo bezpředmětný. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: duben 2020	Čeká na zahájení
• • • • Realizace opatření - železniční část	Realizace jednotlivých akcí v návaznosti na dokončenou přípravnou fázi opatření. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: duben 2022	Čeká na zahájení
Přípravná fáze pro realizaci opatření - silniční část	Zajištění přípravy pro realizaci opatření, tj. v případě nutnosti zpracování všech nezbytných stupňů PD, u nestavebních opatření (dopravní značení či zařízení, úprava zeleně apod.) je tento úkol zjednodušený nebo bezpředmětný. Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: duben 2020	Čeká na zahájení
Realizace opatření - silniční část	Realizace jednotlivých akcí v návaznosti na dokončenou přípravnou fázi opatření. Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: duben 2022	Čeká na zahájení

187 | Oprava Mostu Legií



Kapitola Návrhu

- 3.1.2 Rekonstrukce silniční infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 650 000 000 Kč
- MHMP: 650 000 000 Kč

Charakteristika

Most Legií spojuje Národní třídu přes Střelecký ostrov s Újezdem a Malou Stranou na Praze 1 a byl postaven na místě původního litinového řetězového mostu. Realizace proběhla v letech 1898 až 1901, kdy byl zprovozněn. Jedná se o kulturní památku a v posledním období je patrný nárůst degenerativních poruch kamenných prvků kleneb v důsledku nefunkčního hydroizolačního a kanalizačního systému a narůstající nesoudržnost vazby kamenných prvků zábradlí. Dochází k hromadění vody v oblasti pat kleneb. Na spodním líci kleneb jsou patrné průsaky, mezi žulovými kameny s výluhy.

Současný stavební stav mostní konstrukce je, spodní stavba III-dobry, nosná konstrukce V-špatný.

V rámci plánované opravy mostu je nezbytné provést odstranění mostního svršku, odtěžení nadnásypu nad klenbami a původní hydroizolace, výměnu poškozených kamenů nosné konstrukce a čelních zdí, provedení nové hydroizolace a odvodnění mostu, obnovení nadnásypu kleneb a kompletní obnova mostního svršku. Součástí opravy budou nezbytné přeložky inženýrských sítí. Při opravě mostu, který je památkově chráněným objektem, je nutné počítat s restaurátorskou obnovou prvků na mostě. Práce na projektu jsou koordinovány s koncepčním rozvojem lokality Vítězná - Most Legií - Újezd.

Pozitivní dopady

Zachování provozuschopnosti a prodloužení životnosti mostu Legií.

Rizika

- krácení rozsahu technických průzkumů stávajícího stavu částí stavby nebo i samotné výše investice (finanční krytí),
- odkládání opravy nebo prodlužování přípravy bobtnajícími požadavky na další úpravy mostu.

Lokalita



Grafická dokumentace



187 | Oprava Mostu Legií

Úkol	Informace	Stav
Diagnostika	<p>Je zadána diagnostika SOD A/3/18/4130/0033, předpoklad dokončení s vyhodnocením do konce roku 2019.</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Pracuje se na tom
• PD do úrovně PDPS	<p>zpracování stupňu PD s projednáním.</p> <hr/> <p>Splnit do: leden 2023 Kontrolní termín: únor 2023</p>	Čeká na zahájení
• • Výběr zhotovitele + realizace stavby	<p>výběrové řízení a realizace stavby</p> <hr/> <p>Splnit do: červen 2023 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení

189 | Informační základna o pěší dopravě



Kapitola Návrhu

- 3.2.14 Zklidňování dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

18

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 10 000 000 Kč
- MHMP: 10 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč / rok
- MHMP: 1 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Pro lepší plánování, práci s veřejným prostorem a pro úpravy týkající se pěší dopravy je nezbytné mít adekvátní podklady (data). V srovnání s jinými druhy dopravy se jedná o nedostatečnou informační základnu. Je potřeba dále spefikovat co a jak cheme sledovat, kým se inspirovat (např. Londýn, Anglie obecně, New York) atd. Jedná se o základní segment udržitelné dopravy a nelze jej podceňovat. IPR zpracovává analýzu pro možnosti sledování pěší dopravy. Nutnost volby vhodné technologie pro sběr dat. Nabízí se využití dat z městského kamerového systému, zde je ale legislativní překážka, jelikož s těmito daty může pracovat pouze Policie ČR a Městská policie.

- kolik lidí chodí do práce pěšky (nebo jen část) a jak daleko
- kolik lidí by rádo chodilo více pěšky při splnění určitých podmínek (např. cesta dětí do školy pěšky a nikoliv autem s rodiči)
- vzdálenosti, které lidi urazí jinak než pěšky - pokud např. do 2 km - potenciál pro pěší dopravu
- zatížení ulic jako Kaprova, Pařížská atd., která mají potenciál stát se pěší zónou (sdíleným prostorem)
- pohyb pěších v rámci terminálů VHD - dimenzování výstupů atd.
- kolik lidí jezdí ze svého bydliště autem/VHD např. do parku nebo do lesa na kvůli aktivitám
- intenzity ve sledovaných místech (závislosti - počasí, provoz, události, ...)

Pozitivní dopady

- Základní vstup pro plánování pěší dopravy
- Lepší reakce na požadavky
- Podklady pro argumentaci při projednávání
- V konečném důsledku zlepšení podmínek pro pěší dopravu

Negativní dopady

- Pravidelný sběr dat vyvolá provozní náklady
- nutnost řešit nakládání s osobními údaji při kamerovém záznamu

Rizika

- Pěší doprava je velmi různorodá a složitá na sledování

Lokalita



189 | Informační základna o pěší dopravě

Úkol	Informace	Stav
instalace zkušebního setu do vybrané lokality	Testování pilotního projektu. <hr/> Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení
• vyhodnocení pilotního projektu	Posouzení použitelnosti získaných dat, technické funkčnosti apod. <hr/> Zodpovědný subjekt: Operátor ICT Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• • vytipování lokalit pro osazení zařízení	Výběr vhodných lokalit, které jsou významná z hlediska pěší dopravy pro plánování nebo modelování dopravy. <hr/> Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
• • • instalace zařízení do vybraných lokalit	V návaznosti na závěry pilotního projektu a definici vhodných lokalit. <hr/> Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: červen 2021	Čeká na zahájení

190 | Oprava Palackého mostu



Kapitola Návrhu

- 3.1.2 Rekonstrukce silniční infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

57

Rok zahájení realizace

2025

Délka realizace (v měs.)

75

Investiční náklady celkem

- Celkem: 600 000 000 Kč
- MHMP: 600 000 000 Kč

Charakteristika

Oblouky vyžděné z žulových kamenů jsou místy v kontaktních spárách degradovány pronikající vodou z mostovky. Klenbové prostory mezi obloukem a vozovkou jsou v převážné míře zvodněné, protékající vodou z mostovky, vlivem nefunkčního izolačního systému. Železobetonové konzoly pod chodníky, které byly součástí etapy rozšíření vozovky a chodníků, jsou v pokročilém stavu degradace s hloubkovou korozi měkké výztuže. Pískovcové čelní zídky jsou v pokročilém stavu povrchové degradace. Odvodňovací vnitřní systém je místy nefunkční a v současné době je zdrojem syčení nosné konstrukce vodou. Kesonové založení mostu bylo ve fázi sestupu zastaveno 6 m pod povrchem normální hladiny vody na ulehých šterkopiscích. Vzhledem k tomu, že založení mostu není na skalnatém podloží, je nezbytné posoudit vliv proudění vody při vysokém průtoku s vazbou na zúžení koryta protipovodňovými zábranami.

V roce 2015 byl stavební stav mostu klasifikován stupněm spodní stavby IV-uspokojivý, nosná konstrukce VI-velmi špatný.

Je doporučeno neprodleně zahájit rekonstrukci mostu obnášející obnažení výplňové klenby mezi obloukem a mostovkou s následnou sanací, obnovení funkčnosti vnitřního odvodňovacího systému, odstranění degradované železobetonové konzoly a její nahrazení obdobnou replikou s pojistkou odolnosti proti sklopení od lokálního břemene, obnovení resp. vložení izolačního systému zabraňujícího protékání vody vč. chodníků do vozovkového souvrství, sanování pískovcových kamenů a prověření odolnosti základové spáry proti podemletí.

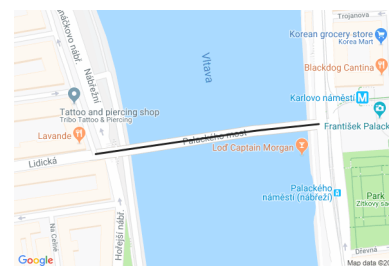
Positivní dopady

Zachování provozuschopnosti a prodloužení životnosti Palackého mostu.

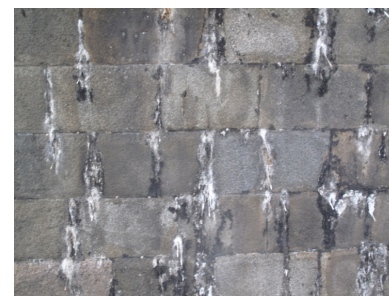
Rizika

- krácení rozsahu technických průzkumů stávajícího stavu částí stavby nebo i samotné výše investice (finanční krytí),
- odkládání opravy nebo prodlužování přípravy bobtnajícími požadavky na další úpravy mostu.

Lokalita



Grafická dokumentace



190 | Oprava Palackého mostu

Úkol	Informace	Stav
Diagnostika	Je zadána diagnostika SOD A/3/18/4130/0253. Předpokládaná doba dokončení do konce roku 2019. <hr/> Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
DSP +PDPS	zpracování a projednání PD ve stupni DSP, zpracování zadávací dokumentace <hr/> Splnit do: únor 2022 Kontrolní termín: březen 2022	Čeká na zahájení
• Výběr zhotovitele + realizace stavby	<hr/> Splnit do: září 2025 Kontrolní termín: říjen 2025	Čeká na zahájení

191 | Oprava Libeňského mostu



Kapitola Návrhu

- 3.1.2 Rekonstrukce silniční infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

74

Rok zahájení realizace

2025

Délka realizace (v měs.)

85

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 000 Kč

Charakteristika

Libeňský most je soubor celkem šesti mostů spojující Holešovice a Libeň. Hlavní soustava dvou mostů byla vybudována od roku 1924 do roku 1928. Na stavbě se uplatnila forma trojkloubových oblouků z prostého betonu. S dalším rozvojem Libně a Holešovic se původní dva mosty doplnily o soustavu dalších čtyř mostů. Samotné mostní konstrukce mají délku 370m, při započítání navazujících zemních těles s komunikacemi pak 780 m. Aktuálně probíhá na Ministerstvu kultury (MK) řízení o prohlášení Libeňského mostu za kulturní památku.

Beton základů je nehomogenní a napaden síranovou korozi. Betony nosné konstrukce jsou nehomogenní s nízkou odolností na mrazuvzdornost. Izolační souvrství je v místech přechodu z jednoho pásu do druhého narušené. Zatížitelnost mostu je výrazně snižena s dopadem na dopravu. Nyní probíhá na mostu přes Vltavu V009 staticko-dynamický průzkum a materiálové zkoušky s cílem, doporučit technologii opravy, případně demolici.

Stavební stav mostů je v celkovém hodnocení od stupně IV-uspokojivý až po stupeň VI-velmi špatný.

Další postup je na rozhodnutí MK zásadně závislý. Pokud Libeňský most nebude zařazen mezi kulturní památky a bude prodloužena platnost stavebního povolení na mosty pak bude možné realizovat rekonstrukci dle současného projektu nebo ZHMP rozhodne o odepsání dosavadní přípravy a zahájí se práce na projektu opravy ve stávající šířce 21 m. Pokud bude Libeňský most zařazen mezi kulturní památky, tak téměř jistě nebude prodloužena platnost hlavního stavebního povolení na mosty a bude nutno zahájit zcela novou projekční přípravu památkově chráněného Libeňského mostu.

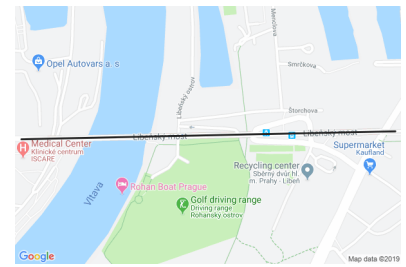
Positivní dopady

Zachování provozuschopného přemostění řeky v dané lokalitě.

Rizika

- závislost na probíhajícím řízení na MK ČR o prohlášení mostu za kulturní památku,
- krácení rozsahu technických průzkumů stávajícího stavu částí stavby nebo i samotné výše investice (finanční krytí),
- odkládání opravy nebo prodlužování přípravy bobtnajícími požadavky na další úpravy mostu.

Lokalita



Grafická dokumentace



191 | Oprava Libeňského mostu

Úkol	Informace	Stav
DÚR+DSP - aktualizace PD a vyjádření	<p>Libeňský most rozhodnutím m KM v roce 2018 nebyl nezařazen mezi kulturní památky. Souladu s usnesením Rady hl.m.Prahy č.762 ze dne 29.4.2019 je připravena veřejná zakázka na celkovou citlivou rekonstrukci hlavního mostu přes Vltavu V009 se zachováním významné části stávající nosné konstrukce a šířky 21 metrů. Odhadovaná cena rekonstrukce mostu V009 dle Studie opravy mostu od Kloknerova ústavu ČVUT je 480 mil. Kč. Celková doba přípravy citlivé rekonstrukce je 32 měsíců. Termín realizace opravy se předpokládá v letech 2022 až 2024. Zpracovávají se podklady k výběru zpracovatele PD. Po výběru a uzavření SOD budou aktualizovány termíny, ty jsou hodnotícím kritériem.</p> <p>Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: únor 2021</p>	Pracuje se na tom
• PDPS + výběr zhotovitele	<p>zpracování PDPS a výběr zhotovitele</p> <p>Splnit do: únor 2022 Kontrolní termín: březen 2022</p>	Čeká na zahájení
• • realizace stavby	<p>Splnit do: květen 2025 Kontrolní termín: červen 2025</p>	Čeká na zahájení

192 | Oprava Hlávkova mostu



Kapitola Návrhu

- 3.1.2 Rekonstrukce silniční infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

52

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 220 000 000 Kč
- MHMP: 1 220 000 000 Kč

Charakteristika

Hlávkův most je významná dopravní stavba převádějící hlavní dopravní tah jako součást tzv. severojižní magistrály. Jedná se o sestavu čtyř mostů, první z roku 1912 s následnou dostavbou soumostí z roku 1962. Mezi mosty je na prefabrikovaných prvcích instalována tramvajová trať.

Zatížitelnost původních kleneb mostu neodpovídá současným normovým požadavkům a jejich dosažení je prakticky nerealizovatelné. Soumostí má vady a poruchy, které mají přímý vliv na životnost konstrukcí. Ve velmi špatném stavu jsou vložené desky pod tramvajovým tělesem a vozovka. V rámci rekonstrukce Hlávkova mostu bude nutné provést sanaci nosné konstrukce s hydroizolací a výměnu vozovkového souvrství.

Současný stavební stav mostních konstrukcí je v rozmezí od IV-uspokojivý do stavu IV-velmi špatný.

Dle požadavku OPP MHMP z března 2017, jelikož je most kulturní památkou, bude třeba zajistit doplňující diagnostický a stavebně-historický průzkum. Součástí akce je oprava ramp a vymístění inženýrských sítí do kolektoru Hlávkův most. Akci je z důvodu objízdňných tras nutno koordinovat s rekonstrukcí Libeňského mostu.

Pozitivní dopady

Zachování provozuschopnosti a prodloužení životnosti mostu.

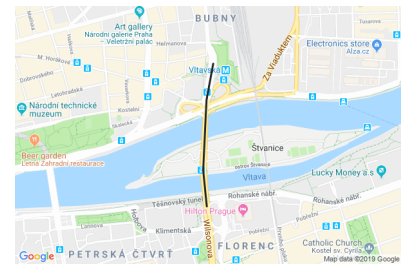
Negativní dopady

Hlávkův most je citlivou součástí dopravní infrastruktury města, po dobu prací tak lze předpokládat významnější dopravní komplikace.

Rizika

- krácení rozsahu technických průzkumů stávajícího stavu částí stavby nebo i samotné výše investice (finanční krytí),
- odkládání opravy nebo prodlužování přípravy bobtnajícími požadavky na další úpravy mostu.

Lokalita



Grafická dokumentace



192 | Oprava Hlávkova mostu

Úkol	Informace	Stav
Diagnostika	<p>Zpracování podrobné diagnostiky je zadáno s termínem plnění do konce 09/2019, za předpokladu, že budou povoleny dopravní uzavírky pro její realizaci a zajištěny finanční prostředky k zajištění financování. SOD A/3/18/4130/0077. Po zpracování výsledků diagnostiky, je možné upravovat a zpracovávat PD v jednotlivých fázích.</p> <p>Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Pracuje se na tom
• DSP	<p>dopracování a aktualizace dokumentace pro SP</p> <p>Splnit do: říjen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
PDPS+výběr	<p>zpracování zadávací dokumentace a výběr zhotovitele</p> <p>Splnit do: duben 2023 Kontrolní termín: květen 2023</p>	Čeká na zahájení
realizace stavby	<p>Splnit do: červen 2026 Kontrolní termín: červenec 2026</p>	Čeká na zahájení

193 | Pražský mýtný systém, studie



Kapitola Návrhu

- 3.2.7 Mýtný systém

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

9

Investiční náklady celkem

- Celkem: 5 000 000 Kč
- MHMP: 5 000 000 Kč

Charakteristika

V letech 2008 - 2010 byly studijně ověřovány možnosti zpoplatnění vjezdu do centra města. Vzhledem k technologickému pokroku se předpokládá aktualizace výstupů této studie, které se stanou základní podkladem pro vlastní realizaci pražského mýtného systému (PMS).

Studie bude mít i za úkol prověřit variantní a etapové uspořádání PMS v závislosti na dostavbě nadřazené komunikační sítě, zejména pak Městského okruhu.

Pozitivní dopady

Vytvoření aktuálního podkladu pro další rozhodování

Rizika

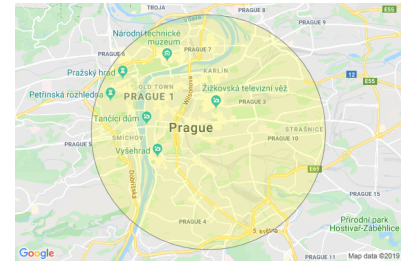
Nedořešená legislativní podpora

Nedostatečná politická shoda

Zneužití závěrů studie

Nepřijetí laickou i odbornou veřejností

Lokalita



193 | Pražský mýtný systém, studie

Úkol	Informace	Stav
Výběrové řízení na zpracovatele studie	<p>Příslušný odbor MHMP (pravděpodobně RFD / ODO) vyhlásí výběrové řízení na zpracovatele koncepční studie PMS. Podkladem bude studie na stejné téma z r. 2008</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: červen 2019</p>	Čeká na zahájení
Zpracování studie PMS	<p>Vybraný zhotovitel ve spolupráci s dotčenými subjekty zpracuje studii PMS. Hlavní náplní studie bude definice rozsahu PMS a návrh technických, technologických a legislativních řešení.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: srpen 2020 Kontrolní termín: září 2019</p>	Čeká na zahájení
Legislativní příprava PMS	<p>MHMP cestou Odboru legislativního a právního zahájí kroky ke změně pravděpodobně 2 zákonů - Zákona č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích a Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Cílem bude vytvoření podmínek pro realizaci městského mýtného systému (platba za vjezd / výkonové mýto při pohybu vozidel po městě).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor legislativní a právní MHMP Splnit do: srpen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• Proces schválení legislativních změn	<p>Pro úspěšnou realizaci PMS je nutné projít legislativním procesem (Poslanecká sněmovna, Senát, Prezident).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor legislativní a právní MHMP Splnit do: září 2021 Kontrolní termín: srpen 2020</p>	Čeká na zahájení

197 | Pražský mýtný systém, realizace



Kapitola Návrhu

- 3.2.7 Mýtný systém

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2021

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 4 000 000 000 Kč
- MHMP: 4 000 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 400 000 000 Kč / rok
- MHMP: 400 000 000 Kč / rok

Provozní příjmy celkem

- Celkem: 1 100 000 000 Kč / rok
- MHMP: 1 100 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Na základě závěrů opatření "Pražský mýtný systém, studie" bude v hlavním městě zaveden pražský mýtný systém (PMS). Tento ekonomický nástroj bude mít za úkol snížit negativní dopady vyvolané provozem automobilové dopravy. Součástí řešení bude dále i implementace případného zavedení nízkoemisní zóny, důraz bude třeba také klást na potřebné legislativní změny.

Vlastní PMS bude pravděpodobně založen na zpoplatnění vjezdu vozidel IAD do centrální části hlavního města, případně dle dostupné technologie bude zavedeno mýto výkonové dle ujetých km v tomto území.

Pozitivní dopady

Snížení intenzit automobilové dopravy zejména ve zpoplatněné oblasti

Zvýšení plynulosti dopravy ve městě

Vznik efektivního nástroje pro řízení dopravy

Přímý ekonomický profit

Negativní dopady

Přesun dopravních zátěží do nezpoptatněných území

Vyšší investice (dle použité technologie) a provozní náklady

Diskriminace skupin s nižším příjmem

Rizika

Významnější přesun zátěží do nezpoptatněných území

Možná podmíněnost v podobě dostavby nadřazené komunikační sítě

Nedořešená legislativní podpora

Nedostatečná politická shoda

Nepřijetí laickou i odbornou veřejností

Lokalita



Grafická dokumentace

Deloitte.

OBRÁZEK 33:
ROZSAH ZÓNY - VARIANTA VELKÁ



197 | Pražský mýtný systém, realizace

Úkol	Informace	Stav
Výběrové řízení na dodavatele a správce PMS	<p>Na základě studie PMS bude provedeno a vyhodnoceno výběrové řízení na dodavatele mýtného systému. Vzhledem k očekávaným investičním nákladům bude pravděpodobně zadavatelem přímo MHMP.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• Realizace PMS	<p>Podobně jako u ZPS se předpokládá, že hlavním partnerem při realizaci PMS (pravděpodobně pomocí telematických systémů) bude TSK, a.s. Vlastní instalace bude probíhat 6-18 měsíců, výsledkem bude funkční mýtný systém.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

199 | Rozvoj systému sdílení automobilů



Kapitola Návrhu

- 3.2.11 Sdílená mobilita

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč
- MHMP: 1 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 100 000 Kč / rok
- MHMP: 100 000 Kč / rok

Charakteristika

Tento nástroj předpokládá podporu sdílení individuální automobilové dopravy. HMP v úzké spolupráci s ostatními dotčenými subjekty (zejm. veřejné správy) bude systematicky vytvářet vhodné podmínky pro rozvoj car-sharingu (sdílení vozidel) i car-poolingu (spolujízda). Tato aktivní podpora se bude v první fázi zaměřovat na vyhrazení parkovacích míst, a to jak v ulicích v ZPS, tak i na P+R a na jiných vhodných místech u stanic a zastávek hromadné dopravy. Výhledově bude systém otevřený i pro autonomní vozidla. Dále nástroj předpokládá výraznou integraci do prostředí souvisejících SW aplikací. Přesný formát veřejné podpory nadefinuje studie.

Positivní dopady

Menší náročnost na dopravu v klidu

Zvýšení efektivity automobilové dopravy

Zvýšení mobility osob

Negativní dopady

Vyhrazená parkovací stání na úkor jiných uživatelů

Rizika

Nízké pozitivní dopady

Konzervativní přístup potenciálních uživatelů

Lokalita



Grafická dokumentace



199 | Rozvoj systému sdílení automobilů

Úkol	Informace	Stav
Podpora č. 1: zvýhodněný tarif ZPS	<p>Splnit do: únor 2019 Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP</p>	Splněno
Výběrové řízení na zpracovatele studie	<p>Příslušný odbor MHMP (pravděpodobně ODO) vyhlásí výběrové řízení na zpracovatele studie, která bude zaměřena na potenciál a kvantifikaci přínosů a rizik sdílené mobility. Studie může být zaměřena i na rozvoj služeb typu UBER.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Čeká na zahájení
• Zpracování studie na téma sdílené mobility	<p>Vybraný zhotovitel ve spolupráci s dotčenými subjekty studii zpracuje. Hlavní náplní studie bude nalezení potenciálu sdílené mobility v Praze a okolí.</p> <p>Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
Podpora č. 2: vyhrazená místa (v ZPS, na P+R a pod.)	<p>Vybraná výhledově zrušená vyhrazená parkovací stání pro vozidla TAXI v případě potřeby přeměnit na stání pro vozidla carsharing, případně je i vybavit dobíjecími stanicemi. Na nejvíce atraktivních P+R (v kompaktní zástavbě) zvážit zřízení garantovaných stanovišť.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
Podpora č. 3: mediální podpora	<p>Ze stran města aktivněji informovat veřejnost o výhodách sdílené mobility. Provéřít možnosti carsharingu pro potřeby městských organizací a firem v majetku HMP.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
Rozvíjet další možnosti podpory projektu	<p>Pomocný jednoduchých kroků bude MHMP podporovat tento druh sdílené mobility (carsharing, carpooling, bikesharing, motorbikesharing, ...).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení

200 | Rozvoj zón placeného stání



Kapitola Návrhu

- 3.1.3 Parkovací zóny

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 400 000 000 Kč
- MHMP: 400 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 75 000 000 Kč / rok
- MHMP: 75 000 000 Kč / rok

Provozní příjmy celkem

- Celkem: 260 000 000 Kč / rok
- MHMP: 260 000 000 Kč / rok

Charakteristika

V letech 2016 až 2017 proběhla reforma zón placeného stání (ZPS), došlo k rozšíření původního rozsahu (Praha 1, 2, část 3 a 7) o nové lokality (Praha 5, 6, 8 a část Prahy 3). V roce 2018 byly rozšířeny zóny placeného stání o část lokality Prahy 4.

Rozsah ZPS se bude pravděpodobně i v následujících letech korigovat dle potřeb MČ, dále budou doplněny další lokality, které již dnes vykazují zvýšenou poptávku po dopravě v klidu (Praha 9, 10, 11).

Hlavní nezpochybnitelná úloha ZPS v podobě regulace dopravy v klidu v uličním prostoru (nejen z řad návštěvníků) bude dále umocňována. Velikosti jednotlivých rezidentních oblastí budou mít proto tendenci se spíše zmenšovat tak, aby nemělo smysl v rámci pohybu po jedné oblasti využívat automobil.

Positivní dopady

Účinný ekonomický nástroj pro regulaci IAD v uličním prostoru

Snížení deficitu u parkovacích stání pro rezidenty

Přímý ekonomický profit

Zvýšení počtu cestujících ve veřejné dopravě

Negativní dopady

Přesun parkujících vozidel na nezaplatněná území

Rizika

Přesun problému do jiných oblastí

Nedostatečná politická shoda (mimo jiné potenciální riziko vzniku makrooblastí / celá Praha v jedné zóně)

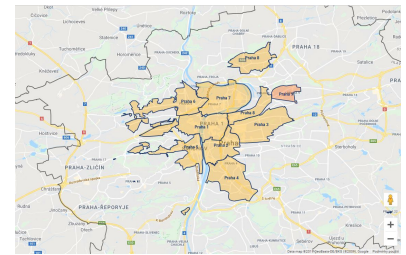
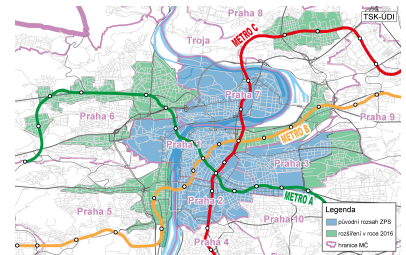
Nepřijetí laickou i odbornou veřejností

Podcenění mediálního obrazu opatření

Lokalita



Grafická dokumentace



200 | Rozvoj zón placeného stání

Úkol	Informace	Stav
Výběrové řízení na zpracovatele koncepční studie	<p>Příslušný odbor MHMP (pravděpodobně RFD / ODO) vyhlásí výběrové řízení na zpracovatele studie, která bude zaměřena na další rozvoj ZPS, tarif, definici výjimek apod.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: červen 2019</p>	Čeká na zahájení
• Zpracování koncepční studie rozvoje ZPS	<p>Vybraný zhotovitel ve spolupráci s dotčenými subjekty studii zpracuje. Hlavní náplní studie bude zpracování návrhu aktualizace vlastní koncepce ZPS a návrh nového znění Zásad pro zřizování ZPS.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: srpen 2019</p>	Čeká na zahájení
Aktualizace Zásad pro zřizování ZPS	<p>Budou aktualizovány Zásady pro zřizování ZPS.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: červen 2019</p>	Pracuje se na tom
Výběrové řízení na provozovatele a dodavatele ZPS	<p>TSK zajišťuje podklady pro VŘ, následně vyhlásí výběrová řízení pro jednotlivé moduly systému ZPS.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Pracuje se na tom
• Provoz nového systému ZPS (2021-2025)	<p>Vybraní noví dodavatelé zajišťují provoz systému ZPS.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: červen 2025</p>	Čeká na zahájení
Provoz systému ZPS	<p>Stávající dodavatelé zajišťují provoz systému ZPS</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: březen 2021 Kontrolní termín: září 2019</p>	Čeká na zahájení
Průběžný rozvoj ZPS dle podnětů MČ	<p>Na základě pokynu MHMP budou ZPS dále rozšiřovány. Vlastnímu vyznačení ZPS bude předcházet konkrétní zadání RHMP, které vzejde z podnětů MČ.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom

201 | Tramvajová trať Vozovna Kobylisy - Zdiby



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

50

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

26

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 940 000 000 Kč
- MHMP: 853 600 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 15 000 000 Kč / rok
- MHMP: 15 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Výstavba tramvajové tratě Vozovna Kobylisy - Zdiby.

Jedná se o prodloužení tramvajové sítě z Prahy do Středočeského kraje, do suburbanizované oblasti Zdib (v návaznosti dále směr Odolena Voda) v celkové délce 5,6 km. Tramvajová trať s potenciálem nahrazení intenzivní příměstské autobusové dopravy. Součástí výstavby tramvajové tratě bude i výstavba záchytného parkoviště P+R u smyčky.

Investiční náklady zohledňují výstavbu P+R a nutnou výstavbu mimoúrovňového křížení dálnice D8.

Provozní náklady tramvajové dopravy budou částečně kompenzovány úsporou v autobusové dopravě.

Pozitivní dopady

- zvýšení kapacity a komfortu cestování v dotčené oblasti
- vznik nových přímých spojení z oblasti Středočeského kraje (Zdiby) do různých částí Prahy (např. tangenciální směry)
- zlepšení přestupních vazeb mezi tramvajovými a autobusovými linkami
- snížení emisí a tišší provoz
- prohloubení integrace - lepší provazba mezi tramvajovou a autobusovou dopravou
- výstavba kapacit záchytného parkování (P+R)

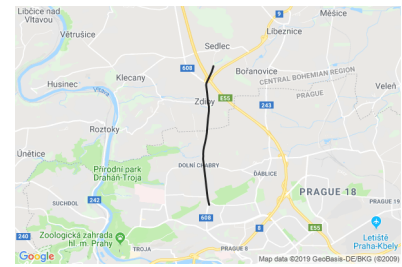
Negativní dopady

- možnost vzniku přestupu na vybraných relacích (avšak při vzniku dalších přímých spojení v rámci cílů v Praze)

Rizika

- územní a funkční stabilizace
- zajištění souladu s územně-plánovací dokumentací (Středočeský kraj)
- zájmy soukromých investorů v oblasti

Lokalita



201 | Tramvajová trať Vozovna Kobylisy - Zdiby

Úkol	Informace	Stav
Zajištění zpracovatele PD	<p>Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: červen 2019 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Pracuje se na tom
• Získání kladného závěru velké EIA	<p>Záměr bude posuzován v režimu tzv. velké EIA.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: říjen 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Získání pravomocného ÚR	<p>Zpracování DÚR, projednání a získání pravomocného ÚR. V úzké kooperaci s DPP.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: březen 2021</p>	Čeká na zahájení
• • • Získání pravomocného SP	<p>Zpracování DSP, projednání a získání pravomocného SP. V úzké kooperaci s DPP.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: březen 2022</p>	Čeká na zahájení
• • • • Výběr zhotovitele stavby	<p>Zpracování DPS, příprava a vyhlášení VZ na zhotovitele stavby</p> <p>Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: říjen 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
• • • • • Realizace stavby	<p>Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: březen 2026 Kontrolní termín: březen 2024</p>	Čeká na zahájení
• • • Majetkoprávní vypořádání	<p>Výkupy, směny příp. vyvlastnění pozemků</p> <p>Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: březen 2022</p>	Čeká na zahájení

209 | Nasazení velkokapacitních autobusů v příměstské dopravě



Kapitola Návrhu

- 3.1.11 Posílení veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

1

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

24

Provozní náklady celkem

- Celkem: 70 630 000 Kč / rok
- MHMP: 14 126 000 Kč / rok

Charakteristika

Vzhledem k rostoucí poptávce na páteřních regionálních autobusových linkách a s tím spojené snížení komfortu cestování přeplněnými spoji je navrhováno pořízení velkokapacitních třínápravových autobusů délky cca 15m nebo kloubových délky 18m, které mohou sloužit na linkách spojujících Prahu s největšími městy Středočeského kraje, kde není adekvátní železniční spojení, přičemž tyto linky slouží i pro nácestné zastávky v obcích na trase. Částečně se jedná o vazby již zaintegrované v systému PID, částečně neintegrované.

Konkrétně se jedná o tyto relace:

Smíchovské nádraží - Mníšek pod Brdy

Budějovická - Jílové u Prahy / Kamenice

Ládví - Neratovice

Ládví - Mělník

Kobylisy - Odolena Voda

Háje - Kostelec n.Č.l.

Háje - Sázava

Černý Most - Poděbrady

Nádraží Veveřslavín - Slaný

Zličín - Rakovník

Smíchovské nádraží - Příbram

Zličín - Beroun

Positivní dopady

- Znatelné navýšení kapacity až o 50% bez nutnosti zavádění nových spojů a tím zvyšování požadavků na personál.
- Nabídka kapacity i pro nárazovou přepravní poptávku.

Negativní dopady

- Zvýšené prostorové nároky v obratištích, odstavných plochách a garážích dopravců.
- Vyšší provozní náklady.

Rizika

- Problematika průjezdnosti trasy, délky nástupních hran zastávek a manévrovatelnost vozidla řidiči.

Lokalita



Grafická dokumentace



209 | Nasazení velkokapacitních autobusů v příměstské dopravě

Úkol	Informace	Stav
Vydefinování linek s kapacitními problémy s potenciálem nasazení kapacitních autobusů	<p>Provedení přepravních průzkumů a jejich analýza. Prověření možnosti posílení dopravy zavedením nových spojů. Zkušební jízdy kapacitními autobusy po trasách vytipovaných linek (průjezdnost, délka zastávek). Realizace případných nutných stavebních či provozních úprav na trasách vytipovaných linek pro umožnění provozu kapacitních autobusů.</p> <p>Splnit do: únor 2019 Kontrolní termín: březen 2019</p>	Čeká na zahájení
• Příprava nasazení kapacitních autobusů	<p>Projednání nasazení kapacitních autobusů s dotčenými autobusovými dopravci. Autobusoví dopravci objednájí nové kapacitní autobusy u výrobců (vlastní výběrové řízení, konzultace s objednatelem ohledně standardů apod.). Navržení případných úprav jízdních řádů v souvislosti s nasazením kapacitních autobusů a jeho projednání s dotčenými městy a obcemi (změna trasy, zrušení posilových spojů, apod.).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: březen 2019 Kontrolní termín: duben 2019</p>	Čeká na zahájení
• • Spuštění provozu	<p>Slavnostní zahájení provozu kapacitních autobusů za účasti zástupců měst a obcí, objednatele/organizátora a dopravce. Marketingová propagace mezi cestující veřejnost.</p> <p>Splnit do: květen 2019 Kontrolní termín: květen 2019</p>	Čeká na zahájení

210 | Výběrová řízení na autobusové dopravce



Kapitola Návrhu

- 3.1.11 Posílení veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

6

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

12

Charakteristika

Regionální autobusová doprava bude kompletně vysoutěžena, v městské dopravě se počítá s vysoutěžením cca 20% výkonů. Jedná se o městské linky souběžné s příměstskými linkami, typicky např. linka 113 v trase Kačerov - Písnice.

Vzhledem k rostoucím nárokům na standardy kvality (vybavenost vozidel apod.) nelze u soukromých dopravců předpokládat razantní snížení vysoutěžené ceny. Na druhou stranu při nesoutěžení lze předpokládat rychlejší nárůst ceny za dopravní výkon. V případě linek provozovaných Dopravním podnikem s nejvyšší pravděpodobností po vysoutěžení dojde ke snížení ceny za km.

Pozitivní dopady

- Efektivní vynakládání finančních prostředků z veřejných zdrojů.
- Konkurenční prostředí mezi autobusovými dopravci v průběhu soutěže.

Rizika

- Spory mezi původními a novými dopravci v lokalitách s "tradičními" dlouholetými provozovateli dopravy (vlastnická práva k terminálům, zastávkám, apod.).

Lokalita



Grafická dokumentace



210 | Výběrová řízení na autobusové dopravce

Úkol	Informace	Stav
Analýza smluvního zajištění veřejné dopravy ve Středočeském kraji po roce 2019 a zadávací řízení na veřejnou zakázku pro zajištění dopravní obslužnosti	<p>Schválení tisku "Analýza smluvního zajištění veřejné dopravy ve Středočeském kraji zpracovaná společností KPMG Česká republika s.r.o. po roce 2019 a zadávací řízení na veřejnou zakázku pro zajištění dopravní obslužnosti Středočeského kraje autobusovou dopravou - aplikace pro podmínky Středočeského kraje". Ve všech níže uvažovaných variantách jsou následující kroky koordinovány s hl.m. Prahou, prostřednictvím ROPID, a projednány v orgánech hl.m. Prahy vzhledem k provázanosti obou krajů a jejich dopravní obslužnosti a zejména v návaznosti na probíhající integraci a aktuálně dobrou vzájemnou spolupráci v oblasti dopravy v obou krajích. Zároveň dochází ke koordinaci smluvního zajištění s příslušnými středočeskými obcemi.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: leden 2019 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Čeká na zahájení
• Prodloužení stávajících smluv s dopravci	<p>První variantou je zhodnocení současných smluv v návaznosti na možnost jejich prodloužení. S ohledem na nutnost dokončit proces integrace dopravy, neustálý růst počtu přepravených cestujících a negativním podmínkám na trhu práce v oblasti řidičů autobusů, byl s dopravci projednán postupný nákup kapacitních vozidel pro línky obsluhující zatížené přepravní vztahy na území Středočeského kraje (ve většině případů s přesahem do Prahy). Na základě tohoto požadavku, který přesahuje běžný rámec obnovy vozového parku, byly v rámci společného postupu orgnaizací IDSK a ROPID dopravci vyzváni k doložení podkladů, které by v případě splnění daných kritérií umožnily prodloužit stávající smlouvy do 30.11.2024.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• Možnost přímého zadání	<p>Druhou variantou jsou podmínky, kdy objednatel využije možnost přímého uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou z důvodu jejího malého rozsahu, jestliže se její průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1.000.000 EUR, nebo se týká poskytování méně než 300.000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně (případně se může jednat až o dvojnásobné hodnoty u dopravců s maximálně 23 silničními vozidly). Tímto způsobem budou řešeni ostatní dopravci, kteří zajišťují ve Středočeském kraji malé rozsahy dopravní obslužnosti, resp. dopravci, kteří do Středočeského kraje zajíždějí z jiných krajů.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
Notifikace na dopravní obslužnost autobusovou dopravou	<p>V otázce zasmluvnění autobusové dopravy po ukončení platnosti stávajících kontraktů je nutné učinit některé důležité kroky, které umožní plynulý přechod do nových smluvních vztahů. Středočeský kraj již v roce 2016 provedl notifikace na dopravní obslužnost autobusovou dopravou, které umožňují realizaci všech legislativně přípustných variant uzavírání smluv na autobusovou dopravu po 30.11.2019. Tyto varianty tak připouštějí možnost prodloužení současných smluv s autobusovými dopravci, přímé zadání dopravních výkonů a samozřejmě v cílovém stavu soutěže na dopravce v předem definovaných lokalitách.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: leden 2019 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Čeká na zahájení
Projednání v Radě a Zastupitelstvu Středočeského kraje	<p>Projednání v Radě Středočeského kraje: mezikrajské smlouvy s Pardubickým krajem a Krajem Vysočina, dodatky na rok 2019, prodlužovací dodatky do 30.11.2024. Projednání v Zastupitelstvu a Radě Kraje: vzorová smlouva na přímé zadání. Seminář pro krajské zastupitele "Standardy dopravní obslužnosti" a jeho projednání v Radě Středočeského kraje.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: červen 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
<ul style="list-style-type: none"> • Projednání standardu dopravní obslužnosti s obcemi 	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • Uzavření smluv s obcemi na financování dopravy 	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: září 2020</p>	Čeká na zahájení
<p>Výběrová řízení na dopravce</p>	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: leden 2024</p>	Čeká na zahájení

211 | Optimalizace trati Praha hl.n. - Praha-Hostivař



Kapitola Návrhu

- 3.1.1.1 Rekonstrukce kolejové infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 4 420 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o modernizaci trati v uvedeném úseku, která je součástí IV. tranzitního železničního koridoru. Optimalizace spočívá v opuštění stávající stopy tratě v oblasti zastávky Praha-Strašnice a jejímu napřímení přes někdejší seřadovací nádraží. Na modernizovaném úseku bude zřízena nová zastávka Eden a žst. Praha-Zahradní Město. Rekonstrukcí projde žst. Praha-Vršovice. Na území Prahy úsek naváže na již modernizovanou trať na pražském zhlaví žst. Praha-Hostivař. Součástí stavby je kompletní výměna kolejového svršku, trolejového vedení a zabezpečovacího zařízení. Dojde rovněž ke zvýšení traťové rychlosti na hodnotu 105 - 120 km/h. Stavba ponechává rezervu pro doplnění dalších traťových kolejí pro trasu RS 1 Praha - Brno.

Positivní dopady

- zvýšení rychlosti, bezpečnosti a výkonnosti železniční dopravy
- zřízení nové zastávky a železniční stanice
- umožnění přestupu mezi vlaky a MHD
- snížení hlukového zatížení
- zvýšení propustnosti železniční tratě

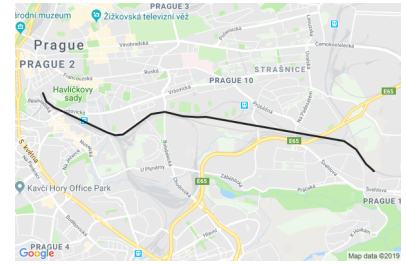
Negativní dopady

- zvýšení fragmentace území vlivem protihlukových opatření
- jízdní doba osobních vlaků se vlivem častějšího zastavování nesníží

Rizika

- potíže při výběru zhotovitele

Lokalita



Grafická dokumentace



211 | Optimalizace trati Praha hl.n. - Praha-Hostivař

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• • Zajištění projektu stavby	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom

213 | Optimalizace trati Praha-Smíchov - Černošice (mimo)



Kapitola Návrhu

- 3.1.1 Rekonstrukce kolejové infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 3 700 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o modernizaci železniční trati v úseku Praha-Smíchov - Černošice v celkové délce zhruba 9 km. Z rekonstrukce je vyčleněna železniční stanice Praha Smíchov, která je předmětem jiného projektu. Rekonstruovaný úsek končí mezi žst. Praha Radotín a žst. Černošice. Projekt nezahrnuje také implementaci Evropského systému řízení železniční dopravy (ERTMS), která bude předmětem samostatného projektu v souladu s Českým Národním implementačním plánem.

Hlavním cílem projektu je dosáhnout technické parametry železniční infrastruktury odpovídající příslušným standardům pro hlavní železniční síť. Mezi hlavní parametry patří maximální traťová rychlost 140 km/hod a možnost provozovat vlaky o délce 740 m. Dojde také ke zvýšení kapacity tratě díky výstavbě kolejových spojek ve Velké Chuchli a umožnění využití všech 4 traťových kolejí v úseku Velká Chuchle - Radotín.

Zásadní přestavbou projde zastávka Velká Chuchle. Ta bude přesunuta do nové polohy zhruba 250 m blíže k Praze a nově na ní budou zřízena dvě krajní nástupiště na vnějších kolejích. Vnitřní koleje budou bez nástupišť a dojde tak k separaci příměstské a dálkové dopravy s pozitivním vlivem na kapacitu tratě. Další nově vybudovanou zastávkou se stane Praha-Radotín, sídliště na jižním konci čtyřkolejného úseku.

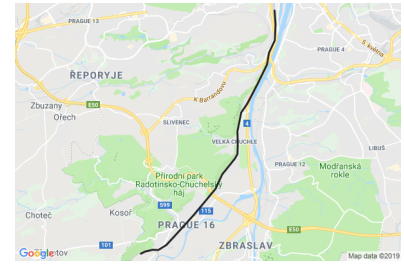
Pozitivní dopady

- zvýšení komfortu pro cestující
- zvýšení kapacity železniční tratě
- zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu
- snížení hlukové zátěže
- přesun zastávky Velká Chuchle

Rizika

- projednatelnost záměru
- průtahy v předrealizační fázi

Lokalita



213 | Optimalizace trati Praha-Smíchov - Černošice (mimo)

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• • Zajištění projektu stavby	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020	Pracuje se na tom

214 | Elektrizace dalších železničních tratí



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

84

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 11 070 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Opatření předpokládá elektrizaci dalších železničních tratí v Praze a Středočeském kraji. Dle strategie SŽDC se jednotlivé tratě budou posuzovat ve studiích proveditelnosti pokud splní následující podmínky:

- současné zatížení osobní a nákladní dopravou
- objednávka osobní dopravy ze strany kraje a státu
- potenciál v osobní i nákladní dopravě
- odklonové tratě
- homogenita úseků

Z pražských tratí lze takto uvažovat o tratích č. 070, 122, 173 a 210. Elektrizace trati č. 120 je předmětem projektu modernizace této trati v rámci spojení s letištěm Václava Havla a Kladnem.

Pozitivní dopady

- snížení závislosti na fosilních palivech
- zvýšení výkonnosti železniční dopravy
- lepší využití vozového parku
- lepší odolnost sítě díky využití odklonových tras

Negativní dopady

- vysoké investiční náklady

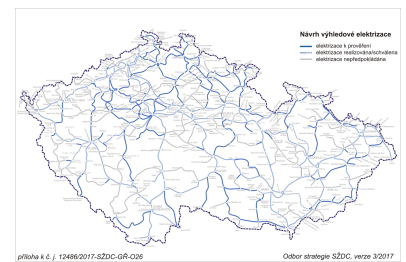
Rizika

- lhůta udržitelnosti stávajících projektů spolufinancovaných z fondů EU
- nedeřešená otázka jednotné napěťové soustavy

Lokalita



Grafická dokumentace



214 | Elektrizace dalších železničních tratí

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti elektrizace trati č. 070	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí elektrizace trati č. 070	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Zajištění projektu stavby elektrizace trati č. 070	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
• • • Realizace elektrizace trati č. 070	Úkolem SŽDC je zajistit elektrizaci železniční trati č. 070 alespoň v úseku Praha - Všetaty. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2025	Čeká na zahájení
Zajištění studie proveditelnosti elektrizace trati č. 173	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí elektrizace trati č. 173	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
• • Zajištění projektu stavby elektrizace trati č. 173	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
• • • Realizace elektrizace trati č. 173	Úkolem SŽDC je zajistit elektrizaci železniční trati č. 173. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti elektrizace trati č. 210	<p>Úkolem SŽDC je zajistit projektovou dokumentaci pro elektrizaci železniční trati č. 210, ve které bude též prověřena možnost zavedení hybridních vozidel.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí elektrizace trati č. 210	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění projektu stavby elektrizace trati č. 210	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2023</p>	Čeká na zahájení
• • • Realizace elektrizace trati č. 210	<p>Úkolem SŽDC je zajistit elektrizaci železniční trati č. 210 v rozsahu dle předchozí dokumentace</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení
Zajištění studie proveditelnosti elektrizace trati č. 122	<p>Úkolem SŽDC je zajistit projektovou dokumentaci pro elektrizaci železniční trati č. 122 v úseku Praha - Hostivice (- Rudná u Prahy pokud bude realizována elektrizace trati č. 173).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí elektrizace trati č. 122	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění projektu stavby elektrizace trati č. 122	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: leden 2024</p>	Čeká na zahájení
• • • Realizace elektrizace trati č. 122	<p>Úkolem SŽDC je zajistit elektrizaci železniční trati č. 122 v rozsahu dle předchozí dokumentace.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2029 Kontrolní termín: prosinec 2026</p>	Čeká na zahájení

218 | Zastávka Praha-Jahodnice



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Městská část Praha 14

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

6

Investiční náklady celkem

- Celkem: 15 000 000 Kč
- MHMP: 15 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o zřízení nové železniční zastávky, na traťové spojnici v mezistaničním úseku Praha-Běchovice - Praha-Malešice. Zastávka je jednou ze tří zastávek připravovaných v souvislosti se zavedením linek S61 a S71 a bude realizována na trati, která je v současné době využívána výhradně pro nákladní dopravu umožní kvalitnější dopravní obsluhu blízkého okolí zejména v závislosti na realizaci městských tangenciálních železničních linek. Opatření je v souladu s připravovaným Metropolitním plánem.

Pozitivní dopady

- zlepšení dopravní obsluhy území
- impuls pro rozvoj území

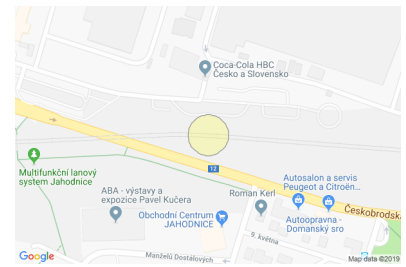
Negativní dopady

- částečné omezení kapacity tratě

Rizika

- projednatelnost

Lokalita



218 | Zastávka Praha-Jahodnice

Úkol	Informace	Stav
Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Městská část Praha 14 Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Zajištění projektu stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Městská část Praha 14 Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Realizace zastávky	Po zpracování dokumentace bude zastávka realizována do termínu zprovoznění linky S61 <hr/> Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení

219 | Zastávka Praha-Dolní Počernice Jih



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Městská část Praha 14

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

6

Investiční náklady celkem

- Celkem: 15 000 000 Kč
- MHMP: 15 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o zřízení nové železniční zastávky, na traťové spojnici v mezistaničním úseku Praha-Běchovice - Praha-Malešice. Zastávka je jednou ze tří zastávek připravovaných v souvislosti se zavedením linek S61 a S71 a bude realizována na trati, která je v současné době využívána výhradně pro nákladní dopravu umožní kvalitnější dopravní obsluhu blízkého okolí zejména v závislosti na realizaci městských tangenciálních železničních linek. Opatření je v souladu s připravovaným Metropolitním plánem.

Pozitivní dopady

- zlepšení dopravní obsluhy území
- impuls pro rozvoj území

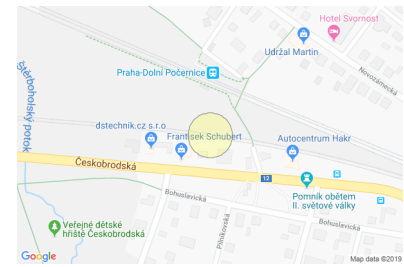
Negativní dopady

- částečné omezení kapacity tratě

Rizika

- projednatelnost

Lokalita



219 | Zastávka Praha-Dolní Počernice Jih

Úkol	Informace	Stav
Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Městská část Praha 14 Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Zajištění projektu stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Městská část Praha 14 Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Realizace zastávky	Po zpracování dokumentace bude zastávka realizována do termínu zprovoznění linky S61 <hr/> Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení

221 | Preferenční osy VHD v Praze



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 314 240 000 Kč
- MHMP: 282 816 000 Kč

Charakteristika

Předmětem opatření je realizace komplexní preferenčních opatření (efektivní kombinace prostorových opatření a preference na SSZ, respektive související řízení dopravního proudu) v uceleném úseku za účelem zvýšení cestovní rychlosti a spolehlivosti veřejné dopravy (atraktivita VHD pro cestující), eliminace negativního vlivu automobilové dopravy na provoz VHD a zvýšení ekonomické a energetické efektivity jejího provozu. Součástí opatření budou i úpravy zastávek VHD.

Předmětem opatření je realizace komplexních preferenčních opatření (efektivní kombinace prostorových opatření a preference na SSZ, respektive související řízení dopravního proudu) v ucelených úsecích sítě VHD v Praze za účelem výrazného zvýšení cestovní rychlosti a spolehlivosti veřejné dopravy (atraktivita VHD pro cestující), eliminace negativního vlivu automobilové dopravy na provoz VHD a zvýšení ekonomické a energetické efektivity jejího provozu. Součástí opatření budou i úpravy zastávek VHD.

Opatření zahrnuje realizaci následujících preferenčních os:

Preferenční osa PO-01

Preferenční osa Prosek - Vysočany - Libeň - Jarov - Hrdlořezy/Ohrada pokrývá z hlediska infrastruktury a preference MHD významné tangenciální spojení Proseka, Vysočan a Žižkova, respektive Hrdlořez s cílem zvýšit rychlost a spolehlivost průjezdu významných metropolitních autobusových linek 136, 177, 183 a 195 dopravně komplikovanou oblastí Vysočan (místní komunikace zatížené intenzitami IAD, množství významných křižovatek, apod.). Část preferenční osy využívají také linky 109, 146, 151, 158 a 375.

(Odhadované investiční náklady: 20 215 000 Kč.)

Preferenční osa PO-02

Preferenční osa Malešice - Skalka - Zahradní Město pokrývá z hlediska infrastruktury a preference MHD významné tangenciální spojení z oblasti Vysočan a Malešic směrem na Zahradní Město/Košík/Jižní Město/Petrovice. V rámci ul. Průběžná je součástí preferenční osy i tramvajová trať V Olšínách - Zahradní Město (rekonstrukce trati byla dokončena v roce 2014).

(Odhadované investiční náklady: 5 460 000 Kč.)

Lokalita



Grafická dokumentace



Preferenční osa PO-03

Preferenční osa Petrovice – Háje – Chodovec – Jižní Spojka – Smíchov v celé délce pokrývá z hlediska infrastruktury a preference autobusů VHD významný tangenciální přepravní tah obsluhovaný linkou 125, která zajišťuje rychlé a velmi atraktivní spojení Petrovic a Jižního Města s oblastí Smíchova. Východní část preferenční osy spolu s preferenční osou Spořilov – Bohdalec – Želivského pokrývá i významný přepravní tah Jižní Město – Spořilov – Vršovice – Želivského/Vinohrady reprezentovaný linkami 136 a 213. Kromě těchto metropolitních autobusových linek částečně využívají preferenční osu další městské i příměstské linky PID – 183, 226, 227, 381, 382, 383, 387 v úseku Petrovice – Háje a linky 118, 190, 196, 197 v oblasti Barrandovského mostu.

Vysokou důležitost preferenční osy umocňuje fakt, že východní část preferenční osy využívá velké množství linek a západní část tvořená úseky místních rychlostních komunikací 5. května a Jižní spojka, Barrandovským mostem a ul. Strakonická má naprosto zásadní a kritický význam pro stabilitu provozu linky 125, její spolehlivost a celkovou atraktivitu tohoto významného tangenciálního spojení.

(Odhadované investiční náklady: 26 130 000 Kč.)

Preferenční osa PO-04

Preferenční osa Spořilov – Vršovice – Želivského pokrývá z hlediska infrastruktury a preference autobusů MHD významný tangenciální přepravní tah Jižní Město – Vršovice, který je reprezentován zejména svazkem metropolitních autobusových linek 135, 136 a 213, nicméně ve významných částech využívají definovanou preferenční osu i linky 101, 139, 150 a částečně také 124 a 139.

(Odhadované investiční náklady: 12 740 000 Kč.)

Preferenční osa PO-05

Preferenční osa Strakonická pokrývá z hlediska infrastruktury a preference autobusů VHD významný radiální svazek autobusových městských linek směřujících z oblasti Zbraslavi a Radotína a především příměstský linek směřujících z oblasti jižně od Prahy (Dobříš/Mníšek pod Brdy/Davle) k terminálu veřejné dopravy „Smíchovské nádraží“. Význam těchto autobusových linek je ještě umocněn neexistencí atraktivní kolejové dopravy do této části regionu. V rámci preferenční osy se mimojiné předpokládá stavební rozšíření ul. Strakonická o vyhrazený jízdní pruh v úsecích, kde nelze jej nelze vyznačit ve stávajícím profilu komunikace.

(Odhadované investiční náklady: 100 000 000 Kč.)

Preferenční osa PO-06a

Preferenční osa Sedlec – Podbaba – Dejvice pokrývá z hlediska infrastruktury a preference MHD významný radiální směr linek veřejné hromadné dopravy úseky reprezentovaný zejména páteřní linkou 107 zajišťující zejména časté a rychlé spojení Suchdola a Sedlce s páteřními systémy kolejové dopravy v Dejvicích, tento úsek preferenční osy využívá i tramvajová doprava (v úseku Nádraží Podbaba – Vítězné náměstí) a další městské i příměstské linky spojující příměstské oblasti s terminálem VHD „Dejvická“.

(Odhadované investiční náklady: 7 150 000 Kč.)

Preferenční osa PO-06b

Preferenční osa Dejvice – Střešovice – Břevnov – Vypich – Motol – Nové Butovice pokrývá z hlediska infrastruktury a preference VHD významný přepravní vztah Dejvice – Střešovice – Vypich – Motol – Nové Butovice. Tato relace obsluhovaná autobusovými linkami doplňuje radiální kolejovou dopravu a nabízí tangenciální propojení oblastí. Na trase se ovšem nachází více kritických bodů, které této trase snižují atraktivitu.

(Odhadované investiční náklady: 9 620 000 Kč.)

Preferenční osa PO-07a

Preferenční osa Kačerov – Krč – Lhotka – Modřany (západní větev preferenční osy PO-07) pokrývá z hlediska infrastruktury a preference VHD významný přepravní vztah mezi obytnými oblastmi Modřany a Lhotka na jedné straně a přestupními terminály na páteřní kolejovou dopravu Kačerov a Budějovická na straně druhé. V rámci preferenční osy se vyskytuje i další celoměstsky významný cíl dopravy – Thomayerova nemocnice.

(Odhadované investiční náklady: 6 695 000 Kč.)

Preferenční osa PO-07b

Ulice Vídeňská zajišťuje příjezd do Prahy z jihovýchodního okolí pražské aglomerace a zároveň z okrajových částí Prahy nacházejících podle této komunikace. Pro autobusy slouží zejména jako příjezd k terminálům Kačerov a Budějovická. Komunikace je tak velmi silně zatížena a zejména v ranní špičce ve směru do centra dochází k častým kongescím a ke zdržením 10 i více minut.

(Odhadované investiční náklady: 99 320 000 Kč.)

Preferenční osa PO-08

Preferenční osa Palackého náměstí - Josefov pokrývá z hlediska infrastruktury a preference VHD významný přepravní tah na pravém břehu Vltavy v centrální části města. Preferenční osa je orientována z větší části na tramvajovou dopravu a je reprezentována zejména páteřní tramvajovou linkou č. 17. Jako součást opatření se předpokládá omezení/vyloučení tranzitní dopravy v linii ulic Smetanovo nábřeží - Křižovnická - 17. listopadu.

(Odhadované investiční náklady: 18 850 000 Kč.)

Preferenční osa PO-09

Preferenční osa Hostivař - Kyje/Hrdlořezy pokrývá významný tangenciální autobusový tah spojující jihovýchodní a severovýchodní oblast hlavního města Prahy vedený po ulici Průmyslová zatížené vysokými intenzitami IAD, které negativně ovlivňují plynulost a spolehlivost provozu vozidel MHD. Požadavek na zajištění plynulosti a spolehlivosti provozu je zvláště důležitý u metropolitních autobusových linek zajišťujících významná tangenciální spojení. V případě této preferenční osy se jedná o linky 125 a 183, respektive i linku 181. Kromě těchto linek částečně využívá tuto preferenční osu i linka 223.

(Odhadované investiční náklady: 3 250 000 Kč).

Preferenční osa PO-10

Preferenční osa Ruzyně - Veveřín - Dejvice pokrývá z hlediska infrastruktury a preference VHD významný přepravní tah „Letiště Václava Havla Praha/sídlíště Na Dědině - Veveřín - terminál VHD při stanici metra Dejvická“ reprezentovaný zejména metropolitní autobusovou linkou 119 zajišťující hlavní spojení města a letiště veřejnou hromadnou dopravou, tramvajovou dopravou v úseku Divoká Šárka - Nádraží Veveřín - Dejvická, respektive svazek dalších autobusových linek regionálních autobusových linek spojujících Kladensko s hlavním městem, respektive s terminálem VHD Nádraží Veveřín.

(Odhadované investiční náklady: 4 810 000 Kč).

Pozitivní dopady

Zvýšení atraktivity veřejné dopravy;
zvýšení ekonomické a energetické efektivity provozu veřejné dopravy;
zvýšení kapacity infrastruktury veřejné dopravy (souvislost s očekávaným vyšším podílem veřejné dopravy na dopravním výkonu); možnost spojení s komplexní rekonstrukcí a zklidněním ulice a

rekonstrukcí zastávek.

Negativní dopady

Možné lokální zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu; snížení kapacity z pohledu počtu vozidel automobilové dopravy (v kontextu dopravní politiky může být žádoucí); dopravní problémy po zavedení opatření (předpoklad rozplynutí v krátkém časovém horizontu - zkušenosti ze zahraničí).

Rizika

Nekomplexní/nedůsledná realizace preferenčních opatření; realizace opatření částečně ("snaha vyhovět všem" - typicky vede k nezlepšení podmínek pro provoz veřejné dopravy i zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu = zmaření investice z veřejných prostředků).

221 | Preferenční osy VHD v Praze

Úkol	Informace	Stav
Vyhodnocení provozu	<p>Průběžné vyhodnocování provozu zajišťuje ROPID ve spolupráci s dopravci. Dopravci předávají data (např. o zpoždění či informace od řidičů či dalších pracovníků v provozu) ROPIDu, který i sám aktivně monitoruje (např. vlastním dispečinkem) provoz a vyhodnocuje zpoždování spojů. ROPID spolupracuje i s dalšími odbornými pracovišti, např. MHMP (odbor dopravy, odbor pozemních komunikací a drah), TSK, dalšími správci infrastruktury, silničními správními úřady jednotlivých městských částí a dalšími organizacemi. Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: duben 2020</p>	Pracuje se na tom
• Návrhy řešení	<p>ROPID v případě potřeby navrhne ve spolupráci s výše uvedenými odbornými pracovišti princip opatření formou zejména studie změny dopravního značení, stavebních úprav či dopravního řešení. Garantem řešení bude ROPID, čímž dojde ke sjednocení používaných prostředků pro preferenci autobusů PID. Vybrané odborné činnosti mohou být ROPIDem řešeny dodavatelsky, případně ve spolupráci s ostatními odbornými pracovišti. Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: srpen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Projednání návrhů	<p>Návrhy řešení budou projednány ROPIDem s dotčenými orgány státní správy a dalšími zapojenými organizacemi. K tomuto projednávání se předpokládá využít pravidelných setkání vedoucích pracovníků zainteresovaných organizací. Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: listopad 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • Projektová dokumentace	<p>Projektční práce a jejich pokračování po odsouhlasení konceptu řešení ve formě např. studie se dělí na několik skupin: a) U akcí stavebního charakteru, kde bude nutná další projektční příprava (zejména DÚR a DSP) budou akce předány na TSK k dalším projektčním pracím a následně i samotné realizaci. b) U akcí, kde studijní prověření dostatečně k povolovacímu procesu dokončí dokumentaci ROPID. c) U opatření vztahujících se k dopravnímu řešení SSZ křižovatek záleží na konkrétní dohodě a řešení v dané lokalitě, převážně by se mělo jednat dopracování na specializovaném pracovišti TSK. Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: srpen 2021</p>	Čeká na zahájení
• • • • Realizace opatření	<p>Realizací opatření bude následně pověřen správce dané infrastruktury. V současné chvíli se jedná o zejména o TSK (veškeré dopravní značení a další dopravní zařízení) či správci světelných signalizačních zařízení (nejčastěji TSK). Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení
• • • • • Vyhodnocení úprav	<p>Vyhodnocením a návrhem úprav se bude následně zabývat ROPID v rámci své běžné činnosti uvedené v bodě č. 1. Opatření je "balíčkové" - úkoly se budou opakovat periodicky.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: červen 2023</p>	Čeká na zahájení

222 | Preference BUS na křižovatkách se SSZ



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2021

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

72

Charakteristika

Plošné vybavení všech křižovatek řízených SSZ na území HMP s provozem BUS systémem detekce vozidla před křižovatkou a nasazení signálních programů, které reálně a efektivně udělují prioritu průjezdu vozidel VHD křižovatkou. Součástí opatření je i postupné prověření systému preference BUS na stávajících SSZ v síti BUS na území HMP, a to jak systémem detekce, tak aktualizace/vyladění signálních programů pro poskytování větší priority průjezdu VHD. Součástí opatření může být i prioritizace tohoto opatření dle významu SSZ pro provoz veřejné dopravy.

Positivní dopady

Zvýšení atraktivity veřejné dopravy; zvýšení ekonomické efektivity provozu veřejné dopravy; zvýšení kapacity infrastruktury veřejné dopravy.

Negativní dopady

Možné lokální zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu; snížení kapacity z pohledu počtu vozidel automobilové dopravy (v kontextu dopravní politiky může být žádoucí).

Rizika

Nekomplexní/nedůsledná realizace preferenčních opatření; realizace opatření částečně ("snaha vyhovět všem" - typicky vede k nezlepšení podmínek pro provoz veřejné dopravy i zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu = zmaření investice z veřejných prostředků).

Lokalita



Grafická dokumentace



222 | Preference BUS na křižovatkách se SSZ

Úkol	Informace	Stav
Zajištění preference BUS na všech křižovatkách se SSZ	<p>Předmětem tohoto úkolu je zajištění detekce a následně preference pro vozidla BUS plošně na všech křižovatkách v autobusové síti vybavených SSZ. Preference bude udělována podle Zásad pro navrhování a zřizování preference autobusů a trolejbusů VHD schválených RHMP podle usnesení č. 2351 ze dne 26.9.2017.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Pracuje se na tom

224 | Vyžadování uplatňování Standardu zastávek PID po ŘSD a SŽDC



Kapitola Návrhu

- 3.1.6 Zlepšení prostředí veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Charakteristika

Opatření zahrnuje společný požadavek hl. m. Prahy a Středočeského kraje na Ministerstvo dopravy ČR, aby doporučilo/nařídilo uplatňování Standardu zastávek PID organizacím jím zřízeným (SŽDC, ŘSD). Tento bod je velmi důležitý i ve vztahu k využívání a podobě výpravních budov železničních stanic, které by měli poskytovat zázemí cestujícím veřejné dopravy v rámci přestupních bodů mezi železnicí a návaznou dopravou. Další důležitou oblastí je také podoba orientačních a navigačních systémů používaných ve stanicích a zastávkách vlaků, jejich zlepšení a sjednocení s ostatními prvky používanými v rámci PID a také pro podobu orientačních a informačních systémů pro cestující (zajištění účasti zástupců ROPID/IDSK při jednáních se SŽDC týkajících se dané problematiky).

Positivní dopady

- zvýšení kvality zastávek, stanic a přestupních bodů veřejné dopravy
- manuál pro projektanty i státní správu
- kategorizace zastávek a přestupních bodů PID, stanovení rozsahu vybavení zastávek a přestupních bodů prvky pro cestující na základě kategorie, apod.

Rizika

- nezájem/nerespektování Standardu zastávek PID ze strany organizací nezřízovaných hlavním městem Prahou či Středočeským krajem

Lokalita



Grafická dokumentace



224 | Vyžadování uplatňování Standardu zastávek PID po ŘSD a SŽDC

Úkol	Informace	Stav
Iniciovat oficiální požadavek MHMP směrem k SŽDC a ŘSD	Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2019	Čeká na zahájení
Iniciovat oficiální požadavek Středočeského kraje směrem k SŽDC a ŘSD	Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2019	Čeká na zahájení

226 | Definice přestupních bodů v síti PID



Kapitola Návrhu

- 3.1.6 Zlepšení prostředí veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

6

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

6

Charakteristika

Definice přestupních bodů v rámci sítě PID je důležitá z několika důvodů, které jsou podrobně popsány ve Standardu zastávek PID, kapitola 05.C. Zejména se jedná o vazbu na umístění přestupního bodu v území a uliční síti, na parametry jeho zastávek (například tam, kde je plánován přestup mezi vozidly u jedné nástupní hrany za časové koordinace spojů, je třeba zajistit příslušnou délku nástupní hrany) či jeho vybavení informačními technologiemi a vybavením pro cestující. U moderních IDS je zajištěn soulad mezi organizací dopravy a příslušnou infrastrukturou.

Positivní dopady

Definice přestupních bodů navíc otevírá možnost dalšího zkvalitňování veřejné dopravy, například

- rozvoj garantovaných návazností
- povinnost řidiče počkat na přípojný spoj v zastávce, pokud ho „za sebou vidí“ (odstranění u cestujících negativně vnímaného „ujetí před nosem“)
- obecně kvalitnějšího projektování dopravy
- podmínky pro vybavení přestupních bodů

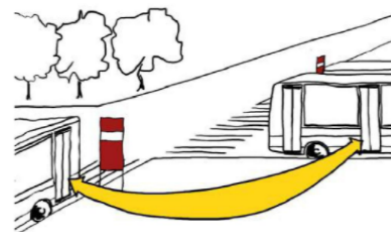
Negativní dopady

Určitým negativním dopadem může být určité omezení pro tvorbu linkového vedení (definovaná síť přestupních bodů - limit pro jeho změny).

Lokalita



Grafická dokumentace



226 | Definice přestupních bodů v síti PID

Úkol	Informace	Stav
Definice přestupních bodů v síti PID na území HMP	<p>Výstupem je tabulka přestupních bodů v síti PID na území HMP (ve smyslu Standardu zastávek PID, kapitoly 05.C).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopavy Splnit do: červenec 2019 Kontrolní termín: červen 2019</p>	Pracuje se na tom
• Úpravy SW organizátora	<p>Předmětem úkolu je zejména implementace kolonky "přestupní bod" do ASWJŘ, případně dalších systémů organizátora a následný výstup do interní i veřejné GISové aplikace.</p> <p>Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: červenec 2019</p>	Čeká na zahájení
• • Implementace označení přestupních bodů do informačního prostoru zastávek ("čočkologie")	<p>Předmětem úkolu je implementace označení přestupního bodu do informačního prostoru zastávky (tzv. čočkologie) a příslušné aktualizace dokumentu Vzor označnicku PID.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopavy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• • • Implementace do informačního systému ve vozidle	<p>Předmětem úkolu je:</p> <ul style="list-style-type: none"> • implementace přestupních bodů do informačního systému, tedy aby LCD panely ve vozidle při příjezdu do přestupního bodu zobrazovali "přestupní obrazovku" dle jednotného standardu vzhledu informačních LCD panelů ve vozidle (návazná příloha Standardů kvality PID - Autobusy PID) [ROPID: OTR; IDSK: technicko-investiční úsek] • definice logiky zobrazovaných přestupů (definice přestupních vazeb v jednotlivých přestupních bodech a implementace do logiky zobrazování na LCD ve vozidlech [ROPID: OMD+OPD; IDSK: dopravní úsek]) <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopavy Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Čeká na zahájení
• • • • Vytvoření mobilní aplikace	<p>Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení
Definice přestupních bodů v síti PID na území SČK	<p>Výstupem je tabulka přestupních bodů v síti PID na území Středočeského kraje (ve smyslu Standardu zastávek PID, kapitoly 05.C).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: červenec 2019 Kontrolní termín: červen 2019</p>	Pracuje se na tom

227 | Vývoj dopravně-technologického informačního systému



Kapitola Návrhu

- 3.1.4 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 61 100 000 Kč
- MHMP: 6 110 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 1 222 000 Kč / rok
- MHMP: 1 222 000 Kč / rok

Charakteristika

Inteligentní dopravní systémy různého principu a zaměření jsou v dopravní síti hl. m. Prahy s větším či menším úspěchem již nasazeny. Další se s rychlým rozvojem telematiky hlásí o své místo. V této situaci vyvstává naléhavá potřeba zajištění věrohodnosti, přesnosti, sladění a harmonizace dopravních informací proudících z těchto dopravních aplikací. Cílem projektu je vyvinout v rámci inovačního partnerství jednotný systém validace dopravně-technologických informací, který shromáždí dopravní, stavové a technologické informace z různých inteligentních dopravních systémů (ITS) a umožní otevřený přístup k dopravním informacím pro informování dopravními a mapovými portály, návazné systémy vyšší inteligence pro řízení dopravy, modelování dopravy a dopravní plánování. Systém zajistí dohled nad funkcí těchto technologií, vyhodnotí relevantnost dat, provede případnou korekci. Předpokládá se archivace dat nejméně po dobu 10 let, což zajistí statistickou hodnotnost z hlediska následného využití nejen pro potřeby Smart city.

Pozitivní dopady

- datová báze dopravních informací s možnostmi retrospektivního zkoumání vývoje dopravy,
- vytvoření podmínek pro srozumitelné zobrazení chování dopravy v mimořádných situacích,
- kontrola funkčnosti zařízení dopravní infrastruktury a lepší vymahatelnost plnění servisních smluv,
- otevřený přístup k dopravním informacím a jejich vyšší kvalita

Lokalita



227 | Vývoj dopravně-technologického informačního systému

Úkol	Informace	Stav
Zahájení	Zahájení projektu, výběr administrátora, výběr projektového manažera, výběr právní kanceláře <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení
Příprava dokumentace	Příprava dokumentace, průzkumy trhu, před tržní konzultace a jednání o nabídkách pro výběr inovačních partnerů pro získání inovativního řešení <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: duben 2020	Čeká na zahájení
Plnění	Plnění dodávek a služeb u vybraných inovačních partnerů <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: září 2020	Čeká na zahájení

231 | Oprava Jiráskova mostu



Kapitola Návrhu

- 3.1.2 Rekonstrukce silniční infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

108

Rok zahájení realizace

2028

Délka realizace (v měs.)

58

Investiční náklady celkem

- Celkem: 600 000 000 Kč
- MHMP: 600 000 000 Kč

Charakteristika

Jiráskův most patří ke složitým stavbám prostorového řešení, kde předpolí mostu ovlivnilo jeho šířkové uspořádání. Šířka mostu 21 m je v krajním mostním poli zvětšená na 27 m s nálevkovitým rozptylem až na 70 m. Most má 6 obloukových polí ze železobetonu, s horní mostovkou na pilířích, spojenou s oblouky v jeden staticky spolupůsobící nosný celek. V každém poli je 8 obloukových žeber spojených při mostním líci deskou. Žebra jsou vždy po dvou spojena příčnými ztužidly tvořící po šířce mostu čtyři samostatné pásy. Z důvodů nepříznivých plavebních okolností vyšla hodnota smělosti oblouků poměrně vysoká s vazbou na okolní mosty. Most je založený na masivních železobetonových kesonech, které sestoupily až na skalnaté dno. Složitost statického systému a spolupůsobení jednotlivých prvků má za následek malou rezervu ve zvyšování nahodilého zatížení.

Železobetonová konstrukce, které je v detailech svázaná spolupůsobením jednotlivých statických celků a kde ztráta únosnosti se promítá do širších vztahů. Do nosné konstrukce zatéká a trvale se tak snižuje pasivační odpor betonu proti pronikání plynů a kontaminované vody.

V současné době je stavební stav tohoto mostu hodnocen stupněm V-špatný.

Je doporučena celková rekonstrukce železobetonových prvků a obnova izolačního souvrství.

Pozitivní dopady

Zachování provozuschopnosti a prodloužení životnosti mostu.

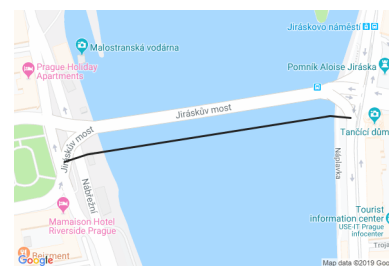
Negativní dopady

Jiráskův most je citlivou součástí dopravní infrastruktury města, po dobu prací tak lze předpokládat významnější dopravní komplikace.

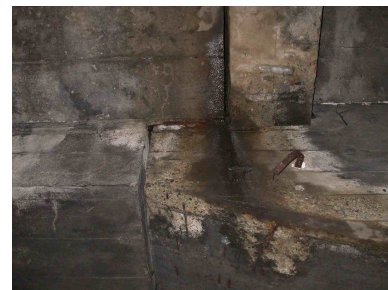
Rizika

- krácení rozsahu technických průzkumů stávajícího stavu částí stavby nebo i samotné výše investice (finanční krytí),
- odkládání opravy nebo prodlužování přípravy bobtnajícími požadavky na další úpravy mostu.

Lokalita



Grafická dokumentace



231 | Oprava Jiráskova mostu

Úkol	Informace	Stav
Zadání diagnostiky.	Zadání diagnostiky. Na jeho podkladě bude vybrán zpracovatel diagnostiky. Na základě jejích výsledků může být zpracována PD ve všech fázích. <hr/> Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: březen 2020	Pracuje se na tom
Diagnostika	zpracování podrobné diagnostiky <hr/> Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: únor 2020	Čeká na zahájení
• DSP + PDPS	zpracování a projednání DSP a SP, zpracování zadávací dokumentace <hr/> Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: únor 2024	Čeká na zahájení
• • Výběr zhotovitele + realizace stavby	<hr/> Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: únor 2026	Čeká na zahájení

237 | Vytvoření pracovní pozice Specialista pro nákladní dopravu



Kapitola Návrhu

- 3.2.8 Zásobování města

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

12

Provozní náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč / rok
- MHMP: 1 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Vytvoření pracovní pozice "Specialista pro nákladní dopravu" pro Prahu (na úrovni MHMP nebo jiné organizace zřízené městem) a Středočeský kraj, jehož náplní práce bude řešení otázky městského zásobování. Specialista pro nákladní dopravu se bude podílet na zpracování strategických dokumentů v oblasti městského zásobování včetně jejich následného prosazování. Bude zastupovat město při jednáních s průmyslovými partnery, kde bude prosazovat alternativní a inovativní řešení zásobování na poslední míli.

Pozitivní dopady

- řešení tématu městského zásobování na úrovni města
- vytvoření strategie městské logistiky pro oblast PMO včetně jejího prosazování

Negativní dopady

- žádné

Rizika

- žádné

Lokalita



237 | Vytvoření pracovní pozice Specialista pro nákladní dopravu

Úkol	Informace	Stav
Vytvoření pozice specialista city logistiky na IPR	<p>Vytvoření pozice, respektive přidělení trvalé agendy alespoň jednomu pracovníkovi, který bude iniciativně řídit a vymýšlet další postup ve věci city logistiky v Praze. Hlavní náplní bude dále rozvíjet oblasti ze Studie city logistiky a dále zavázovat opatření nová. Pracovník musí aktivně sledovat trendy v city logistice, účastnit se odborných diskuzí a konferencí a aktivně komunikovat se stakeholdery. Úkoly bude předávat k realizaci především MHMP a také případně mětským společnostem (např. TSK a. s., OICT) nebo organizacím. Aktivně se také musí podílet na marketingové exekutivě udržitelné city logistiky v Praze.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Pracuje se na tom
Vytvoření pozice koordinátora city logistiky na MHMP	<p>Vytvoření pozice, respektive přidělení trvalé agendy alespoň jednomu pracovníkovi, který bude koordinovat realizaci opatření vyplývajících z akčního plánu pro city logistiku tak, aby se stala šetrnější pro Prahu a okolí.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení

243 | Železniční odstavy



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

72

Rok zahájení realizace

2025

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 10 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o zřízení odstavných ploch (kolejišť) pro vlakové soupravy mimo stávající depa. Význam odstavů spočívá v deponaci souprav během přepravní špičky či v nočním období aniž by bylo nutné najíždět zbytečné vozokilometry do stávajících odstavů. Tím také dojde ke snížení čerpání kapacity některých tratí. V současné době se sledují tyto lokality:

- Stromovka
- Ruzyně
- Krejčírek
- Malletova ul.
- Bělehradská ul.
- Smíchov (východ a západ)
- Michle
- Bohdalec
- Slatiny
- Třešňovka
- Novostrašnická ul.
- Malešice
- Štadler
- Krč
- Trnkov
- Strašnice
- Kovošrot
- Teplárna
- Depo Malešice
- Běchovice

Konkrétněji SŽDC uvažuje o Malletova a soubor Strašnice/Trnkov/Slatiny, Běchovice.

Pozitivní dopady

- možnost odstavování souprav během přepravního sedla
- snížení počtu režijních vozokilometrů
- uvolnění kapacity tratí
- možnost provozního ošetření souprav

Negativní dopady

- odstavy vyžadují rozsáhlé plochy
- hlukové zatížení

Rizika

- obtížná projednatelnost
- nekoordinovaný rozvoj jednotlivých železničních linek v návaznosti na odstavy

Lokalita



243 | Železniční odstavy

Úkol	Informace	Stav
Zajištění záměru projektu	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace. Měla by probíhat užší koordinace se studií modernizace ŽUP Praha</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění projektu stavby	<p>Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby	<p>Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat jednotlivé stavby dle příslušné dokumentace.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: prosinec 2024</p>	Čeká na zahájení

244 | 8. nástupiště žst. Praha Hlavní nádraží



Kapitola Návrhu

- 3.2.16 Posílení veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 95 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o vybudování 8. (východního) nástupiště na pražském hlavním nádraží v délce shodné s nástupišti 1-7. Nástupiště bude mít napojení na prodloužený podchod směrem k Žižkovu.

Positivní dopady

- zvýšení kapacity železniční stanice
- napojení na prodloužený podchod

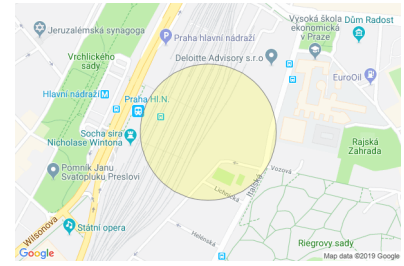
Negativní dopady

- snížení rychlosti na zhlavích železniční stanice
- stavební zásah do rekonstruovaného severního zhlaví stanice

Rizika

- nekoordinace s ostatními stavebními záměry v oblasti

Lokalita



244 | 8. nástupiště žst. Praha Hlavní nádraží

Úkol	Informace	Stav
Zajištění průkazu polohy	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí 	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace. <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • Zajištění projektu stavby 	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • • Výstavba 	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat výstavbu 8. nástupiště v žst. Praha hl.n. <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení

245 | Rekonstrukce železniční stanice Praha Masarykovo nádraží



Kapitola Návrhu

- 3.1.1 Rekonstrukce kolejové infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

42

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 655 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o komplexní rekonstrukci žst. Praha Masarykovo nádraží, vybudování pěší lávky nad nástupiště a kolejí a zapojení celého prostoru do urbanistické struktury města. Rekonstrukce umožní rozvoj lokality v návaznosti na opuštění nevyužívaných ploch.

Pozitivní dopady

- zapojení železničního terminálu do urbanistické struktury města
- impuls pro rozvoj lokality
- odstranění bariér v území
- vyšší kapacita stanice
- uživatelský komfort

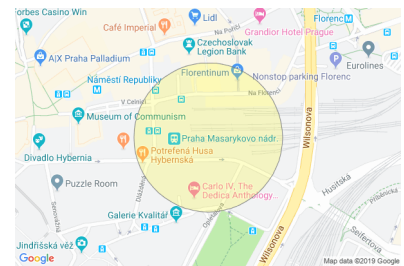
Negativní dopady

- snížení kapacity stanice pro odstavy souprav

Rizika

- udržitelnost investice ve vztahu k budoucímu využití stanice

Lokalita



Grafická dokumentace



245 | Rekonstrukce železniční stanice Praha Masarykovo nádraží

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• • Zajištění projektu stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení

248 | Vývoj multiagentního a adaptivního řízení dopravy



Kapitola Návrhu

- 3.2.19 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 51 600 000 Kč
- MHMP: 5 160 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 2 941 000 Kč / rok
- MHMP: 2 941 000 Kč / rok

Charakteristika

Světelně signalizační zařízení jsou řízena na základě předem vytvořených signálních programů, které zohledňují očekávané dopravní zatížení, kapacitu dopravní sítě a vlastní poměry v křižovatce. Jen okrajově se uplatňují územně rozsáhlejší systémy dopravně závislého řízení, které mohou navolit pro danou situaci vhodnější signální program či dokonce měnit okrajové podmínky dynamického řízení jednotlivých křižovatek. Stávající systém řízení tak nemusí v některých případech reagovat optimálně, např. ve vazbě na uzavírky komunikací, mimořádné události a jiné významné změny kapacity dopravní sítě.

Cílem tohoto opatření je vývoj automatického systému řízení dopravy, který by uměl plně optimalizovat řízení dopravy na základě okamžitého vyhodnocení dopravní situace v širokém územním rozsahu.

Pozitivní dopady

- zvýší plynulost provozu na pozemních komunikacích ve městě, sníží spotřebu PHM a omezení negativních dopadů plynoucích z provozu na pozemních komunikacích (emise, hluk, atd.),
- úspory nákladů plynoucích z potřeby neustálé obnovy a vytváření nových předem vytvořených signálních programů, a to včetně expertních systémů, které mají reagovat v případě mimořádných událostí,
- omezení rizika nevhodných zásahů do řízení dopravy (automatizace),
- podpora mezisektorové spolupráce a aplikací nových technologií,
- vyvinutí jednoho z nejmodernějších řešení na poli řízení dopravy ve velkých aglomeracích s omezenými možnostmi výstavby nových komunikací,
- automatizovaná reakce na dopravní excesy, kterých je v Praze průměrně 130 denně
- rozšířitelnost systému řízení dopravy na rozsáhlé území města,
- zvýšení intenzity využití současné telematické infrastruktury.

Negativní dopady

- možné zhoršení lokální dopravní situace (ve prospěch celku)

Rizika

- spolehlivost zdrojů aktuálních informací pro pokročilé řízení dopravy,
- způsob vlastní implementace pokročilého řízení dopravy,

Lokalita



- nepřipravenost technologie řadičů SSZ pro pokročilé řízení dopravy,
- možné podcenění bezpečnostních rizik IT,
- schvalovatelnost dopravních řešení s vysokou volností,
- vysoké nároky na porozumění uplatněných řešení a vnímání širokého kontextu,
- důvěra a respektování pokročilých technik ze strany odpovědných subjektů,
- úzký okruh odborníků schopných zodpovědných úprav pokročilého řízení dopravy,
- podcenění nákladů potřebných pro realizaci a uplatnění opatření.

248 | Vývoj multiagentního a adaptivního řízení dopravy

Úkol	Informace	Stav
Zahájení	Zahájení projektu, výběr administrátora, výběr projektového manažera, výběr právní kanceláře <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
Příprava dokumentace	Příprava dokumentace, průzkumy trhu, před tržní konzultace a jednání o nabídkách pro výběr inovačních partnerů pro získání inovativního řešení <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020	Čeká na zahájení
Plnění	Plnění dodávek a služeb u vybraných inovačních partnerů <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: březen 2022 Kontrolní termín: leden 2022	Čeká na zahájení

249 | Přeložka silnice II/240 a II/101 (aglomerační okruh)



Kapitola Návrhu

- 3.2.6 Nová komunikační propojení

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 4 204 324 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 20 008 952 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Přeložka silnice II/240 a II/101 bude tvořit tangenciální spojení severozápadně od Prahy mezi dálnicemi D7 (Středokluky) a D8 (Úžice). V úseku Praha - Kralupy nad Vltavou nahradí současnou nevyhovující trasu silnice přes obce Horoměřice, Velké Přílepy a Tursko, v severní části bude sloužit jako obchvat Kralup nad Vltavou. Poslední část přeložky propojí obchvat Kralup nad Vltavou s MÚK Úžice.

Positivní dopady

- převedení významného objemu dopravních výkonů z okolních komunikací
- poslouží jako alternativní trasa před dokončením SOKP

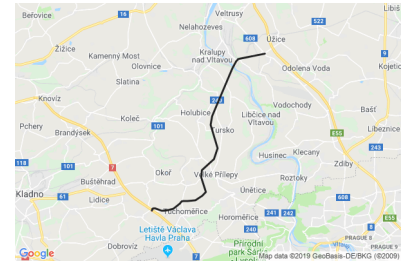
Negativní dopady

- fragmentace a snížená propustnost krajiny
- NIMBY

Rizika

- zdržování stavby a následné prodražení
- nárůst dopravních výkonů
- negativní dopady na životní prostředí

Lokalita



Grafická dokumentace

249 | Přeložka silnice II/240 a II/101 (aglomerační okruh)

Úkol	Informace	Stav
Zajištění zpracování projektových dokumentací ke stavbě	Zpracování DÚR, DPS, DSP. Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2020	Pracuje se na tom
Zajištění zpracování posouzení EIA	 Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: červen 2021	Čeká na zahájení
Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: červen 2022	Čeká na zahájení

251 | Aplikace PID lítačka



Kapitola Návrhu

- 3.1.10 Integrovaný dopravní systém

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Operátor ICT

Rozsah

- Realizace opatření
- Realizace již probíhá
- Hotovo

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 3 500 000 Kč
- MHMP: 3 500 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 700 000 Kč / rok
- MHMP: 700 000 Kč / rok

Charakteristika

Předmětem opatření je vyvinutí, dodávka a implementace aplikace pro cestující PID, která cestujícím v PID nabídne především:

- informace o jízdních řádech
- vyhledání spojení, on-line odjezdy spojů z jednotlivých zastávek
- informace o výlukách a mimořádnostech v provozu, zobrazovaných i aktuálně ve vyhledaných spojeních, výhledově s notifikacemi o vážnějších problémech v dopravě
- možnost nákupu jízdního dokladu (Aplikace bude sloužit i jako nosič krátkodobých jízdních dokladů, výhledově i dlouhodobých.), včetně doporučení optimální jednorázové jízdenky na základě vyhledané trasy
- základní správu příslušného uživatelského účtu

Na přehledné mapě si cestující může najít všechny zastávky, včetně odjezdů, prodejní místa jízdních dokladů od jízdenek po lítačky, parkoviště P+R včetně obsazenosti, systém bikesharingu včetně disponibilních jízdních kol či dalších smartcity funkcí v oblasti mobility. Cílem je usnadnit cestujícím s chytrými telefony cestování na linkách PID a zvýšit informovanost o aktuálním stavu dopravy.

Řešení bude zahrnovat kromě vlastní aplikace pro cestující (mobilní klientskou aplikaci) i mobilní revizorskou aplikaci a backend systém provozu celého řešení.

Pozitivní dopady

- zvýšení atraktivity veřejné dopravy
- zvýšení uživatelského komfortu, zjednodušení nákupu jízdního dokladu (nový platební kanál, aplikace jako nosič dokladu)
- naplňování přístupu "mobility as a service"
- dostupnost on-line informací o pohybu vozidel VHD a reálných časů odjezdů ze zastávek
- celkové zvýšení informovanosti cestujících v hromadné dopravě

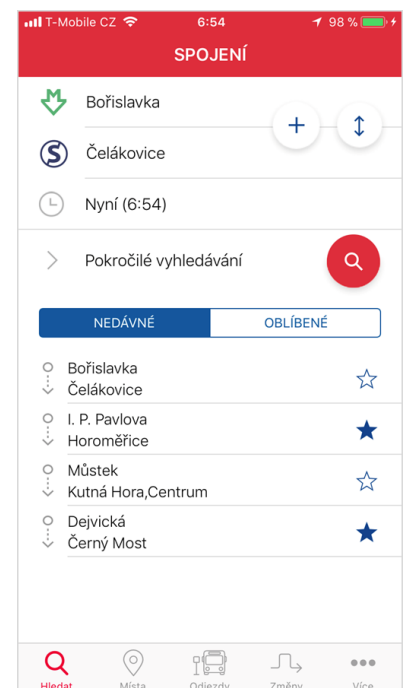
Rizika

- nutnost obnovy koncových zařízení dopravců v souvislosti s projektem MOS (možné zpoždění implementace projektu)
- neposkytování dat dopravce Dopravní podnik hl. m. Prahy o polohách spojů do centrálního systému organizátora PID (ROPID/IDSK)

Lokalita



Grafická dokumentace





254 | Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji



Kapitola Návrhu

- 3.2.9 Parkoviště P+R a B+R

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 500 000 Kč
- MHMP: 250 000 Kč

Charakteristika

Cílem provozního konceptu záchytných parkovišť P+R je navržení jednotného systému záchytných parkovišť P+R v Praze a Středočeském kraji tak, aby byl uživatelsky příjemný pro své potenciální uživatele. V rámci této koncepce dojde ke kategorizaci a standardizaci jednotlivých parkovišť P+R, od čehož se budou odvíjet následující parametry:

- kapacita záchytného parkoviště P+R;
- technický standard vybavenosti a zabezpečení;
- jednotný tarif, odstupňovaný podle kategorií;
- propojení s odbavovacím systémem IDS.

Provozní koncept se bude dále zabývat problematikou provozovatele parkoviště P+R a finančního modelu v souvislosti s investičními a provozními náklady.

Pozitivní dopady

Vytvoření uživatelsky příjemného systému záchytných parkovišť P+R, díky kterému se podaří převést větší počet uživatelů individuální automobilové dopravy do veřejné hromadné dopravy.

Negativní dopady

Nejsou.

Rizika

Neochota lokálních samospráv (případně soukromých subjektů) zapojit se do jednotného systému záchytných parkovišť P+R.

Lokalita



254 | Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji

Úkol	Informace	Stav
Zajištění zpracování studie	Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: březen 2020	Čeká na zahájení

255 | RTT Vinohradská



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření
- Realizace již probíhá
- Hotovo

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

7

Investiční náklady celkem

- Celkem: 640 000 000 Kč
- MHMP: 640 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o rekonstrukci ulice Vinohradská v úseku od Národního muzea po křižovatku Želivského. Tento projekt bude koordinován s rekonstrukcí tramvajové trati v ulici Vinohradská, která bude zrekonstruována jako první fáze (v souladu s koncepční studií).

Předmětem návrhu bude rekonstrukce tramvajových zastávek, chodníků, vozovek, stromořadí a veřejného osvětlení. IPR Praha je zpracovatel koncepční studie. Investorem bude OSI MHMP a DPP a.s.

Pozitivní dopady

Rekonstrukcí ulice Vinohradská dojde k odstranění nevhovujícího technického stavu tramvajové trati, vozovek a chodníků a k obnově zeleně. Nejedná se však o prostou rekonstrukci ale celkové zvýšení užité hodnoty ulice za účelem zvýšení kvality veřejného prostranství především pro chodce, kterých se na ulici pohybuje velké množství, ale i pro cyklisty, cestující v hromadné dopravě a řidiče automobilů. Přínosy rekonstrukce pocítí i obyvatelé. Prostor místní komunikace bude po rekonstrukci více uspořádaný. Zastávky MHD budou plně bezbariérové.

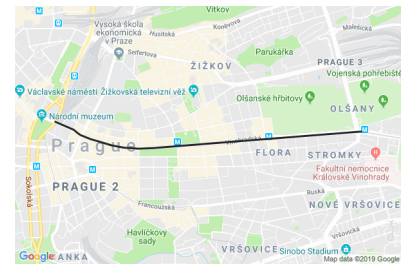
Negativní dopady

Může dojít k mírnému poklesu počtu parkovacích stání či zvýšení docházkové vzdálenosti k nim.

Rizika

Rizika plynou především z projednatelnosti celé předinvestiční fáze vzhledem k velkému počtu zúčastněných aktérů a vládníků. Celá rekonstrukce je velmi náročná také na koordinaci aktérů i koordinaci omezení v průběhu výstavby

Lokalita



255 | RTT Vinohradská

Úkol	Informace	Stav
Rekonstrukce tramvajové tratě	Splnit do: srpen 2019	Splněno

265 | Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě (TRAM)



Kapitola Návrhu

- 3.2.14 Zklidňování dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

24

Charakteristika

Předmětem opatření je omezení, respektive vyloučení zbytné dopravy v linii ulic Újezd - Karmelitská - Malostranské náměstí - Letenská a v linii Smetanovo nábřeží - Křižovnická ulice. Primárním účelem opatření je odstranění zbytné dopravy 1. a 3. stupně z oblasti Malé Strany a staroměstského nábřeží. Zatížení obou komunikací negativně ovlivňuje provoz veřejné (zejména tramvajové) a cyklistické dopravy, pěší a turistické vazby i atraktivitu veřejných prostranství i životní prostředí v samém centru metropole. Opatření je navrženo jako komplexní a navazuje na zprovoznění severozápadní části Městského okruhu, který jako součást nadřazeného systému nabízí příslušnou alternativní trasu pro automobilovou dopravu.

Linie Smetanovo nábřeží - Křižovnická ulice je součástí navrhované preferenční osy PO-08 Palackého náměstí - Josefov.

Pozitivní dopady

Odklonění zbytné dopravy 1. stupně z historického centra s vysokou turistickou aktivitou a omezení vzniku zbytné dopravy 3. stupně v souladu s principem redukce dopravy (jev opačný k indukci dopravy). Nesporným pozitivním dopadem bude zvýšení cestovní rychlosti a spolehlivosti na obou klíčových tramvajových tratích na levém i pravém břehu Vltavy a související zvýšení atraktivity veřejné dopravy pro cestující a zvýšení energetické a ekonomické efektivity jejího provozu. Opatření bude mít zásadní pozitivní dopad na kvalitu veřejných prostranství i zlepšení životního prostředí pro místní obyvatele i návštěvníky Prahy (zejména zlepšením podmínek pro příčné pěší vazby a především pak na Smetanově nábřeží i pro pobytovou funkci). Pro cyklistickou dopravu přinese opatření výrazné zlepšení zejména na pravém břehu, kudy je v přirozeně poptávané stopě vedena i páteřní cyklotrasa A2.

Negativní dopady

Možné lokální zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu; snížení kapacity z pohledu počtu vozidel automobilové dopravy (v kontextu dopravní politiky může být žádoucí); dopravní problémy po zavedení opatření (předpoklad rozplynutí v krátkém časovém horizontu - zkušenosti ze zahraničí).

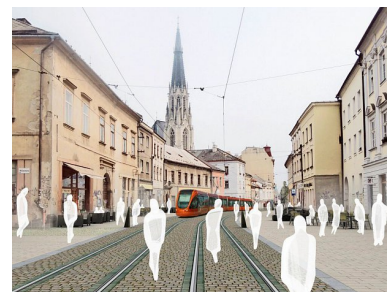
Rizika

Opatření musí být realizováno jako celek a

Lokalita



Grafická dokumentace



komplexně. Realizace pouze části opatření (například omezení/vyloučení zbytné dopravy pouze v jedné z lokalit) by zcela popřelo princip tohoto opatření a nevedlo by k očekávaným efektům.

265 | Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě (TRAM)

Úkol	Informace	Stav
Návrhy opatření pro vyloučení zbytné dopravy	<p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy</p> <p>Splnit do: červen 2020</p> <p>Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
• Schválení navržených úprav MHMP	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP</p> <p>Splnit do: prosinec 2020</p> <p>Kontrolní termín: září 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Realizace navržených opatření	<p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy</p> <p>Splnit do: prosinec 2021</p> <p>Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení

267 | Křižovatka Beranka



Kapitola Návrhu

- 3.2.6 Nová komunikační propojení

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 303 305 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 3 123 204 Kč / rok
- MHMP: 3 123 204 Kč / rok

Charakteristika

Nová mimoúrovňová křižovatka Beranka na D11 zajišťuje dopravní připojení přeložky silnice II/611 na dálnici D11 a dvou nových komunikací s lokálním dopravním významem pro distribuci mezioblastních vztahů – komunikační propojení Horní Počernice – Klánovice a komunikační propojení Ve Žlíbku – MÚK Beranka vedené severně podél dálnice D11 (alternativně v nově vyhledávané stopě směrem k Běchovicím pro odvedení tranzitní dopravy). Vlastní větve mimoúrovňové deltovité křižovatky budou vybaveny dvěma malými okružními křižovatkami a jednou křižovatkou styčnou.

Pozitivní dopady

- odvedení průjezdné dopravy v ulici Náchodské v Horních Počernicích

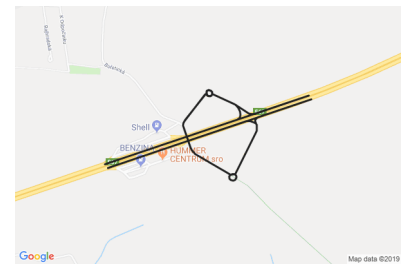
Negativní dopady

- zábor půdy

Rizika

- možné zpoždění návazných staveb Hornopočernické a Klánovické spojky
- "NIMBY" ("Not in my backyard")
- Možné lokální navýšení intenzit

Lokalita



267 | Křižovatka Beranka

Úkol	Informace	Stav
Zpracování DUR	Zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2020	Pracuje se na tom

269 | Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách



Kapitola Návrhu

- 3.1.4 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč
- MHMP: 1 000 000 Kč

Charakteristika

Předmětem opatření je koncepční příprava a následná realizace systémového vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách, a to plošně s výjimkou velmi významných či jinak specifických křižovatek. Opatření si klade za cíl odstranit zbytečné zastavování spojů veřejné dopravy a související zvýšení cestovní rychlosti, respektive odstranění zbytečného řízení křižovatky prostřednictvím SSZ v obdobích dne, kdy to zjevně není zapotřebí. Druhotným efektem opatření bude snížení emisí v okolí křižovatek, kdy se vozidla přijíždějící na křižovatku nebudou déle zdržovat v prostoru křižovatky.

Pozitivní dopady

- zvýšení atraktivity veřejné dopravy
- zvýšení ekonomické a energetické efektivity provozu veřejné dopravy
- lokální snížení emisí v oblasti křižovatky
- odstranění zjevně nadbytečného řízení dopravy v časových obdobích, kdy není potřeba
- snížení čekacích dob pro vozidla IAD a pro chodce
- úspory na provozu SSZ

Rizika

Snížení komfortu chodců na přechodech v rámci křižovatky, které lze však eliminovat možností "zapnutí křižovatky" prostřednictvím poptávkového tlačítka pro chodce. Stejný postup může uplatnit chodce se sníženou schopností pohybu a orientace. Možný vliv na nehodovost. Nedostatek vůle naplnění opatření ze strany dotčených organizací a úřadů.

Lokalita



Grafická dokumentace



269 | Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách

Úkol	Informace	Stav
Testování vypnutých SSZ	<p>Předmětem úkolu je koncepční příprava zavedení systémového vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách, prověření sítě SSZ v rámci Prahy a určení SSZ, na kterých na základě objektivních podmínek není možné zavést systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách a na kterých tento režim možné zavést je. Testování probíhá pomocí "blikající žluté".</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • Postupné zavedení systémového vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách na vytipovaných SSZ 	<p>Předmětem úkolu je postupné zavedení opatření na SSZ vytipovaných v předchozím kroku, a to rámcově v následujících krocích:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analýza konkrétní lokality a zvolení časového období vypnutí SSZ • prověření technického řešení SSZ, zda zavedení opatření umožňuje; pokud ne, zajistit příslušných technický up-grade řadiče • zpracování aktualizace dopravního řešení křižovatky • schválení nového dopravního řešení křižovatky ze strany příslušných DOSS • nasazení nového signálního programu do provozu <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení

270 | Obchvat Dolních Měcholup (Hostivařská spojka)



Kapitola Návrhu

- 3.2.6 Nová komunikační propojení

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 286 000 000 Kč
- MHMP: 286 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 3 051 201 Kč / rok
- MHMP: 3 051 201 Kč / rok

Charakteristika

Východní obchvat Dolních Měcholup je úsek, jehož realizací bude odvedena průjezdná doprava z Dolních Měcholup na objízdnu trasu mimo centrální průtah ulicí Kutnohorskou a přispěje k dopravnímu zklidnění městské části. Kromě vlastní Kutnohorské navazuje obchvatová komunikace v širších vztazích na západní straně na propojení Průmyslová – Kutnohorská s připojením na MO v MÚK Rybníčky, na jihu pak na výhledové komunikační propojení Přátelství – Bečovská – MÚK Pražský okruh (SOKP) severně od Netluk.

Pozitivní dopady

- odvedení průjezdné dopravy z Dolních Měcholup
- zlepšení lokálních negativních dopadů automobilové dopravy

Negativní dopady

- fragmentace a omezení průchodnosti krajiny
- vedení komunikace blízko obytné zástavby

Rizika

- nestabilizovaný názor na MČ
- "NIMBY" ("Not in my backyard")

Lokalita



270 | Obchvat Dolních Měcholup (Hostivařská spojka)

Úkol	Informace	Stav
Zpracování DUR	Zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Pracuje se na tom
• Územní rozhodnutí	 Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení

274 | Správa SSZ včetně jeho vybavení systémem preference



Kapitola Návrhu

- 3.2.3 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

12

Charakteristika

Opatření bude zahrnovat efektivnější nastavení správy SSZ a technologické části preference na území HMP a jednoznačnou definici kompetencí a povinností jednotlivých aktérů. Základní myšlenkou efektivnější správy je, že SSZ i stacionární část technologie pro detekci autobusů na SSZ spravuje správce komunikace. (V současné době je stacionární část technologie pro detekci autobusů na SSZ ve správě DPP.) Mobilní část (na vozidlech) spravují jednotliví dopravci (stávající stav). Rozhraním bude vzduch. Protokol komunikace mezi vozidly VHD a řadiči SSZ musí být přístupný pro všechny dopravce, což umožní i férovou soutěž při výběrových řízeních na dodavatele jednotlivých zařízení.

U tramvajové dopravy, kde je stanoveno rozhraní mezi správcem dráhy a správcem komunikace na vstupu impulsu do detektoru (od kontaktu) a na vstupu impulsu do řadiče (od elektrického ovládní výhybek), zůstává režim beze změny. V případě použití aktivní detekce u tramvají (zejména připravovaný dveřní signál) bude rozhraní stanoveno stejně jako u dopravy autobusové, tedy vzduch.

Pozitivní dopady

Základními pozitivními dopady opatření je jednoznačná definice rolí jednotlivých částí správců infrastruktury za účelem efektivnější správy SSZ a systému preference veřejné dopravy. Zpřístupnění znalosti protokolu komunikace vozidla VHD s řadičem SSZ umožní veřejné správě nezávislost na monopolní dodavateli technologie, s čímž souvisí i předpoklad snížení nákladů na pořízení jednotlivých součástí technologie.

Rizika

Existuje riziko obstrukcí současného majoritního dodavatele technologie a jeho snahy o zamezení zpřístupnění protokolu komunikace mezi vozidly VHD a řadiči SSZ (prioritou Prahy by však měly být rovné podmínky mezi dopravci i dodavateli jednotlivých zařízení). Rizikem spojeným s předáním správy stacionární části technologie detekce správci komunikace je možná poddimenzovanost pracovních kapacit správce komunikace, a tedy jeho neschopnost pružně reagovat na požadavky organizátora IDS/dopraců na úpravy v systému.

Lokalita



Grafická dokumentace



274 | Správa SSZ včetně jeho vybavení systémem preference

Úkol	Informace	Stav
Zpracování komplexního návrhu kompetencí při správě preferenčních technologií u SSZ	<p>Zpracování podrobného komplexního návrhu kompetencí při správě preferenčních technologií u SSZ, a to včetně vytvoření a nastavení příslušných procesů.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• Projednání komplexního návrhu kompetencí při správě preferenčních technologií u SSZ s představiteli samosprávy HMP	<p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Schválení připraveného návrhu ze strany RHMP	<p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • Implementace nového rozdělení kompetencí a procesních nastavení do MHMP a městských organizací	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Čeká na zahájení

276 | Systémové vyhodnocení kvality provozu VHD



Kapitola Návrhu

- 3.1.10 Integrovaný dopravní systém

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

3

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 500 000 Kč
- MHMP: 500 000 Kč

Charakteristika

Opatření zahrnuje vyvinutí a nastavení systému pravidelného vyhodnocování kvality provozu veřejné dopravy (TRAM a BUS) v jednotlivých (mezizastávkových) úsecích sítě. Součástí opatření je jak vyvinutí metody, tak následné naprogramování příslušného softwaru využívající data o provozu veřejné dopravy. Vyhodnocení bude probíhat na straně organizátora Pražské integrované dopravy, do jejich systémů jsou všichni dopravci PID povinni zasílat data o pohybu spojů.

Pravidelné a systematické vyhodnocování provozu veřejné dopravy bude sloužit jako zásadní a kvalitní podklad pro navrhování a optimalizaci preferenčních opatření.

Pozitivní dopady

Pravidelné a systematické vyhodnocování provozu povrchových módů veřejné dopravy přinese objektivní a kvalitní podklad pro rozhodování o zavedení preferenčních opatření, respektive pro jejich navrhování a optimalizaci. Přinese de facto automatizovanou identifikaci problémových míst, na které se bude možné konkrétně zaměřit při zavádění prvků preference veřejné dopravy.

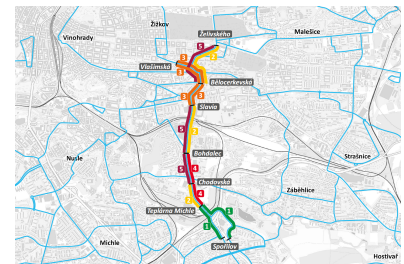
Rizika

Neposkytování dat dopravce Dopravní podnik hl. m. Prahy o poloze vozidel do systémů PID.

Lokalita



Grafická dokumentace



276 | Systémové vyhodnocení kvality provozu VHD

Úkol	Informace	Stav
Příprava zadání a okrajových podmínek pro vyvinutí metody	<p>Předmětem úkolu je příprava zadání a okrajových podmínek pro vyvinutí metody objektivního hodnocení kvality provozu VHD v mezizastávkovém úseku.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopavy Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> Vyvinutí metody objektivního vyhodnocování kvality provozu VHD 	<p>Předmětem úkolu je vyvinutí či zadání vyvinutí objektivního vyhodnocování kvality provozu VHD v mezizastávkovém úseku, a to na základě dat o provozu, které má organizátor k dispozici. Výstupem by měla být metoda a SW, který identifikuje problémová místa (místa, kde není dosahováno požadované cestovní rychlosti a spolehlivosti).</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopavy Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: březen 2021</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> Implementace vyvinuté metody v rámci PID 	<p>Předmětem opatření je implementace vyvinuté metody v rámci organizátora PID a nastavení reportingu o situaci v rámci organizátora či dalších městských organizací.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopavy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení

278 | Obchvat Písnice



Kapitola Návrhu

- 3.2.6 Nová komunikační propojení

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2022

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 342 502 720 Kč
- MHMP: 342 502 720 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 2 716 822 Kč / rok
- MHMP: 2 716 822 Kč / rok

Charakteristika

Východní obchvat Písnice včetně napojení terminálu Depo Písnice. Východní obchvat Písnice přispěje ke snížení automobilového zatížení Libušské ul. v Písnici a na jižním okraji Prahy umožní napojení spádového území na Pražský okruh, čímž napomáhá k redistribuci dopravních vztahů v širším území celé Prahy 12. Na stavbu je plánováno dopravní připojení parkovišť P+R a terminálu veřejné dopravy u konečné metra D Depo Písnice.

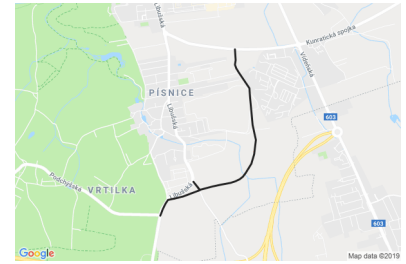
Pozitivní dopady

- odlehčení průjezdu Písnicí a vícestranné napojení připravovaného terminálu Depo Písnice a P+R

Rizika

- nevhodné začlenění stavby do území z důvodů nárokových protihlukových stěn

Lokalita



278 | Obchvat Písnice

Úkol	Informace	Stav
Majetkoprávní příprava	Vykoupení všech potřebných pozemků ke stavbě obchvatu. <hr/> Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
Vypracování a schválení DÚR a DSP	Vypracování, resp. aktualizace projektové dokumentace a vypracování dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Získání územního rozhodnutí a stavebního povolení. <hr/> Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení
• Realizace obchvatu Písnice	Realizace předmětné stavby a uvedení do zkušební provozu. <hr/> Splnit do: prosinec 2026 Kontrolní termín: prosinec 2025	Čeká na zahájení

282 | Křížení železniční trati ve Velké Chuchli



Kapitola Návrhu

- 3.2.6 Nová komunikační propojení

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 500 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 508 732 Kč / rok
- MHMP: 508 732 Kč / rok

Charakteristika

Komunikační propojení přes trať č. 171 ve Velké Chuchli odstraňuje stávající dopravní záavadu úrovněového křížení místní komunikace Starochuchelské s důležitou železniční tratí Praha - Beroun v km 11,902 v blízkosti křižovatky Dostihová - Radotínská. Mimoúrovňové křížení je navrženo formou silničního nadjezdu. Součástí této stavby je také vybudování podchodu pro pěší v místě rušeného přejezdu.

Positivní dopady

- zlepšení podmínek pro průjezd autobusové dopravy
- nový podchod pro pěší

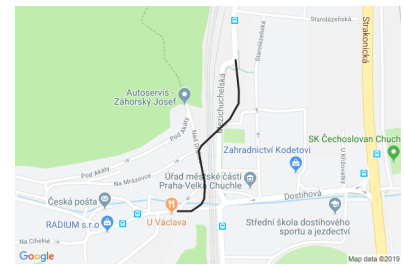
Negativní dopady

- vybudování nadjezdu a vedení nové komunikace blízko obytné zástavby

Rizika

- odpor místních obyvatel proti variantě nadjezdu

Lokalita



Grafická dokumentace

282 | Křížení železniční trati ve Velké Chuchli

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti nadřazené dokumentace (optimalizace trati č. 170 Praha - Beroun)	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí optimalizace Praha-Smíchov - Praha-Radotín	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• • Zajištění projektu stavby Praha-Smíchov - Praha-Radotín	Splnit do: leden 2019	Splněno
• • • Zajištění projektu stavby elektrizace mimoúrovňového křížení ve Velké Chuchli	Splnit do: leden 2019	Splněno
• • • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat mimoúrovňové křížení dle předchozí dokumentace. Výstavba bude probíhat v rámci stavby modernizace traťového úseku Praha-Smíchov - Praha- Radotín. Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom

297 | Rekonstrukce ulice Zenklova



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření
- Realizace již probíhá
- Hotovo

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

6

Investiční náklady celkem

- Celkem: 10 000 000 Kč
- MHMP: 10 000 000 Kč

Charakteristika

Rekonstrukce tramvajové trati a navazujícího prostoru v úseku Elsnicovo náměstí - zastávka Bulovka. Nejvýznamnější změnou je přesun tramvajové zastávky Stejskalova do prostoru před sokolovnou. Na akci bude navazovat akce TSK "Zenklova - hluk" - rekonstrukce přílehlých VP v úseku Elsnicovo náměstí - zastávka Vosmíkových. Koordinuje IPR.

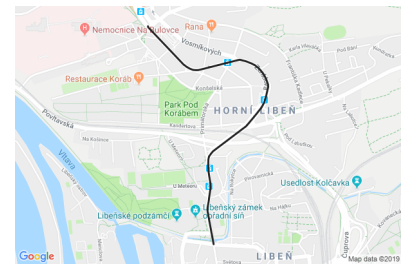
Pozitivní dopady

Hlavním cílem je odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury, zejména tramvajové. Nastavbou je pak úprava veřejného prostoru v okolí tramvajové trati.

Rizika

Koordinace jednotlivých aktérů mezi sebou

Lokalita



297 | Rekonstrukce ulice Zenklova

Úkol	Informace	Stav
Dokončení stavby	Splnit do: červen 2019	Splněno

298 | Rekonstrukce ulice Táborská



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 380 000 000 Kč
- MHMP: 1 380 000 000 Kč

Charakteristika

V současné době se připravuje pouze rekonstrukce TT, která je rozdělena na několik úseků.

Jedná se o rekonstrukci ulic Táborská, Na Pankráci, Na Veselí, Soudní, Lounských Děkanská vinice I, náměstí Hrdinů, Táborská od křižovatky Vladimírova x Nuselská po křižovatku Táborská x Lounských. Tento projekt bude koordinován s rekonstrukcí tramvajové trati.

Předmětem návrhu bude kopeletní rekonstrukce ulice, veřejného osvětlení, stromořadí, chodníků a křižovatek. Rekonstrukce je řešena v několika variantách, jasně dáno je však dáno, že je nezbytné zrekonstruovat tramvajovou trať, vozovky a chodníky.

Řešené území má rozlohu 16,0 ha. IPR Praha je zpracovatel koncepční studie. Investorem bude TSK Praha a DPP a.s.

Pozitivní dopady

Cílem návrhu je vytvoření přirozeného městského prostředí pro aktivní užívání veřejných prostranství řešených ulic, které přispěje dalšímu rozvoji širší oblasti Prahy 4, zvýšení obytné kvality, prestiže a napomůže i lepšímu využívání různých druhů pohybu po městě, jak veřejné dopravy, tak i pěší chůze. Motivuje k užívání různých druhů - pro krátké vzdálenosti chůzi a jízdní kolo, pro delší vzdálenosti veřejnou dopravu a automobil. Šetrnější druhy pohybu jsou zároveň šetrnější pro životní prostředí v ulici. Návrh proto v základních principech preferuje zejména vyvážená opatření pro jednotlivé druhy dopravy včetně zajištění podmínek pro pohodlný a bezpečný pohyb, bezbariérové přecházení ulice v popotávaných a již dnes užívaných pěších vazbách a bezbariérový přístup na zastávky veřejné dopravy. Díky vyvážení ploch určených pro pohyb pěších a dopravu a optimalizaci a vhodnější uspořádání parkování nabízí prostor ulice využití příjemného klíma pod stromy pro předzahrádky před obchody a kavárnami, či jen umístění laviček a míst pro odpočinek před obytnými domy a na zastávkách.

Negativní dopady

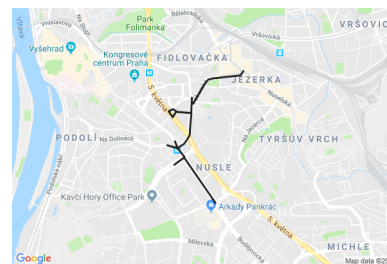
Mírná redukce parkovacích kapacit a jejich přesun v rámci ulic v okolí.

Rizika

Projednatelnost jednotlivých variant řešení.

Koordinace jednotlivých aktérů

Lokalita



zúčastněných v procesu přípravy a realizace včetně městské části.

298 | Rekonstrukce ulice Tábořská

Úkol	Informace	Stav
Projektová dokumentace pro ÚR/SP	Vypracování DÚR pro RTT <hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Pracuje se na tom
• realizace	<hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2021 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
Rekonstrukce SSZ 4.407 Na Pankráci/Tábořská	Rekonstrukce SSZ v souvislosti s RTT Tábořská <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení
Rekonstrukce SSZ 4.429 Lounských/Tábořská	Rekonstrukce SSZ v souvislosti s RTT Tábořská <hr/> Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení

303 | Jednotný systém odbavení cestujících v PID - MOS



Kapitola Návrhu

- 3.1.10 Integrovaný dopravní systém

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Operátor ICT

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

7

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

31

Investiční náklady celkem

- Celkem: 38 000 000 Kč
- MHMP: 38 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 39 000 000 Kč / rok
- MHMP: 29 250 000 Kč / rok

Charakteristika

Pražská integrovaná doprava vytváří jednotný přestupní tarifní systém, který umožňuje uskutečnit cestu na jeden jízdní doklad s potřebnými přestupy, a to bez ohledu na zvolený dopravní prostředek a dopravce.

Současný systém odbavení je již zastaralý a je postaven na proprietárním řešení, které neumožňuje dostatečnou konkurenci mezi dodavateli těchto zařízení. Systém je tvořen spíše s přihlédnutím na městskou hromadnou dopravu a již nedostatečně podporuje rozvoj integrace v kraji.

Příkladem může být nutnost nahrát časový kupon na kartu na prodejní přepážce či prostřednictvím validátorů, které jsou spíše na území hlavního města.

Odbavovací systém nenabízí dostatečné množství prodejních kanálů pro jednotlivé jízdenky a časové kupóny.

Cílem nového multikanálového odbavovacího systému (MOS) je vytvoření otevřeného moderního jednotného odbavovacího systému, který nabídne mnoho možností nákupu jízdních dokladů pro cestující a zjednodušení tarifních podmínek pro organizátora dopravy.

Projekt je realizován od začátku roku 2017 a bude spuštěn v průběhu roku 2018.

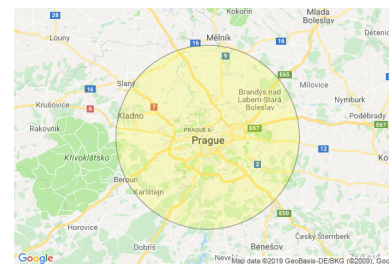
Projekt vzniká za podpory obou organizátorů veřejné dopravy, ROPID a IDSK.

Systém založený na Account Based Ticketing architektuře pracuje primárně s uživatelskými účty. Prostřednictvím účtů uživatelé čerpají dopravní nebo jiné služby nezávisle na identifikátoru (nosiči), který si pro tyto účely zvolí. MOS tedy zabezpečuje správu uživatelských účtů, identifikátorů jízdních dokladů a evidenci elektronických jízdních dokladů včetně jejich vzájemných vazeb s centralizovanou architekturou. Primárním cílem celého projektu je zvýšit komfort cestujících a to zejména zavedením nových možností odbavení v hromadné dopravě při současném zachovávání těch stávajících.

Výsledkem stávajícího projektu má být mj.:

- Nové jednotné elektronické odbavení cestujících podporující společnou integraci
- Zavedení sjednocených pravidel odbavení na území Prahy a Středočeského kraje (PID)
- E-shop pro nákup a správu jízdních dokladů bez nutnosti návštěvy kontaktního místa
- Mobilní aplikace pro nákup jednotlivých jízdenek
- Využití dalších nosičů jízdenek (platební karty, mobilní aplikace, InKarta)

Lokalita



Pro MOS byly ve schválených dokumentech definovány následující hlavní cíle:

- Zvýšit komfort cestujících při použití veřejné dopravy
- Přidat nové možnosti odbavení a správy jízdních dokladů
- Zachovat stávající způsoby odbavení

Pozitivní dopady

- zlepšení plynulosti a bezpečnosti jízdy zájmových vozidel,
- automatizace operativního řízení,
- přechod na otevřený systém preference (jak ze strany správce, tak i vůči provozovatelům vozidel),
- využití kooperativních systémů pro zvýšení efektivity, spolehlivosti a adaptivity řízení.

Negativní dopady

- bez dopadu

Rizika

- nedostatečnost stávajících řešení,
- architektura používaných typů řadičů SSZ (nekompatibilita rozšiřujících karet mezi výrobci řadičů, zastaralé typy),
- nezkušenost tvůrců dopravních řešení (neznámé techniky v alg.řízení),
- neporozumění a nepřijetí nové technologie odpovědnými odborníky,
- komplikování aktualizace dopravních řešení (uspokojit více zájmů naráz).

305 | Rekonstrukce Dvořákova nábřeží



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 137 000 000 Kč
- MHMP: 137 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o rekonstrukci Dvořákova nábřeží v úseku Čechův most - Štefánikův most. Předmětem návrhu je rekonstrukce, chodníků, vozovek, inženýrských sítí, veřejného osvětlení a sloupů trakčního vedení, výsadby nového stromořadí. IPR Praha je zpracovatel koncepční studie. Investorem bude TSK Praha.

Positivní dopady

Cílem koncepční studie je navrátit tuto část břehů Vltavy zpět mezi místa, která volíme nejen jako příjemnou a bezpečnou cestu do práce, ale která jsou atraktivní i pro trávení volných chvil a objevování tajemství mnoha vrstev zdejší bohaté historie.

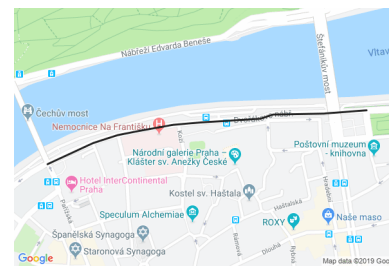
Impulzem pořízení koncepční studie jsou některé klíčové investice do území, realizované nebo plánované v horizontu nadcházejících několika let správci a vlastníky pozemků či budov na nábřeží.

Rizika

Volba typu povrchu - žulová dlažba s hladkým pojezdem vs. asfaltobeton (diskuze ohledně ceny a hlukových limitů)

Možnost vlivu projektu podzemních garáží pod nábřežím (dlouhodobý záměr MČ Praha 1, avšak dosud nepřipravený)

Lokalita



305 | Rekonstrukce Dvořákova nábřeží

Úkol	Informace	Stav
DÚR	DÚR musí být uvedeno do souladu s Koncepční studií IPR Praha Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Výběr zhotovitele	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• • Realizace	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: leden 2022 Kontrolní termín: leden 2021	Čeká na zahájení

311 | Doplnění preference tramvajů na SSZ s detekcí



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 400 000 Kč
- MHMP: 1 400 000 Kč

Charakteristika

Dovybavení světelných signalizačních zařízení, která jsou opatřena HW pro detekci tramvajů, SW s preferencí tramvajové dopravy. V některých případech může být vhodná i současná úprava HW. Jedná se o tato SSZ:

- 0.315 Vršovická - Petrohradská
- 0.339 V Olšínách - Pod Rapidem
- 0.340 V Olšínách - Průběžná
- 0.355 Vršovická - U Vršovického nádraží
- 0.356 Vršovická - Sportovní
- 1.035 Křižovnická - Karlova
- 1.042a Bulhar
- 1.107 Karmelitská - přechod
- 1.108a Karmelitská - Hellichova
- 1.108b Karmelitská - Harantova
- 2.332a Náměstí Míru - Francouzská
- 2.362 náměstí Míru - Jugoslávská
- 3.323 Vínohradská - Želivského
- 5.068 Lidická - Zborovská
- 5.503 Štefánikova - Kartouzská
- 5.505 Nádražní - Vltavská
- 5.527 Vozovna Motol - vjezd tramvajů
- 5.548 Radlická - Za Ženskými domovy
- 6.164 Podbabská - Ve Struhách
- 7.142 Plynární - Komunardů

Pozitivní dopady

- Zvýšení cestovní rychlosti tramvajové dopravy
- Zvýšení přesnosti a pravidelnosti tramvajové dopravy
- Snížení spotřeby energie v tramvajové dopravě
- Snížení provozních nákladů tramvajové dopravy
- Zvýšení komfortu jízdy tramvajů

Negativní dopady

- Snížení cestovní rychlosti IAD v případě SSZ, kde dojde k narušení koordinace pro IAD

Rizika

- Postoj orgánů státní správy
- Potřeba projektantů (dopravních inženýrů) se schopností navrhnout kvalitní dopravní řešení (SW)

Lokalita



Grafická dokumentace

311 | Doplnění preference tramvají na SSZ s detekcí

Úkol	Informace	Stav
Vypracování PD na úpravu DŘ SSZ - 1. vlna SSZ	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy	Splněno
• Projednání dokumentace - 1. vlna SSZ	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy	Splněno
• • Realizace úprav - 1. vlna SSZ	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy	Splněno
Vypracování PD na úpravu DŘ SSZ - 2. vlna SSZ	Splnit do: duben 2019 Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy	Splněno
• Projednání dokumentace - 2. vlna SSZ	Dokumentace úpravy DŘ uvedených SSZ je třeba projednat s PKD MHMP (s vyjádřením Policie ČR, případně s jinými subjekty). PKD vydá stanovení úpravy SSZ. Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: květen 2019 Kontrolní termín: květen 2019	Pracuje se na tom
• • Realizace úprav - 2. vlna SSZ	Na základě stanovení PKD MHMP dojde k nasazení nového (upraveného) SW pro řízení SSZ. Součástí realizace úprav může být následné doladění dle zkušeností z provozu. Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Čeká na zahájení
Vypracování PD na úpravu DŘ SSZ - 3. vlna SSZ	TSK (případně jiný subjekt po dohodě s TSK) vypracuje projektovou dokumentaci na úpravu dopravního řešení vybraných SSZ ve třetí vlně: <ul style="list-style-type: none"> • 1.042a Bulhar • 1.107 Karmelitská - přechod • 1.108a Karmelitská - Hellichova • 1.108b Karmelitská - Harantova • 3.323 Vinohradská - Želivského • 5.068 Lidická - Zborovská • 5.548 Radlická - Za Ženskými domovy Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Projednání dokumentace - 3. vlna SSZ	Dokumentace úpravy DŘ uvedených SSZ je třeba projednat s PKD MHMP (s vyjádřením Policie ČR, případně s jinými subjekty). PKD vydá stanovení úpravy SSZ. Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: květen 2020 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
• • Realizace úprav - 3. vlna SSZ	Na základě stanovení PKD MHMP dojde k nasazení nového (upraveného) SW pro řízení SSZ. Součástí realizace úprav může být následné doladění dle zkušeností z provozu. Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení

313 | Studie generální opravy Strahovského tunelu



Kapitola Návrhu

- 3.1.2 Rekonstrukce silniční infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 500 000 Kč
- MHMP: 2 500 000 Kč

Charakteristika

Nutnost opravy Strahovského tunelu byla zřejmá již v roce 2010. Hlavní prohlídka, která se realizovala v období od 25. 4. 2015 do 31. 8. 2016 nutnost generální opravy potvrdila. Při odkládání dlouhodobě účinného řešení lze očekávat, že další kontrolní prohlídky již mohou označit závady neslučitelné se zachováním provozu ve Strahovském tunelu. To je hrozbou jak pro povrchovou komunikační síť města (absence kapacitně srovnatelné náhrady), tak i pro efektivitu provozu navazujících tunelových staveb.

Studie generální opravy by měla ze stavebního hlediska řešit variantní možnosti generální opravy jak z hlediska časového, finančního, provozního ale i z hlediska použitelnosti či nahrazení a doplnění všech stavebních konstrukcí, které jsou v tunelu použity (např. vozovky, ostění, izolace proti vodě, vnitřní konstrukce atd.). Generální oprava stavebních částí tunelových trub nelze provádět za provozu, proto by měla studie definovat i případnou potřebu dostavby třetí, tzv. východní tunelové trouby Strahovského tunelu. Očekává se, že by existence východní tunelové trouby umožnila eliminovat hrozící výpadek klíčové dopravní infrastruktury na Městském okruhu a po dokončení oprav by tato nová kapacita umožnila vyřešení stávající kapacitní nedostatečnosti Strahovského tunelu.

Náročnost generální opravy Strahovského tunelu nelze bez předchozího prověření přesněji odhadnout. Očekává se však, že výše finančních potřeb může být v řádu miliard až desítek miliard korun, podle rozsahu nezbytných stavebních prací a použitých technologií.

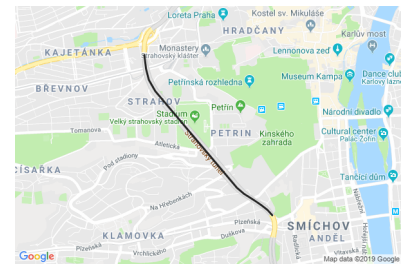
Pozitivní dopady

- revitalizace stavebních částí Strahovského tunelu a prodloužení jeho životnosti,
- snížení rizika náhlého výpadku kritické dopravní infrastruktury,
- adaptace na stávající bezpečnostní požadavky kladené na tunelové stavby,
- snížení nákladů na běžnou stavební a nestavební údržbu včetně mimořádných oprav,
- příp. i řešení kapacitní nedostatečnosti Strahovského tunelu.

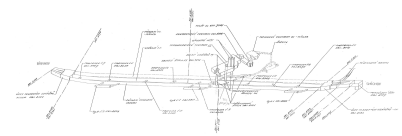
Rizika

Odložení následné generální opravy pro vysokou finanční náročnost.

Lokalita



Grafická dokumentace



313 | Studie generální opravy Strahovského tunelu

Úkol	Informace	Stav
Zadání studie	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy	Splněno
• Zpracování studie	Studie navrhne možná technická řešení a varianty dopravních opatření při realizaci V návaznosti na výsledek studie bude zadáno zpracování všech stupňů PD. <hr/> Splnit do: únor 2020 Kontrolní termín: březen 2020	Pracuje se na tom
• • Projektová dokumentace	zpracování všech stupňů dokumentace (DÚR, DSP, PDPS) včetně projednání. <hr/> Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: únor 2022	Čeká na zahájení
• • • Výběr zhotovitele + realizace stavby	<hr/> Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: únor 2025	Čeká na zahájení

314 | Rekonstrukce Malostranského náměstí



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

9

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 85 000 000 Kč
- MHMP: 85 000 000 Kč

Charakteristika

Malostranské náměstí je nejen z historického hlediska jedno z nejvýznamnějších prostranství Prahy, prostor s vysokou reprezentační a památkovou hodnotou, a jako součást tzv. Královské cesty je i jednou z nejnavštěvovanějších lokalit v centru města. Projekt je proto zaměřen především na revitalizaci veřejného prostoru a s ohledem na enormní provoz peších. Jedná se o vymístění parkujících vozidel (částečně provedeno odstraněním parkoviště), zvýšením některých ploch na jednotnou úroveň a rozšíření chodníkových ploch. Součástí revitalizace je i předprostor před kostelem sv. Mikuláše

Pozitivní dopady

Rozšíření ploch pro chodce, zklidnění dopravy, zvýšení bezpečnosti chodců

Negativní dopady

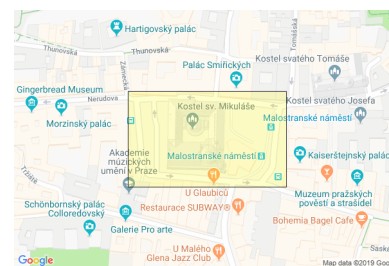
Úbytek parkovacích míst

Rizika

Projednávání se všemi dotčenými subjekty.

Nejasná shoda ohledně řešení definování prostoru pomocí dopravního značení (pěší zóna, obytná zóna, zóna s dopravním omezením)

Lokalita



314 | Rekonstrukce Malostranského náměstí

Úkol	Informace	Stav
dokumentace pro výběr zhotovitele	Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: srpen 2019	Pracuje se na tom
• výběr zhotovitele	Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • realizace	Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: září 2020	Čeká na zahájení

317 | Fyzické oddělování tramvajových tratí



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

60

Charakteristika

Pokračování realizace betonových oddělovacích tvarovek, či jiných segragačních opatření (zvýšená obruba, zkosená obruba) pro oddělování tramvajových tratí od vozovek, zvláště na komunikacích s kongescemi IAD.

Pozitivní dopady

- Zvýšení pravidelnosti a plynulosti tramvajové dopravy
- Zvýšení cestovní rychlosti tramvajové dopravy
- Snížení provozních nákladů tramvajové dopravy
- Zvýšení bezpečnosti tramvajové dopravy
- Zvýšení prestiže veřejné dopravy (tramvaje jedou, auta stojí)

Negativní dopady

- Snížení počtu parkovacích stání, v některých případech

Rizika

- Projednávání se samosprávou a státní správou, případně PČR - preferovat parkování, nebo veřejnou dopravu?
- Projednávání s IPR - preferovat cyklodopravu, nebo veřejnou dopravu?

Lokalita



317 | Fyzické oddělování tramvajových tratí

Úkol	Informace	Stav
Tvorba a údržba seznam míst pro doplnění tvarovek podél tramvajových tratí	<p>Vytvoření a průběžná aktualizace seznamu míst pro doplnění tvarovek (bumlíků) podél tramvajových tratí pro oddělení od automobilové dopravy.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Čeká na zahájení
• Tvorba projektové dokumentace pro realizaci tvarovek	<p>Průběžné vytváření projektové dokumentace ve stupni pro stanovení a také prováděcí dokumentace pro realizaci tvarovek.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Projednávání	<p>Průběžné projednávání dokumentace pro jednotlivá opatření zejména s orgány státní správy (PKD MHMP nebo jiné příslušné silniční správní úřady a PČR) a její případné dopracování v návaznosti na toto projednání. SSÚ vydá stanovení.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • Realizace	<p>Průběžná realizace průběžně schvalovaných opatření. Způsob financování je v současnosti řešen přes kapitolu preference, kde je třeba na každý rok zajistit odpovídající množství finančních prostředků. Realizace těchto opatření je obvykle řešena objednávkou JDCT dle rámcové smlouvy. Je předpoklad pokračování tohoto postupu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Čeká na zahájení
Příprava výstavby oddělovacích tvarovek v rámci rekonstrukcí TT a ulic	<p>V rámci přípravy rekonstrukcí tramvajových tratí, nebo celých ulic bude v případě, že jsou v místě registrována zdržení tramvajové dopravy vlivem AD na kolejích, zahrnována do projektů rekonstrukcí také výstavba oddělovacích tvarovek. Současně bude v maximální možné míře uplatněn takový způsob celkového řešení, aby byly splněny prostorové požadavky na osazení tvarovek, včetně vhodné úpravy geometrie trati, úpravy parkovacích stání apod. Rovněž budou obnoveny tvarovky v místech, kde již byly zřízeny a kde sehrávají pozitivní roli.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• Začlenění realizaci tvarovek do PD rekonstrukcí TT a ulic	<p>Oddělovací tvarovky budou průběžně projektovány v rámci kompletních dokumentací pro rekonstrukci tratí a ulic.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• • Projednávání	<p>Průběžné projednávání dokumentací pro rekonstrukci jednotlivých tratí a ulic se začleněnými oddělovacími tvarovkami s orgány státní správy (PKD MHMP nebo jiné příslušné stavební a silniční správní úřady a PČR) a její případné dopracování v návaznosti na toto projednání. Výsledkem je stavební povolení rekonstrukce. Následně také SSÚ vydá stanovení.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom

Úkol	Informace	Stav
• • • Realizace	<p>Průběžná realizace rekonstrukcí tratí a ulic včetně oddělovacích tvarovek. Financování i realizace jsou řešeny v rámci celého projektu.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom

318 | Zásady projektování preference TRAM, BUS na SSZ



Kapitola Návrhu

- 3.2.3 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

10

Charakteristika

Vypracování obecného návodu pro projektování preference MHD na SSZ (HW + SW) za účelem tvorby systémově korektních a dostatečně účinných řešení pro preferenci MHD při dostupné eliminaci negativních vlivů preferenčních zásahů pro ostatní účastníky provozu, zejména pro chodce, ale také pro automobily. Opatření reaguje na současnou situaci velkého množství projektantů DŘ ze soukromé sféry a jejich různou kvalitou, zatímco odborná městská organizace realizuje jen zanedbatelný podíl projektů.

Obsahuje typy preferenčních zásahů a jejich vhodnost použití s ohledem na charakter křižovatky a způsob řízení (prodlužování vlastní fáze, předvýběr vlatní fáze, vložení vlastní fáze navíc, změna pořadí fází, předvýběr kolizní fáze, prodlužování kolizní fáze, tvorba multifází).

Obsahuje především:

- Zajištění vhodné časové vzdálenosti detekce vozidel před křižovatkou tak, aby SSZ mohlo optimálně reagovat (dle charakteru křižovatky obvykle 20 - 35 s). Případné doplnění blízké detekce cca 10 s před křižovatkou.
- Problematiku dveřního signálu (kontaktu).
- Zásady pro systémově správná řešení navrhování SSZ, aby v důsledku chyb nedocházelo ke stavům, kdy v současnosti preference někdy zafunguje, ale při dalším průjezdu dojde například k ukončení volna těsně před vozidlem; zásady pro režim "trvalá zelená".
- Zásady pro dostatečně účinná řešení, aby nedocházelo k situacím, že signalizace většinu dne preferenci MHD vůbec neumožňuje, nebo je prakticky neúčinná až neměřitelná.
- Zásady pro navrhování preference MHD na koordinovaných tazích pro IAD, s ohledem na míru narušení koordinace a možné způsoby následného zakoordinování.
- Zajištění preference MHD v režimu fBŽ (zvláště pro tramvaje a autobusy), který dle současné metodiky preferenci MHD vylučuje ve prospěch chodce; nutná úprava metodiky.
- Řešení preference MHD na SSZ u zastávek pro zajištění lepšího přístupu chodce na zastávku, aniž by byla narušena kvalita preference MHD.
- Praktické rady pro realizaci DŘ (měření na místě a převod výsledků do tvorby DŘ apod.
- Doporučení pro zvyšování bezpečnosti pro levé odbočení přes TT na plný kruhový signál.

Lokalita



Pozitivní dopady

- Zvýšení cestovní rychlosti MHD
- Zvýšení přesnosti a pravidelnosti MHD
- Snížení spotřeby energie v MHD
- Snížení provozních nákladů MHD
- Zvýšení komfortu jízdy MHD
- Zvýšení bezpečnosti MHD
- Snížení nepříznivého vlivu na ostatní účastníky provozu

Negativní dopady

- Zvýšení nepříznivého vlivu na ostatní účastníky provozu v místech se silným, především vzájemně kolizním provozem MHD v porovnání s původním stavem bez preference, typicky s pevnými programy.

Rizika

- Projednávání se státní správou.
- Množství projekantů v soukromé sféře s vysokou fluktuací a různými zkušenostmi a malý podíl tvorby DŘ ze strany odborné městské organizace.

318 | Zásady projektování preference TRAM, BUS na SSZ

Úkol	Informace	Stav
Vypracování manuálu pro projektování preference na SSZ	<p>Vypracování manuálu pro projektování preference MHD na SSZ, který bude obsahovat stavební požadavky, systémové zásady řídicí logiky, příklady řešení algoritmů, doporučení přínosná pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu MHD. Konzultace materiálu s TSK, zejména s oddělením řízení dopravy.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Čeká na zahájení
• Předání manuálu projektantům	<p>Předání vypracovaného manuálu projektantům. Manuál nebude závazný, ponechá možnost určité kreativity, ale pomůže řešit některé situace a nabídne varianty zejména pro začínající projektanty.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení

320 | Odstranění vybraných SSZ



Kapitola Návrhu

- 3.1.4 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

24

Charakteristika

Vypnutí nebo odstranění SSZ s negativními vlivy pro výraznou většinu účastníků provozu, především s ohledem na zdržení MHD a nízkou respektovanost ze strany chodců. SSZ jsou často typická tím, že v důsledku nižších intenzit provozu chodci často přecházejí na červenou, přičemž se toto jednání může z mnoha pohledů jevit jako logické a také dopravně příznivější, než když chodec zmáčkne tlačítko pro výběr zelené a následně významněji ovlivní chod celé křižovatky v neprospěch ostatních.

Jedná se o SSZ

- 1.067 Těšnov - Na Poříčí
- 1.088 Na Poříčí - Bílá labuť
- 3.613 Vinohradská - Pod Židovskými hřbitovy (pouze část přes TT)
- 6.173 Milady Horákové - přechod K Brusce (pouze část přes TT)
- 6.174 Milady Horákové - přechod Pod Baštami (pouze část přes TT)
- 6.713 Evropská - přechod zastávka Dejvická (pouze část přes TT)
- 7.129 Strossmayerovo náměstí
- 7.142 Plynární - Komunardů

Pozitivní dopady

- Výrazné snížení, či dokonce úplné odstranění zdržení tramvajové dopravy v dotčených místech
- Snížení zdržení chodců
- Eliminace přecházení na červenou

Negativní dopady

- Náročnější podmínky pro nevidomé a slabozraké

Rizika

- Projednání se státní správou, samosprávou a PČR

Lokalita



320 | Odstranění vybraných SSZ

Úkol	Informace	Stav
Předjednání	Předjednání vypnutí / odstranění SSZ s příslušnými orgány / organizacemi. <hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• Projednání	Projednání zrušení, případně dočasně zatím pouze vypnutí SSZ na blikající žlutou, zejména s orgány státní správy (PKD MHMP, PČR). PKD vydá stanovení. <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Realizace - dočasné vypnutí SSZ	Dočasné vypnutí SSZ na blikající žlutou (případně vypojení příslušných signálních skupin), včetně případného sledování dopadů této změny. Tento úkol je možné vynechat v případě, že se rozhodne přímo o definitivním zrušení SSZ, viz jiný úkol. <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Realizace - definitivní zrušení SSZ	Definitivní zrušení SSZ. <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení

321 | Optimalizace trati Praha Vysočany - Lysá nad Labem



Kapitola Návrhu

- 3.1.1.1 Rekonstrukce kolejové infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 10 351 000 000 Kč
- MHMP: 103 510 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o modernizaci trati v uvedeném úseku, která je součástí trati č. 231. Optimalizace spočívá ve výměně kolejového svršku, instalaci nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Dojde rovněž ke zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h. Významným krokem bude zřízení nové zastávky Praha-Rajská zahrada. Rekonstrukcí projde žst. Praha-Vysočany. Na území Prahy úsek naváže na trať přes Balabenku a Nové spojení I.

Positivní dopady

- zvýšení rychlosti, bezpečnosti a výkonnosti železniční dopravy
- zřízení nové zastávky Rajská zahrada s vazbou na metro B
- umožnění přestupu mezi vlaky a MHD
- snížení hlukového zatížení
- zvýšení propustnosti železniční tratě

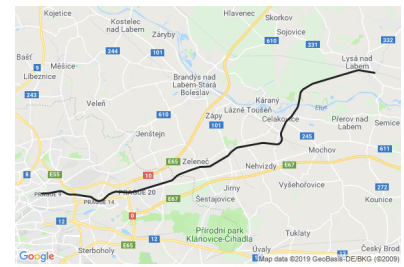
Negativní dopady

- zvýšení fragmentace území vlivem protihlukových opatření

Rizika

- obtížná projednatelnost záměru
- napřímený oblouk u žst. Čelákovice se dostává do bezprostřední blízkosti zástavby

Lokalita



321 | Optimalizace trati Praha Vysočany - Lysá nad Labem

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti optimalizace trati č. 231	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí optimalizace trati č. 231	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• • Zajištění projektu stavby optimalizace trati č. 231	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• • • Realizace stavby optimalizace trati č. 231	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí pro přemostění tratě č. 231 v místě nové zastávky Praha-Rajská Zahrada	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP	Splněno
• Zajištění projektu stavby pro přemostění tratě č. 231 v místě nové zastávky Praha-Rajská Zahrada	Součástí projektu modernizace železniční trati č. 231 je též výstavby zastávky Praha-Rajská Zahrada. Přístup na tuto zastávku bude realizován nově vzniklou lávkou jejíž projektovou dokumentací zajišťuje hlavní město Praha. Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• • Relizace přemostění tratě č. 231 v místě nové zastávky Praha-Rajská Zahrada	Součástí projektu modernizace železniční trati č. 231 je též výstavby zastávky Praha-Rajská Zahrada. Přístup na tuto zastávku bude realizován nově vzniklou lávkou jejíž výstavbu zajišťuje hlavní město Praha. Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení

323 | Doplnění preference BUS na SSZ s detekcí



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

30

Investiční náklady celkem

- Celkem: 6 000 000 Kč
- MHMP: 6 000 000 Kč

Charakteristika

V roce 2015 bylo vybaveno cca 100 SSZ detekcí BUS. Tato detekce není dosud zavedena na vstup do řadiče (předpoklad) a nejsou upravena ani DR. Preference tedy nefunguje, přestože SSZ jsou vybavena potřebnou technologií. Opatřením je dosaženo zprovoznění zařízení a úpravy DR pro zřízení preference BUS.

Seznam SSZ:

0.092 KUTNOHORSKÁ - K MĚCHOLUPŮM
 0.335 (*) ULICE 28. PLUKU
 0.355 VRŠOVICKÁ - U VRŠOVICKÉHO NÁDRAŽÍ
 0.369 V KORYTECH - KORYTNÁ
 0.386 K HORKÁM - ELIŠKY JUNKOVÉ
 0.389 K HORKÁM - BRATISLAVSKÁ
 0.390 DOUPOVSKÁ - K HORKÁM
 0.397 POČERNICKÁ - LIMUZSKÁ
 0.603 NÁMĚSTÍ BRÍ JANDUSŮ
 0.604 ARCHIMEDOVA
 0.615 PŘÁTELSTVÍ - NOVÉ NÁMĚSTÍ
 0.616 PRŮMYSLOVÁ - TEPLÁRENSKÁ
 0.617 PRŮMYSLOVÁ - U STAVOSERVISU
 0.618 SDO - ŠVEHLOVA
 0.624 PRŮMYSLOVÁ - RAMPY 3,4
 0.632 ČERNOKOSTELECKÁ - SAZEČSKÁ
 0.633 PRŮMYSLOVÁ - KE KABLU
 0.635 NOVOPETROVICKÁ - ARCHIMEDOVA
 0.646 ÚSTŘEDNÍ - přechod
 1.003 REVOLUČNÍ - ŘÁSNOVKA
 2.013 PALACKÉHO NÁMĚSTÍ
 2.017 PALACKÉHO NÁMĚSTÍ - přechod
 2.316 NÁMĚSTÍ MÍRU - ANGLICKÁ
 2.362 NÁMĚSTÍ MÍRU - JUGOSLÁVSKÁ
 2.366 FRANCOUZSKÁ - BUDEČSKÁ PŘECHOD
 3.313 SLEZSKÁ - BOLESLAVSKÁ
 3.318 SEIFERTOVA - ITALSKÁ
 4.406 VÍDEŇSKÁ - ZÁLESÍ
 4.411 RYŠAVÉHO - TOMÍČKOVA
 4.412 RYŠAVÉHO - rampy 5. května
 4.414 NA PANKRÁCI - DĚKANSKÁ VINICE
 4.416 BUDĚJOVICKÉ NÁMĚSTÍ
 4.420 PODOLSKÉ NÁBŘEŽÍ - JEREMENKOVA
 4.425 NOVODVORSKÁ - NOVOPLAZA
 4.433 SEVEROZÁPADNÍ - ROZTYLSKÉ NÁMĚSTÍ
 4.438 ZÁLESÍ - ŠTÚROVA
 4.439 ZÁLESÍ - SULICKÁ
 4.441 LEŠANSKÁ - TŮRKOVA
 4.443 SENOHRABSKÁ - HLAVNÍ
 4.444 LEŠANSKÁ - HLAVNÍ
 4.445 MODŘANSKÁ - U DOMU SLUŽEB
 4.446 KOMOŘANSKÁ - GENERÁLA ŠIŠKY
 4.449 CHILSKÁ - OPATOVSKÁ
 4.452 NA STRŽI - A. STAŠKA
 4.453 MODŘANSKÁ - ČESKOSLOVENSKEHO EXILU
 4.458 NA STRŽI - V PODZÁMČÍ
 4.466 KVĚTNOVÉHO VÍTĚZSTVÍ - SCHULHOFFOVA
 4.470 GENERÁLA ŠIŠKY - ODBOČENÍ TRAMVAJE

Lokalita



4.474 KOMOŘANSKÁ - K MODŘANSKÉMU
NÁDRAŽÍ
4.479 ŠTÚROVA - přechod
4.480 OPATOVSKÁ - ARKALYCKÁ
4.483 METEOROLOGICKÁ - LIBUŠSKÁ
4.484 METEOROLOGICKÁ - PŘECHOD
4.486 MARIÁNSKÁ - U KAMÝKU
4.487 ROZTYLSKÁ - LÁSKOVA
4.488 ROZTYLSKÁ - HRÁSKÉHO
4.489 LIBUŠSKÁ - DOBRONICKÁ
4.598 BUDĚJOVICKÁ - ANTALA STAŠKA
4.631 KVĚTNOVÉHO VÍTĚZSTVÍ - KE
STÁČÍRNĚ
4.636 ROZTYLSKÁ
4.656 U KUNRATICKÉHO LESA - NA OVČÍNĚ
4.657 U KUNRATICKÉHO LESA -
PETÝRKOVA
4.658 LIBUŠSKÁ - MASOSPOL
4.670 K HRNČÍŘŮM - V LADECH
4.697 VÍDEŇSKÁ - PŘECHOD K BETÁNI
4.722 GENERÁLA ŠÍŠKY - PŘECHOD
SÍDLIŠTĚ LIBUŠ
4.729 KUNRATRICKÁ SPOJKA - K LABEŠKÁM
5.014 ZBOROVSKÁ - V BOTANICE
5.015 ZBOROVSKÁ - MATOUŠOVA
5.018 JIRÁSKŮV MOST - JANÁČKOVO
NÁBŘEŽÍ
5.081 STRAKONICKÁ - sjezd z
Barrandovského mostu
5.493 JEREMIÁŠOVA - ARCEOLOGICKÁ
5.495 ŘEVNICKÁ - NA RADOSTI
5.498 BUCHAROVA - PEKAŘSKÁ
5.499 K BARRANDOVU - K HOLYNI
5.502 PRESLOVA - V BOTANICE
5.504 PRESLOVA - MATOUŠOVA
5.507 PLZEŇSKÁ - KAVALÍRKA
5.508 PLZEŇSKÁ - MAHENOVA
5.509 PLZEŇSKÁ - VRCHLICKÉHO
5.510 DUŠKOVA - TOMÁŠKOVA
5.512 PLZEŇSKÁ - RADLICKÁ
5.513 BUCHAROVA - SEYDLEROVA
5.514 PLZEŇSKÁ - KARTOUZSKÁ
5.515 ŠTEFÁNIKOVA - HOLEČKOVA
5.517 BUCHAROVA - PETRŽÍLKOVA
5.519 PLZEŇSKÁ - PODBĚLOHORSKÁ
5.520 VRCHLICKÉHO - BROŽÍKOVA
5.521 VRCHLICKÉHO - NA POPELCE
5.522 VRCHLICKÉHO - PRACHNEROVA
5.523 VRCHLICKÉHO - JINONICKÁ
5.524 PLZEŇSKÁ - POD KOTLÁŘKOU
5.526 PLZEŇSKÁ - MUSÍLKOVA
5.532 PLZEŇSKÁ - JINONICKÁ
5.538 ROZVADOVSKÁ SPOJKA - ŘEVNICKÁ
5.539 JEREMIÁŠOVA - BAUMAX
5.540 JEREMIÁŠOVA - BAVORSKÁ
5.541 JEREMIÁŠOVA - LÝSKOVA
5.542 JEREMIÁŠOVA - OISTRACHOVA
5.543 JEREMIÁŠOVA - JÁCHYMOVSKÁ
5.544 JEREMIÁŠOVA - ZPA
5.545 RADLICKÁ - ZPA
5.550 BUCHAROVA - NÁROŽNÍ
5.551 NÁROŽNÍ - POD HRANICÍ
5.552 NÁROŽNÍ - KOC
5.560 JEREMIÁŠOVA - ČERVEŇANSKÉHO
5.561 NA RADOSTI - HROZENKOVSKÁ
5.562 STAROCHUCHEKSÁ - NÁMĚSTÍ
OMLADINY
5.564 TRÉGLOVA - PŘECHOD
5.565 OSTROVSKÉHO - STROUPEŽNICKÉHO
5.566 WERICOVA - DO KLUKOVIC

5.568 K BARRANDOVU - PDO HABROVOU
 5.569 K BARRANDOVU - LAMAČOVA
 5.570 K BARRANDOVU - ŠTĚPAŘSKÁ
 5.581 KARLICKÁ - NÁMĚSTÍ OSVOBODITELŮ
 5.585 NA RADOSTI - PŘECHOD
 5.590 JEREMÍÁŠOVA - MUKAŘOVSKÉHO
 5.591 RADLICKÁ - U KŘÍŽE
 5.595 PLZEŇSKÁ - TOMÁŠKOVA
 5.596 DUŠKOVA - MOZARTOVA
 5.597 ELIŠKY PŘEMYSLOVNY - U LÉKÁRNY
 5.601 ŘEVNICKÁ - terminál BUS
 5.638 ŘEVNICKÁ - RIENHOFFEROVA
 5.647 PLZEŇSKÁ - ERBENOVA
 5.653 SMÍCHOVSKÁ - JÁCHYMOVSKÁ
 5.669 BAVORSKÁ - NÁROŽNÍ
 5.742 Výpadev - Lahovický most
 5.810 OŘEŠSKÁ - PŘECHOD
 5.811 SMÍCHOVSKÁ - PŘECHOD
 ŘEPORYJSKÉ NÁM.
 6.115 EVROPSKÁ - GYMNASIJNÍ
 6.116 SLÁNSKÁ - REINEROVA
 6.118 EVROPSKÁ - HOROMĚŘICKÁ
 6.119 EVROPSKÁ - ČERVENÝ VRCH
 6.120 EVROPSKÁ - VELESLAVINSKÁ
 6.122 BĚLOHORSKÁ - KUKULOVA
 6.123 EVROPSKÁ - LIBOCKÁ
 6.126 KARLOVARSKÁ - SLÁNSKÁ
 6.127 KARLOVARSKÁ - DRNOVSKÁ
 6.128 KARLOVARSKÁ - smyčka tramvají
 6.132 EVROPSKÁ - STARODEJVICKÁ
 6.138 EVROPSKÁ - ETIOPSKÁ
 6.144 PATOČKOVA - BĚLOHORSKÁ
 6.150 PATOČKOVA - U DÉLNICKÉHO
 CVIČIŠTĚ
 6.151 PATOČKOVA - POD DRINOPOLEM
 6.153 PLZEŇSKÁ - MAKOVSKÉHO
 6.157 EVROPSKÁ - ŠARECKÁ
 6.159 EVROPSKÁ - ALŽÍRSKÁ
 6.161 EVROPSKÁ - vozovna tramvají
 6.162 EVROPSKÁ - smyčka LIBOC
 6.167 JUGOSLÁVSKÝCH PARTYZÁNŮ -
 TERRONSKÁ
 6.169 EVROPSKÁ - VLASTINA
 6.181 BĚLOHORSKÁ - FALCKÁ
 6.186 BĚLOHORSKÁ - BOLIVAROVA
 přechod
 6.190 EVROPSKÁ - NOVÁ ŠÁRKA PŘECHOD
 6.193 SLÁNSKÁ - ŽALANSKÉHO
 6.592 EVROPSKÁ - DĚDINA
 6.713 EVROPSKÁ - PŘECHOD DEJVICKÁ
 6.805 KARLOVARSKÁ - NA JIVINÁCH,
 přechod
 6.806 KARLOVARSKÁ - ZADNÍ JIVINY
 6.818 EVROPSKÁ - SŮDANSKÁ - PŘECHOD
 6.917 SLÁNSKÁ - BAZOVSKÉHO
 8.921 KOSTELECKÁ - RAMPA CÍNOVECKÁ
 VÝCHOD
 8.922 KOSTELECKÁ - RAMPA CÍNOVECKÁ
 ZÁPAD
 8.926 NA HLAVNÍ - PŘECHOD BŘEZÍNĚVES
 9.262 NÁCHODSKÁ - VE ŽLÍBKU
 9.268 BROUMARSKÁ - OCELKOVA
 9.269 OCELKOVA - BRYKSOVA

Dále je třeba na řádově desítkách SSZ
 provést úpravy DŘ (SW), která sice s
 detekcí autobusů pracují, ale chybně nebo
 tak nedostatečně, že preference BUS
 prakticky nefunguje.

Pozitivní dopady

- Zvýšení cestovní rychlosti autobusové dopravy
- Zvýšení přesnosti a pravidelnosti autobusové dopravy
- Snížení spotřeby paliva v autobusové dopravě
- Snížení provozních nákladů autobusové dopravy
- Zvýšení komfortu jízdy autobusem

Negativní dopady

- Snížení cestovní rychlosti IAD v případech SSZ, kde dojde k narušení koordinace pro IAD

Rizika

- Postoj orgánů státní správy
- Potřeba projektantů (dopravních inženýrů) se schopností navrhovat kvalitní dopravní řešení (SW)

323 | Doplnění preference BUS na SSZ s detekcí

Úkol	Informace	Stav
Výběr SSZ pro doplnění preference BUS - 1. vlna	Splnit do: červen 2019 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy	Splněno
• Vypracování PD na úpravu DŘ SSZ - 1. vlna	TSK (případně jiný subjekt po dohodě s TSK) vypracuje projektovou dokumentaci na úpravu dopravních řešení SSZ: <ul style="list-style-type: none"> • 4.425 NOVODVORSKÁ - NOVOPLAZA • 4.439 ZÁLESÍ - přechod Sulická • 4.486 MARIÁNSKÁ - U KAMÝKU • 4.656 U KUNRATICKÉHO LESA - přechod Na Ovčíně • 4.657 U KUNRATICKÉHO LESA - přechod u zast. Petýrkova • 4.729 KUNRATICKÁ SPOJKA - K LABEŠKÁM <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: duben 2020 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
• • Projednání dokumentace - 1. vlna	Dokumentace úpravy DŘ uvedených SSZ je třeba projednat s Odborem pozemních komunikací a drah MHMP (s vyjádřením Policie ČR, případně s jinými subjekty). PKD vydá stanovení úpravy SSZ. <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
• • • Realizace úprav - 1. vlna	Na základě stanovení PKD MHMP dojde k nasazení nového (upraveného) SW pro řízení SSZ. Součástí realizace úprav může být následné doladění dle zkušeností z provozu. <hr/> Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: listopad 2019	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
Vypracování PD na úpravu DR SSZ - 2. vlna	<p>TSK (případně jiný subjekt po dohodě s TSK) vypracuje projektovou dokumentaci na úpravu dopravních řešení SSZ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0.335 28. PLUKU - přechod U Roháčových kasáren • 0.369 V KORYTECH - KORYTNÁ • 0.389 K HORKÁM - BRATISLAVSKÁ • 0.390 K HORKÁM - DOUPOVSKÁ • 0.397 POČERNICKÁ - LIMUZSKÁ • 0.604 ARCHIMÉDOVA - přechod Bellova • 0.615 PŘÁTELSTVÍ - NOVÉ NÁMĚSTÍ • 0.616 PRŮMYSLOVÁ - TEPLÁRENSKÁ • 0.617 PRŮMYSLOVÁ - U STAVOSERVISU • 0.633 PRŮMYSLOVÁ - KE KABLU • 0.635 NOVOPETROVICKÁ - ARCHIMÉDOVA • 0.632a ČERNOKOSTELECKÁ - SAZEČSKÁ • 0.632b ČERNOKOSTELECKÁ - přechod u zast. Depo Hostivař • 4.414 NA PANKRÁCI - DĚKANSKÁ VINICE • 4.445 MODŘANSKÁ - U DOMU SLUŽEB • 4.446 KOMOŘANSKÁ - GENERÁLA ŠÍŠKY • 4.452 NA STRŽI - ANTALA STAŠKA • 4.453 MODŘANSKÁ - ČESKOSLOVENSKÉHO EXILU • 4.483 METEOROLOGICKÁ - LIBUŠSKÁ • 4.487 ROZTYLSKÁ - LÁSKOVA • 4.489 LIBUŠSKÁ - DOBRONICKÁ • 4.598 BUDĚJOVICKÁ - ANTALA STAŠKA • 4.631 KVĚTNOVÉHO VÍTĚZSTVÍ - KE STÁČÍRNĚ • 4.636 ROZTYLSKÁ - centrum Chodov • 4.658 LIBUŠSKÁ - přechod U bazénu • 5.493 JEREMIÁŠOVA - ARCHEOLOGICKÁ • 5.495 ŘEVNICKÁ - NA RADOSTI • 5.498 BUCHAROVA - PEKAŘSKÁ • 5.515 ŠTEFÁNIKOVA - HOLEČKOVA • 5.517 BUCHAROVA - PETRŽILKOVA • 5.519 PLZEŇSKÁ - PODBĚLOHORSKÁ • 5.522 VRCHLICKÉHO - PRACHNEROVA • 5.523 VRCHLICKÉHO - JINONICKÁ • 5.524 PLZEŇSKÁ - POD KOTLÁŘKOU • 5.526 PLZEŇSKÁ - MUSÍLKOVA • 5.542 JEREMIÁŠOVA - OISTRACHOVA • 5.544 JEREMIÁŠOVA - OVČÍ HÁJEK • 5.550 BUCHAROVA - NÁROŽNÍ • 5.560 JEREMIÁŠOVA - ČERVENANSKÉHO • 5.590 JEREMIÁŠOVA - MUKAŘOVSKÉHO • 5.601 ŘEVNICKÁ - terminál BUS • 5.669 NÁROŽNÍ - BAVORSKÁ • 5.513a BUCHAROVA - SEYDLEROVA • 5.513b BUCHAROVA - výjezd z AO Nové Butovice • 6.116 SLÁNSKÁ - REINEROVA • 6.120 EVROPSKÁ - VELESLAVÍNSKÁ • 6.122 BĚLOHORSKÁ - KUKULOVA • 6.126 KARLOVARSKÁ - SLÁNSKÁ • 6.127 KARLOVARSKÁ - DRNOVSKÁ • 6.153 PLZEŇSKÁ - MAKOVSKÉHO • 6.161 EVROPSKÁ - DO VOZOVNY • 6.190 EVROPSKÁ - přechod u zast. Nová Šárka • 6.193 SLÁNSKÁ - ŽALANSKÉHO • 6.592 EVROPSKÁ - přechod u zast. Dědina • 9.268 BROUMARSKÁ - OCELKOVA • 9.269 OCELKOVA - BRYKSOVA 	Čeká na zahájení
	<p>Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	
• Projednání dokumentace - 2. vlna	<p>Dokumentace úpravy DR uvedených SSZ je třeba projednat s Odborem pozemních komunikací a drah MHMP (s vyjádřením Policie ČR, případně s jinými subjekty). PKD vydá stanovění úpravy SSZ.</p>	Čeká na zahájení
	<p>Splnit do: září 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	

Úkol	Informace	Stav
<ul style="list-style-type: none"> Realizace úprav - 2. vlna 	Na základě stanovení PKD MHMP dojde k nasazení nového (upraveného) SW pro řízení SSZ. Součástí realizace úprav může být následné doladění dle zkušeností z provozu.	Čeká na zahájení
	Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020	
Vypracování PD na úpravu DR SSZ - 3. vlna	TSK (případně jiný subjekt po dohodě s TSK) vypracuje projektovou dokumentaci na úpravu dopravních řešení SSZ: <ul style="list-style-type: none"> 0.092 KUTNOHORSKÁ - K MĚCHOLUPŮM 0.386 K HORKÁM - přechod Elišky Junkové 0.603 PŘÁTELSTVÍ - přechod u nám. Bratří Jandusů 2.316 ANGLICKÁ - ITALSKÁ 2.362 NÁMĚSTÍ MÍRU - JUGOSLÁVSKÁ 3.313 BOLESLAVSKÁ - SLEZSKÁ 4.466 KVĚTNOVÉHO VÍTĚZSTVÍ - přechod Schulhoffova 4.484 METEOROLOGICKÁ - přechod Mašovická 5.499 K BARRANDOVU - K HOLYNI 5.507 PLZEŇSKÁ - přechod u zast. Kavalírka 5.508 PLZEŇSKÁ - přechod Mahenova 5.520 VRCHLICKÉHO - BROŽÍKOVA 5.521 VRCHLICKÉHO - NA POPELCE 5.532 PLZEŇSKÁ - JINONICKÁ 5.540 JEREMIÁŠOVA - BAVORSKÁ 5.541 JEREMIÁŠOVA - LÝSKOVA 5.543 JEREMIÁŠOVA - JÁCHYMOVSKÁ 5.551 NÁROŽNÍ - POD HRANICÍ 5.552 NÁROŽNÍ - (OC TESCO) XXX Lutz 5.561 NA RADOSTI - HROZENKOVSKÁ 5.564 LAMAČOVA - přechod u Chaplinova nám. 5.568 K BARRANDOVU - POD HÁBROVOU 5.569 K BARRANDOVU - LAMAČOVA 5.570 K BARRANDOVU - ŠTĚPĀŘSKÁ 5.581 KARLICKÁ - NÁM. OSVOBODITELŮ 5.585 NA RADOSTI - přechod K Metru 5.638 ŘEVNICKÁ - RINGHOFFEROVA 5.647 PLZEŇSKÁ - ERBENOVA 5.653 SMÍCHOVSKÁ - JÁCHYMOVSKÁ 5.742 VÝPADOVÁ - LAHOVICKÝ MOST 5.811 SMÍCHOVSKÁ - přechod u Řeporyjského nám. 6.118 EVROPSKÁ - HOROMĚŘICKÁ 6.144 PATOČKOVA - BĚLOHORSKÁ 6.150 PATOČKOVA - přechod U dělnického cvičiště 6.151 PATOČKOVA - POD DRINOPOLEM 8.921 KOSTELECKÁ - rampy Cínovecké východ 8.922 KOSTELECKÁ - rampy Cínovecké západ 8.926a NA HLAVNÍ - přechod u zast. Březiněves 8.926b NA HLAVNÍ - přechod U parku 	Čeká na zahájení
	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2024 Kontrolní termín: prosinec 2022	
<ul style="list-style-type: none"> Projednání dokumentace - 3. vlna 	Dokumentace úpravy DR uvedených SSZ je třeba projednat s Odborem pozemních komunikací a drah MHMP (s vyjádřením Policie ČR, případně s jinými subjekty). PKD vydá stanovení úpravy SSZ.	Čeká na zahájení
	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: září 2024 Kontrolní termín: prosinec 2022	
<ul style="list-style-type: none"> Realizace úprav - 3. vlna 	Na základě stanovení PKD MHMP dojde k nasazení nového (upraveného) SW pro řízení SSZ. Součástí realizace úprav může být následné doladění dle zkušeností z provozu.	Čeká na zahájení
	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: červen 2023	

Úkol	Informace	Stav
Vypracování PD na úpravu DR SSZ - 4. vlna	<p>TSK (případně jiný subjekt po dohodě s TSK) vypracuje projektovou dokumentaci na úpravu dopravních řešení SSZ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0.355 VRŠOVICKÁ - U VRŠOVICKÉHO NÁDRAŽÍ • 0.646 ÚSTŘEDNÍ - přechod U školy • 2.366 FRANCOUZSKÁ - BUDEČSKÁ • 4.474 KOMOŘANSKÁ - přechod K modřanskému nádraží • 4.670 K HRNČÍŘŮM - přechod V Ladech • 4.697 VÍDEŇSKÁ - přechod K Betáni • 5.562 STAROCHUCHELSKÁ - přechod u nám. Omladiny • 5.566 WERICHOVA - DO KLUKOVIC • 5.591 RADLICKÁ - POD VODOVODEM • 5.597 ELIŠKY PŘEMYSLOVNY - přechod U lékárny • 5.810 OŘEŠSKÁ - přechod Eichlerova • 5.509a PLZEŇSKÁ - přechod Na Záměšli • 5.509b VRCHLICKÉHO - přechod Na Záměšli • 5.545a RADLICKÁ - STARÁ STODŮLECKÁ • 6.119 EVROPSKÁ - přechod u zast. Sídliště Červený Vrch • 6.128 KARLOVARSKÁ - smyčka Bílá Hora • 6.132 EVROPSKÁ - STARODEJVICKÁ • 6.138 EVROPSKÁ - ETIOPSKÁ • 6.159 EVROPSKÁ - ALŽÍRSKÁ • 6.167 JUGOSLÁVSKÝCH PARTYZÁNŮ - přechod Teronská • 6.181 BĚLOHORSKÁ - přechod Falcká • 6.186 BĚLOHORSKÁ - BOLÍVAROVA • 6.713 EVROPSKÁ - přechod u zast. Dejvická • 6.805 KARLOVARSKÁ - přechod Na Jivínách • 6.806 KARLOVARSKÁ - ZADNÍ JIVINY • 6.818 EVROPSKÁ - přechod Súdánská • 9.262 NÁCHODSKÁ - VE ŽLÍBKU <p>Splnit do: prosinec 2029 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení
• Projednání dokumentace - 4. vlna	<p>Dokumentace úpravy DR uvedené SSZ je třeba projednat s Odborem pozemních komunikací a drah MHMP (s vyjádřením Policie ČR, případně s jinými subjekty). PKD vydá stanovení úpravy SSZ.</p> <p>Splnit do: červen 2030 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení
• Realizace úprav - 4. vlna	<p>Na základě stanovení PKD MHMP dojde k nasazení nového (upraveného) SW pro řízení SSZ. Součástí realizace úprav může být následné doladění dle zkušeností z provozu.</p> <p>Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2025</p>	Čeká na zahájení

324 | Posílení železničních linek mimo špičku



Kapitola Návrhu

- 3.2.16 Posílení veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

60

Provozní náklady celkem

- Celkem: 120 000 000 Kč / rok
- MHMP: 36 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Opatření spočívá v zavedení kratších intervalů na jednotlivých železničních linkách během přepravního sedla.

- S1 15 min.
- S2 20 min.
- S3 30 min.
- S4 30 min.
- S5 20 min.
- S6 30 min.
- S7 15 min.
- S8/S80 30 min.
- S9 15 min.
- S41 30 min.

Positivní dopady

- zvýšení atraktivity městské a příměstské železnice díky zavedení kratších intervalů po celý den
- menší nároky na kapacitu mimošpičkových odstavů pro železniční vozidla
- větší efektivita provozovaných souprav (vyšší denní kilometrický proběh)

Negativní dopady

- nárůst provozních nákladů

Rizika

- nedostatek provozního personálu

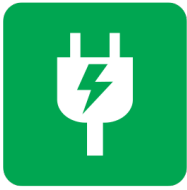
Lokalita



324 | Posílení železničních linek mimo špičku

Úkol	Informace	Stav
Smluvní zajištění navýšení rozsahu dopravy (hl.m. Praha)	<p>V souvislosti s navyšováním výkonů v železniční dopravě je nutné, aby objednatelé vyřešili veškeré povinnosti v souvislosti se zasmulvněním závazku veřejné služby v železniční dopravě, tedy smluvní zajištění s dopravci. Zodpovědným subjektem je vždy územně příslušná instituce (ROPID resp. IDSK).</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• Navýšení počtu disponibilních vozidel (hl.m. Praha)	<p>S ohledem na fakt, že údržba železničních vozidel je v určité míře prováděna a též v období přepravních sedel, je třeba řešit též otázku, zda dopravci jsou schopni poskytnout dostatečný počet vozidel pro pokrytí nutné údržby. Tato otázka má souvislost s předpokládaným navýšením počtu vozidel v období přepravních špiček, kdy v závislosti na finančních možnostech objednatelů dopravy (tedy jak hlavního města Praha zastoupeného organizací ROPID, tak Středočeského kraje zastoupeného organizací IDSK) bude realizováno navýšení počtu vozidel pro potřeby PID.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
Smluvní zajištění navýšení rozsahu dopravy (Středočeský kraj)	<p>V souvislosti s navyšováním výkonů v železniční dopravě je nutné, aby objednatelé vyřešili veškeré povinnosti v souvislosti se zasmulvněním závazku veřejné služby v železniční dopravě, tedy smluvní zajištění s dopravci. Zodpovědným subjektem je vždy územně příslušná instituce (ROPID resp. IDSK).</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• Navýšení počtu disponibilních vozidel (Středočeský kraj)	<p>S ohledem na fakt, že údržba železničních vozidel je v určité míře prováděna a též v období přepravních sedel, je třeba řešit též otázku, zda dopravci jsou schopni poskytnout dostatečný počet vozidel pro pokrytí nutné údržby. Tato otázka má souvislost s předpokládaným navýšením počtu vozidel v období přepravních špiček, kdy v závislosti na finančních možnostech objednatelů dopravy (tedy jak hlavního města Praha zastoupeného organizací ROPID, tak Středočeského kraje zastoupeného organizací IDSK) bude realizováno navýšení počtu vozidel pro potřeby PID.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení

328 | Strategie podpory alternativních pohonů



Kapitola Návrhu

- 3.2.15 Elektrobuses a individuální elektromobilita

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

6

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 490 000 Kč
- MHMP: 490 000 Kč

Charakteristika

Opatření předpokládá nastavení strategie rozvoje dobíjecích míst v Praze a okolí (vytvoření celkové koncepce pozic ve městě a okolí). Měla by vzniknout strategická mapa pro umístování nových nabíjecích míst na území HMP, aby se předešlo vícenásobnému umístění stanic v jedné oblasti a naopak žádnému umístění v oblasti jiné.

Zároveň opatření předpokládá i další podporu rozvoje elektromobility prostřednictvím:

- zjišťování potenciálu využití sloupů veřejného osvětlení pro rozvoj dobíjecích míst (trvalý přívod proudu do lampy VO) nebo snad dostupných veřejných umístění.

- předepsat povinnost vybavení elektrickou zásuvkou parkovací stání v garážích bytových domů (zásuvka 230V, požární bezpečnost) pro dobíjení elektromobilů. Elektromobil by se tak mohl dobít po celou dobu, co bude zaparkován v garáži a být tak plně nabit před další jízdou.

- zvýhodnění elektromobilů v hromadných garážích pomocí vyhrazených stání, které jsou legislativně stanoveny svislými a vodorovnými značkami. Zabránilo by se tím neoprávněnému stání vozidel se spalovacími motory na místě pro elektromobil.

Vyšší investiční náklady by měly být kompenzovány úsporou provozních nákladů uživatelů elektromobilů.

Dostatečný počet veřejných nabíjecích bodů pro každého zajistí snadné připojení a plné využití potenciálu elektromobilů.

Positivní dopady

Vznik dostatečného množství nabíjecích bodů pro elektromobily, který bude mít kapacitu baterie vždy na 100%.

Navýšení počtu elektromobilů a podpora elektromobility

Předpokládaná úspora emisí v dopravě, zlepšení ovzduší a smogové situace v zimních obdobích.

Snížení závislosti na ropě a zemním plynu

Potenciál snížení provozních nákladů

Negativní dopady

Vyšší nároky na dodatečné instalace

Lokalita



zásuvek nebo na energetickou náročnost přenosové soustavy

Vyšší počáteční náklady, pokud se bude jednat o dodatečnou instalaci zásuvek

Nemožnost zaparkovat na místě vozidlo se spalovacím motorem

Negativní vnímání ze strany vlastníků vozidel se spalovacími motory

Rizika

Negativní reakce veřejnosti

Nevyužitá vyhrazená parkovací a nabíjecí místa pro elektromobily

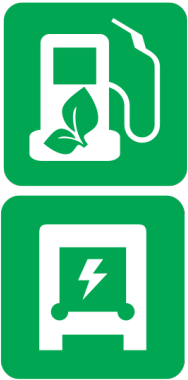
Nevyužívání zásuvek k nabíjení elektromobilů i obecně

Přechod z elektrického pohonu na jiný alternativní pohon

328 | Strategie podpory alternativních pohonů

Úkol	Informace	Stav
Kompletace analytické části Strategie podpory alternativních pohonů	Zodpovědný subjekt: Operátor ICT Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
Dokončení Návrhové části Strategie podpory alternativních pohonů	Zodpovědný subjekt: Operátor ICT Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: listopad 2019	Čeká na zahájení
Odevzdání a schválení tisku na jednání RHMP dokumentu Strategie podpory alternativních pohonů na území HMP	- vytvoření seznamu konkrétních opatření do roku 2023 pro realizaci strategie a plnění stanovených KPI Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení
Projektový management - vypracování Strategie podpory alternativních pohonů	Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení

329 | Elektromobily jako služební vozidla pro městské firmy



Kapitola Návrhu

- 3.2.15 Elektrobusey a individuální elektromobilita

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Operátor ICT

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

16

Investiční náklady celkem

- Celkem: 500 000 Kč
- MHMP: 500 000 Kč

Charakteristika

Opatření předpokládá nákup služebních elektromobilů (osobních i užitkových) pro městské firmy a instituce v rámci obnovy služebního vozového parku. Nebude se jednat o nákupy nad rámec stávajícího počtu vozidel, ale o prostou obnovu vozidel na fosilní paliva elektrickými vozidly.

Bude-li městská firma nakupovat i nadále vozidla na fosilní paliva, je nutno tento krok odůvodnit. Optimálním případem bude celoměstské poptávkové řízení na elektromobily za účelem snížení pořizovací ceny.

Vyšší investiční náklady by měly být kompenzovány úsporou provozních nákladů.

V současné době nelze predikovat konkrétní počty vozidel ani jejich bližší specifikaci. Tento krok bude možno učinit až v návaznosti na vyhodnocení provozu služebních elektromobilů v rámci pilotních projektů, které jsou již v některých městských společnostech v procesu.

Pozitivní dopady

Navýšení počtu elektromobilů a podpora elektromobility

Předpokládaná úspora emisí v dopravě, zlepšení ovzduší a smogové situace v zimních obdobích.

Snížení závislosti na ropě a zemním plynu

Potenciál snížení provozních nákladů

Negativní dopady

Vyšší počáteční náklady na pořízení elektromobilů a dodatečné instalace např. nabíjecích bodů v podzemních garážích.

Rizika

Nižší počet nabíjecích stanic v prvních letech a s tím spojená nutnost plánování zastávek spojených s nabíjením.

Lokalita



329 | Elektromobily jako služební vozidla pro městské firmy

Úkol	Informace	Stav
Ověření získání dotace z MŽP	Splnit do: květen 2019 Zodpovědný subjekt: Odbor projektového řízení MHMP	Splněno
• Vyhlášení výběrového řízení na elektromobily	Vyhlášení VŘ na nákup elektromobilů pro příspěvkové organizace hl. m. Prahy (předchází tomu další VŘ na administraci a na právní služby) Zodpovědný subjekt: Odbor služeb MHMP Splnit do: červenec 2019 Kontrolní termín: srpen 2019	Čeká na zahájení
• • Vyhlášení vítěze VŘ	Obdržení nabídek, vyhlášení vítěze VŘ Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení
Podpis smlouvy	Podepsání smlouvy o dodávce elektromobilů pro příspěvkové organizace hl. m. Prahy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení
Průzkum potřeb městských společností	Průzkum potřeb cca 20 městských společností a zjištění potenciálu nákupu a využití elektromobilů Zodpovědný subjekt: Operátor ICT Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení
Finanční plnění	Uvolnění finančních prostředků na pořízení elektromobilů pro příspěvkové organizace hl. m. Prahy Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: listopad 2019	Čeká na zahájení
Vyhodnocení potřeb městských společností	Vyhodnocení potřeb a potenciálu pořízení elektromobilů v městských společnostech Zodpovědný subjekt: Operátor ICT Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: listopad 2019	Čeká na zahájení
Věcné plnění	Dodávka elektromobilů a zařazení do majetku HOM MHMP Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení
Zajištění publicity	Zajištění publicity - označení vozidel polepy MŽP na elektromobily pro příspěvkové organizace hl. m. Prahy, média, internet Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: únor 2020	Čeká na zahájení
Svěření elektromobilů do správy PO	Předání elektromobilů do správy jednotlivým příspěvkovým organizacím hl. m. Prahy Splnit do: únor 2020 Kontrolní termín: březen 2020	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
Pilotní provoz	<p>Pilotní provoz elektromobilů pro příspěvkové organizace hl. m. Prahy bude probíhat po dobu 6ti měsíců a následně se vyhodnotí prvotní</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor projektového řízení MHMP Splnit do: červenec 2020 Kontrolní termín: srpen 2020</p>	Čeká na zahájení
Vyhodnocení pilotního provozu	<p>Vyhodnocení pilotního provozu projektu nákup elektromobilů pro příspěvkové organizace hl. m. Prahy</p> <hr/> <p>Splnit do: červenec 2020 Kontrolní termín: srpen 2020</p>	Čeká na zahájení
Další návazné kroky vedoucí k pořízení elektromobilů pro jednotlivé městské společnosti	<p>Na základě výsledku analýzy - další návazné kroky vedoucí k pořízení elektromobilů pro jednotlivé městské společnosti: Vyřizování žádostí o dotaci na MŽP, Vyhlásování jednotlivých VŘ, podpisy smluv, nákup, uvedení do provozu vč. publicity na úrovni jednotlivých městských společností, vyhodnocení</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Operátor ICT Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: leden 2021</p>	Čeká na zahájení

331 | Zastávkový informační systém Středočeský kraj



Kapitola Návrhu

- 3.2.10 Integrované služby v mobilitě

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

8

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

11

Investiční náklady celkem

- Celkem: 220 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Předmětem projektu je zavedení zastávkových informačních prvků (sloupků, panelů) na vybrané zastávky veřejné dopravy ve Středočeském kraji.

Počet informačních sloupků/panelů: 809

V rámci informačních sloupků se počítá s využitím technologie E-Paper.

Financování bude z 85 % zajištěno z programu IROP (ITI Pražská metropolitní oblast), z 5 % ze státního rozpočtu a z 10 % z vlastních zdrojů Středočeského kraje/ případně příslušné obce/obcí.

Pozitivní dopady

- zlepšení informovanosti cestujících veřejnosti o nabídce veřejné dopravy
- zvýšení garance návaznosti - možnost zajištění garantovaných přestupů pro cestující veřejnost (on-line informace pro cestující)
- vytvoření efektivního nástroje pro zajištění mimořádností v dopravě
- zvýšení důvěry cestujících ve veřejnou dopravu (zvýšení četnosti jejího využívání, zastavení poklesu cestujících ve veřejné dopravě, zvýšení celkové spokojenosti)
- sjednocení standardů dopravní obslužnosti pro oblast Prahy a Středočeského kraje

Negativní dopady

- bez dopadu

Rizika

- vandalizmus

Lokalita



332 | Automaty na jízdenky (na území Středočeského kraje)



Kapitola Návrhu

- 3.1.10 Integrovaný dopravní systém

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 173 380 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Předmětem projektu je instalace **samoobslužných prodejních kiosků** na vybrané zastávky veřejné dopravy ve Středočeském kraji. Kiosky umožní **nákup jízdních dokladů** (pro jednotlivou jízdu Pražské integrované dopravy). Nákup bude možné uhradit **mincemi a bezkontaktní čipovou kartou** – včetně bezkontaktních platebních karet. Kiosky budou též umožňovat **vícejazyčnou komunikaci**. Rozšířená verze kiosků bude obsahovat i vyhledavač jízdních řádů a oproti základní variantě kiosků umožní i platbu **bankovkami**. Volba konkrétního typu automatu a vhodného umístění závisí zejména **na obratu cestujících** v dané zastávce a **skladbě cestujících** (pravidelní cestující, občasní, zahraniční turisté apod.).

Počet zastávek, které budou osazeny prodejním kioskem **v základní verzi: 300**

Počet zastávek, které budou osazeny prodejním kioskem **v rozšířené verzi: 75**

Počet nově vybavených **uzlových zastávek a přestupních uzlů** samoobslužnými prodejními zařízeními pro prodej jízdenek: **250 zastávek**.

Financování bude z 85% zajištěno z programu IROP (ITI Pražská metropolitní oblast), 15% z vlastních zdrojů Středočeského kraje / případně příslušné obce/obcí.

Pozitivní dopady

- zvýšení počtu míst, kde je možné **koupit jízdní doklady**
- **zvýšení celkové četnosti cest veřejnou dopravou** - více cestujících (zvýšení mobility regionu = příspěvek k zastavení odlivu obyvatel z venkova do měst)
- **zlepšení informovanosti** cestujících veřejnosti o nabídce veřejné dopravy
- **zvýšení důvěry cestujících** ve veřejnou dopravu zvýšením počtu prodejních a informačních bodů v síti

Negativní dopady

- bez dopadu

Lokalita



Rizika

- vandalizmus

332 | Automaty na jízdenky (na území Středočeského kraje)

Úkol	Informace	Stav
Analýza zastávek a přestupních bodů veřejné dopravy vhodných k umístění automatů na jízdenky	<p>Analýza je prováděna na základě obratu cestujících v dané zastávce/přestupním bodu a skladbě cestujících - s důrazem na občasné cestující a také zahraniční návštěvníky.</p> <hr/> <p>Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení

334 | Jednotný organizátor IDS Prahy a Středočeského kraje



Kapitola Návrhu

- 3.1.10 Integrovaný dopravní systém

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

18

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

18

Provozní náklady celkem

- Celkem: 164 000 000 Kč / rok
- MHMP: 82 000 000 Kč / rok

Provozní příjmy celkem

- Celkem: 98 000 000 Kč / rok
- MHMP: 49 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Pro zabezpečení skutečné **funkčnosti** společného integrovaného dopravního systému (IDS) Prahy a Středočeského kraje je nutné zřídit **jednoho** společného organizátora dopravy **ve vlastnictví obou krajů**. Současné jednotlivé příspěvkové organizace ROPID (zřizovatelem je hl. m. Praha) a IDSK (zřizovatelem je Středočeský kraj) jsou výchozím základem tohoto společného organizátora. Založení společného organizátora jako příspěvkové organizace vlastněné oběma kraji brání zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, který v současnosti **neumožňuje**, aby příspěvkovou organizaci zřídilo více zřizovatelů společně. Tento problém lze **vyřešit legislativní změnou** § 27 a násl. výše uvedeného zákona, která by zakotvila možnost zakládat společnou příspěvkovou organizaci více zřizovatelů.

Organizátor, dle dlouholetého a osvědčeného konceptu ROPID, bude vykonávat všechny funkce, které mu dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, náleží. Jedná se zejména o smluvní zajištění a financování IDS, koncepce a projektování dopravy, kontrola kvality služby, jednotný marketing, řízení provozu (koordinační dispečink), technický rozvoj, aj.

Financování provozu organizátora včetně systémových služeb má probíhat **podílově** z rozpočtů jednotlivých zřizovatelů (hl. m. Praha a Středočeský kraj). Stejně jako dosud bude zachován také podíl **financování od dopravců**, kterým se lze promítnout financování systému do rozpočtů všech subjektů, které budou v IDS zapojeny, byť nebudou vlastníky organizátora.

Vzhledem k využívání významného podílu rychlíkovému segmentu, který je výhradně v gesci Ministerstva dopravy ČR, pro potřeby cestujících integrovaného dopravního systému, se navrhuje spolupráce Ministerstva dopravy na jednotném organizátorovi IDS Prahy a Středočeského kraje. Jednotlivé procentní podíly na nákladech a příjmech musí být proto diskutovány při přípravě tohoto opatření se všemi aktéry (HMP, SČK a Ministerstvo dopravy). Výchozí stav modelu je v tomto opatření navržen 50/50/0 (v %) a v případě vstupu MD by v budoucnu mohl být navržen např. na 45/45/10 (v %).

Pozitivní dopady

- jedna funkční organizace s jasnými kompetencemi a vymezeným

Lokalita



územím

Negativní dopady

- *bez dopadu*

Rizika

- **politická neshoda Prahy, Středočeského kraje a středočeských municipalit** na rozvoji společného IDS se společným organizátorem a následný rozpad IDS
- **nepřijetí novely** zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů

334 | Jednotný organizátor IDS Prahy a Středočeského kraje

Úkol	Informace	Stav
Text legislativní změny	<p>Novelizace zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů § 27 a násl. Nutno projednat s příslušným odborem Ministerstva financí ČR</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: srpen 2019</p>	Pracuje se na tom
<ul style="list-style-type: none"> • Projednání v samosprávných a dalších orgánech hl. m. Prahy a Středočeského kraje 	<p>Předložení novelizovaného textu do Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje a orgánů obou krajů s cílem schválení novelizovaného textu a předložení do legislativního procesu Parlamentu České republiky</p> <hr/> <p>Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • Schválení novely zákona 250/2000 Sb. Parlamentem ČR 	<p>Legislativní proces Poslanecká sněmovna, Senát, Prezident republiky</p> <hr/> <p>Splnit do: březen 2021 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • • Dohoda HMP a SČK s Ministerstvem dopravy na případném spolupodílu ve společném organizátorovi 	<p>Pro efektivnější zapojení rychlíkovému segmentu v rámci PID jse navrhuje zajistit dlouhodobou aktivní spoluúčast MD v rámci vlastnické struktury nového společného organizátora. Výchozí stav modelu je v tomto opatření navržen 50/50/0 (HMP/SČK/MD v %) a v případě vstupu MD by v budoucnu mohl být navržen např. na 45/45/10.</p> <hr/> <p>Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • • • Zřízení jednoho společného organizátora dopravy (ve vlastnictví obou krajů s případným spolupodílem MD) 	<p>Předložení zřízení jednoho společného organizátora dopravy do Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje a orgánů obou krajů (v případě vstupu MD také do Vlády ČR) s cílem schválení a fyzického vzniku před/v 1. pololetí roku 2022.</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení

336 | Rekonstrukce ulice Seifertova a Táboritská



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 142 100 000 Kč
- MHMP: 142 100 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o úpravy části ulice Seifertova a celé ulice Táboritská, neuralgickými body jsou však tři místa: křižovatka Seifertovy a Chlumovy, schodiště mezi Rokycanovou a Chelčického a okolí obchodního centra Bezovka. V ulicích vzniknou nové přechody pro chodce a stávající budou upraveny jako bezbariérové. Úpravou projdou i tramvajové zastávky a chodníky. Přibýt by mohly i nové stromy a lavičky.

Křížení Seifertovy ulice a ulice Chlumova vytváří výškovou bariéru. Chlumova totiž leží o tři metry níže než Seifertova. Výškový rozdíl vyrovnává nevzhledná zeď a příkré schodiště. V návrhu je proto kladen důraz na plynulejší propojení těchto dvou ulic. Zeď proto bude nahrazena soustavou zelených ostrůvků a dalších schodišť – kromě klasických schodů vznikne i rampa a dvojce tzv. „jezdecké schody,“ což jsou nízké schody, které zajišťují pozvolné, a tím pádem snazší stoupání s možností příjemného posezení.

V místě propojení ulice Rokycanova a Chelčického se nachází další historické schodiště, které projde rekonstrukcí. Jednotlivé stupně budou doplněny o led diody, které budou kolemjdoucí moci ovládat a vytvářet tak různé svítící obrazce. Horní část schodiště je doplněna o kruhovou lavičku Františka Saurera, což byl legendární žižkovský bouřlivák z období první republiky. Ve spodní části přibude vodní prvek jako připomenutí historické pumpy, která tu kdysi stávala.

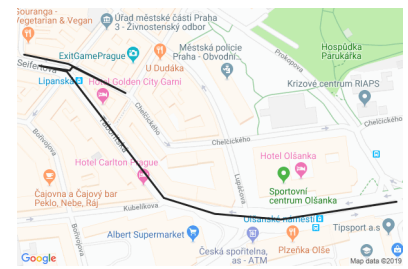
Prostor obchodního centra Bezovka má stejně jako ulice Seifertova výškovou bariéru v podobě zdi podzemních garáží. Návrh toto řeší novým schodištěm, které je zapuštěné do zdi podzemní garáže a propojuje tak chodník a prostor před Bezovkou. To značně ulehčí vcházení a vycházení z nákupního centra, které je teď prakticky uzavřené zmíněnou zdí. Celý prostor bude bezbariérový a doplní jej lavičky, reklamní nosič a stromy.

Pozitivní dopady

V ulicích vzniknou nové přechody pro chodce a stávající budou upraveny jako bezbariérové. Úpravou projdou i tramvajové zastávky a chodníky. Přibudou i nové stromy a lavičky. Zvýší se bezpečnost pěší dopravy vlivem.

Pobyt v uličním prostoru bude příjemnější pro chodce, cyklisty i cestující ve VHD.

Lokalita



Negativní dopady

Nákladnost projektu jako celku

Rizika

Projednávání celého projektu všemi zúčastněnými aktéry, kterých je velké množství.

336 | Rekonstrukce ulice Seifertova a Táboritská

Úkol	Informace	Stav
vypracování DÚR	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení
• realizace RTT	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2021 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení

340 | Rekonstrukce ulice Klapkova - jižní část



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2021

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 50 000 000 Kč
- MHMP: 50 000 000 Kč

Charakteristika

Rekonstrukce ulice Klapkova v úseku Střelničná - Zenklova naváže na rekonstrovaný severní úsek ulice z let 2017-2018. Jedná se o rekonstrukci tramvajové trati, vozovek, přilehlých chodníků a v koordinaci i inženýrských sítí.

Pozitivní dopady

Vyšší estetická hodnota uličního prostoru

Nižší hluchnost od tramvajové tratě a lepší průběh GPK

Lepší podmínky pro chodce

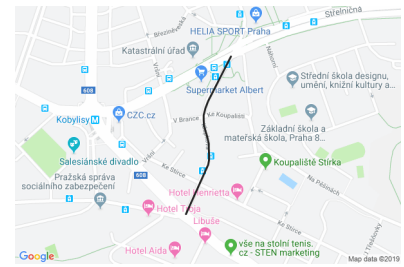
Rizika

Riziko projednávání všemi zúčastněnými aktéry

Možné vysoké náklady na opatření ke snížení hluku z tramvajového provozu

Existuje cesta pouze obnovy dopravní cesty a povrchů bez zásadních koncepčních změn

Lokalita



340 | Rekonstrukce ulice Klapkova - jižní část

Úkol	Informace	Stav
rozhodnutí o rozsahu	<p>rozhodnutí, zda se bude rekonstruovat pouze tramvajová trať s úpravou zastávek nebo dojde k úpravě celé ulice, dle principů Manuálu tvorby veřejných prostranství nebo dojde k výraznější změně s ohledem na úpravy vedení TT DP očekává od IPR součinnost v podobě koncepčního zadání nebo koncepční studie, zejména ve vazbě na napojení TT ve směru ke Kobyliškému náměstí a do Prahy 6.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• zahájení přípravy	<p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: únor 2020</p>	Čeká na zahájení
• • realizace RTT a úpravy zastávek	<p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: leden 2022</p>	Čeká na zahájení

341 | Zavedení vrstvy spěšných vlaků v PID



Kapitola Návrhu

- 3.1.11 Posílení veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

60

Provozní náklady celkem

- Celkem: 400 000 000 Kč / rok
- MHMP: 100 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Jedná se o záměr zavedení sítě spěšných vlaků v síti PID, které by umožnily rychlejší spojení Prahy s významnými centry ve Středočeském kraji než nabízí stávající linky S. Jedná se o následující linky:

- R40 Pardubice - Kolín - Praha; po zkapacitnění Praha-Kolín interval 60 minut
- R41 Havlíčkův Brod - Kolín - Praha; realizováno - interval 60 minut
- R42 Kolín - Poděbrady - Praha; po zkapacitnění tratě č. 231 interval 60 minut
- R43 Mělník / Mladá Boleslav - Praha; realizován interval 120 minut; po zkapacitnění tratě č. 070 až 30 minut
- R45 Kladno - Praha; realizován interval 60 minut, po zkapacitnění tratě č. 120 až 15 minut
- R46 Příbram - Beroun - Praha; po zkapacitnění tratě č. 171 interval 120 minut
- R47 Hořovice - Beroun - Praha; po zkapacitnění tratě č. 171 interval 60 minut
- R49 Sedlčany - Benešov u Prahy - Praha; realizován interval 60 minut

Postup zavádění spěšných vlaků je odvislý od dvou základních faktorů - kapacity tratě a dostupnosti finančních prostředků. Vzhledem k nejistým postupům realizace jednotlivých infrastrukturních opatření jsou úkoly pro zavádění spěšných vlaků popsány v obecné rovině.

Positivní dopady

- zavedení rychlé dopravní obsluhy blízkých i vzdálenějších center ve Středočeském kraji
- zvýšení atraktivity předměstské železnice
- efektivní využití vozidel
- na části linek možnost využití stávajících vozidel
- soutěžením jednotlivých linek je možné optimalizovat provozní náklady

Negativní dopady

- vyčerpání kapacity některých tratí
- investiční náročnost (pořízení nových vozidel)

Rizika

- zavedení některých linek je závislé na infrastrukturních opatřeních

Lokalita



341 | Zavedení vrstvy spěšných vlaků v PID

Úkol	Informace	Stav
Smluvní zajištění provozu (hl.m. Praha)	<p>Garantem zasmulvení je objednatel dopravy na svém území. Následně je společně s dopravcem zajištěn nákup nových vozidel a ve spolupráci s příslušným územněsprávným celkem zajištěno financování provozu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• Zajištění vozidel (hl.m. Praha)	<p>Vozidla zajišťuje objednatel ve spolupráci s dopravcem, ve spolupráci s příslušným územněsprávným celkem je zajištěno financování provozu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění financování (hl.m. Praha)	<p>Provoz je financován vždy příslušným územněsprávným celkem.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
Smluvní zajištění provozu (Středočeský kraj)	<p>Garantem zasmulvení je objednatel dopravy na svém území. Následně je společně s dopravcem zajištěn nákup nových vozidel a ve spolupráci s příslušným územněsprávným celkem zajištěno financování provozu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
• Zajištění vozidel (Středočeský kraj)	<p>Vozidla zajišťuje objednatel ve spolupráci s dopravcem, ve spolupráci s příslušným územněsprávným celkem je zajištěno financování provozu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• Zajištění financování (Středočeský kraj)	<p>Provoz je financován vždy příslušným územněsprávným celkem.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení

342 | Rekonstrukce ulice Starostrašnická - V Olšínách



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

5

Investiční náklady celkem

- Celkem: 52 300 000 Kč
- MHMP: 52 300 000 Kč

Charakteristika

Rekonstrukce tramvajové trati v ulicích Starostrašnická, V Olšínách včetně návrhu uličního profilu, zřízení bezbariérových zastávek, doplnění přechodů, sdružení stožárů VO s TV, doplnění mobiliáře vč. kontejnerů, obnova stromořadí. Podmíněno rekonstrukcí vozovny Strašnice

IPR vytváří koncepční zadání

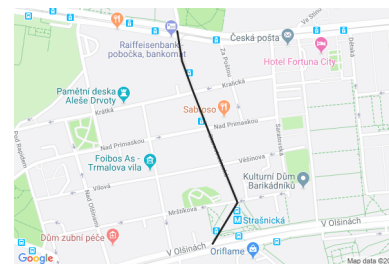
Pozitivní dopady

Lepší podmínky pro chodce a cestující VHD

Rizika

Nejprve je nezbytné zrekonstruovat vozovnu, kde jsou problémy s dodržением hlukových limitů

Lokalita



342 | Rekonstrukce ulice Starostrašnická - V Olšínách

Úkol	Informace	Stav
Výběr zhotovitele	výběr subdodavatele DPP <hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení
• realizace RTT	<hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení

343 | Rekonstrukce tramvajové trati Badeniho



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

20

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

9

Investiční náklady celkem

- Celkem: 80 000 000 Kč
- MHMP: 80 000 000 Kč

Charakteristika

Rekonstrukce vozovek, chodníků a tramvajové trati. Součástí je i přesun zastávek tramvaje a zvýšení estetické hodnoty celého prostoru. Rekonstrukci v ulci Badeniho bude předcházet úprava ulice Chotkova směrem do ulice Mariánské hradby v roce 2018.

Pozitivní dopady

Vyšší komfort pro chodce

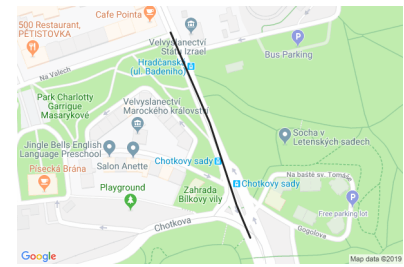
Nižší emise hluku

Vyšší estetická hodnota celého uličního prostoru

Rizika

Rizika plynou z projednávání projektu všemi dotčenými subjekty

Lokalita



343 | Rekonstrukce tramvajové trati Badeniho

Úkol	Informace	Stav
úprava projektu TSK (chodníky) dle tramvajové trati	<p>Původní projekt, na snížení hlukové zátěže, je nutné upravit s ohledem na polohu a šířky chodníků ve vztahu k úpravám tramvajové trati</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• ÚR+SP	<hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: leden 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • realizace	<hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: březen 2021</p>	Čeká na zahájení

345 | Rekonstrukce tramvajové trati Jana Želivského



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2022

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 61 260 000 Kč
- MHMP: 61 260 000 Kč

Charakteristika

Rekonstrukce tramvajové trati včetně úpravy uličního profilu a koordinace se správci, nové rozmístění zastávek v logickém uspořádání, doplnění stromořadí. Umožnění provozu autobusových linek po tělese tramvajové tratě. Zahrnuje principy pro úpravy veřejného prostoru pro budoucí vznik Jarovské spojky a městského okruhu včetně prodloužení tratě přes NNŽ.

IPR - KONCEPČNÍ ZADÁNÍ

Pozitivní dopady

Zlepšení kvality veřejného prostoru

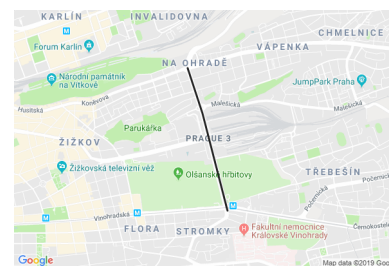
Zvýšení komfortu pro chodce

Zvýšení spolehlivosti provozu autobusové dopravy vlivem přemístění spojů na tramvajové koleje

Rizika

Riziko koordinace projednání projektu a realizace všemi dotčenými subjekty

Lokalita



345 | Rekonstrukce tramvajové trati Jana Želivského

Úkol	Informace	Stav
DÚR	<p>DÚR RTT+ulice bez odbočky TT do NNŽ Nutné koordinovat se rekonstrukcí SSZ kř. Jana Želivského – Vinohradská – Votická – Izraelská nutné koordinovat s projektem sadových úprav v gesci OCP MHMP</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Pracuje se na tom
• výběr zhotovitele	<hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • realizace	<hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: březen 2021</p>	Čeká na zahájení

347 | Lávka Holešovice - Karlín



Kapitola Návrhu

- 3.2.13 Nová pěší propojení

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

48

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

48

Investiční náklady celkem

- Celkem: 600 000 000 Kč
- MHMP: 600 000 000 Kč

Charakteristika

Projektová příprava a realizace lávky pro pěší a cyklisty, která by měla zabezpečit přímé a bezbariérové propojení mezi Karlínem a Holešovicemi a přístup na ostrov Štvanice z oblasti Karlína i Holešovic. Vítězný architektonický návrh je již vybrán, je nezbytné zpracovat projektovou dokumentaci a most zrealizovat.

Pozitivní dopady

Nové propojení spojující dvě hustě osídlené městské části, které nahradí stávající přívoz a navíc i zpřístupní ostrov Štvanice.

Negativní dopady

Náročnost záměru z hlediska návrhu s ohledem na umístění v PPR.

Rizika

Projednávání záměru s ohledem na umístění v PPR

Lokalita



347 | Lávka Holešovice - Karlín

Úkol	Informace	Stav
vypracování DÚR	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: srpen 2019</p>	Pracuje se na tom
• DSP	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • výběr zhotovitele	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: leden 2021</p>	Čeká na zahájení
• • • realizace	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: leden 2022</p>	Čeká na zahájení

354 | Systémová údržba dat o bezbariérovosti zastávek VHD



Kapitola Návrhu

- 3.1.6 Zlepšení prostředí veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

12

Charakteristika

Opatření zahrnuje systémové nastavení údržby databáze o bezbariérovosti zastávek TRAM i BUS na území HMP (zadávání údajů správci jednotlivých zastávek, vytvoření příslušné back-office (aplikace; datové uložště) a následné on-line poskytování těchto informací cestujícím prostřednictvím komunikačních kanálů města a PID.

Positivní dopady

Realizací opatření dojde k doplnění komplexu informací poskytovaných prostřednictvím uživatelských aplikací o spolehlivé informace o bezbariérovosti všech zastávek tramvajů a autobusů na území HMP. Cílem je, aby se data v databázi aktualizovala nejen v případě přestaveb a dalších větších fyzických zásahů, ale i při výlukách, přesunech zastávek a podobně.

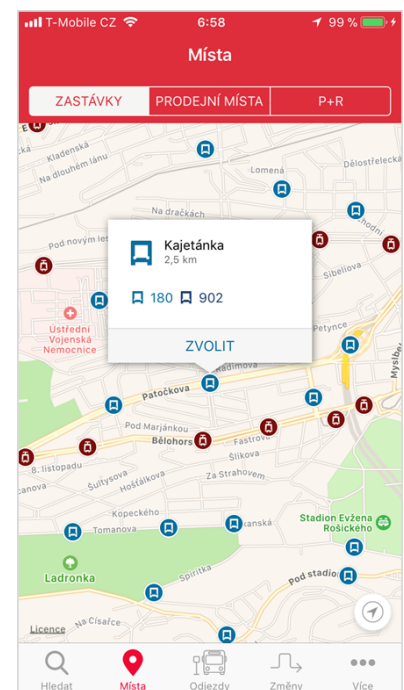
Rizika

Hlavním rizikem pro realizaci opatření je nutnost zapojení velkého množství subjektů a nezájem/neochota spolupráci některých z nich.

Lokalita



Grafická dokumentace



354 | Systémová údržba dat o bezbariérovosti zastávek VHD

Úkol	Informace	Stav
Zjištění a sumarizace dat o bezbariérovosti zastávek VHD	<p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy</p> <p>Splnit do: prosinec 2019</p> <p>Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• Vytvoření datové back-office	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP</p> <p>Splnit do: červen 2020</p> <p>Kontrolní termín: duben 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Zveřejnění informací pro uživatele	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP</p> <p>Splnit do: prosinec 2020</p> <p>Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Čeká na zahájení

355 | Prověření a zlepšení SSZ na přechodech u zastávek



Kapitola Návrhu

- 3.2.3 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

48

Investiční náklady celkem

- Celkem: 8 000 000 Kč
- MHMP: 8 000 000 Kč

Charakteristika

Postupné ověření a zlepšení funkce SSZ na přechodech pro chodce u zastávek veřejné dopravy za účelem zajištění zelené pro chodce ve správném čase ve vztahu k příjezdu spoje na zastávku a související eliminace nežádoucího a potenciálně nebezpečného přebíhání na červenou při dobíhání spoje. Tyto úpravy funkce SSZ nesmí způsobovat snížení plynulosti provozu vozidel veřejné dopravy.

Pozitivní dopady

zvýšení bezpečnosti a kvality cestování veřejnou dopravou

Rizika

-Úpravy funkce SSZ nesmí omezit plynulost provozu veřejné dopravy.

-Úpravy funkce SSZ mohou mít negativní vliv na vozidla IAD, který se následně může přenést i na vozidla VHD.

Lokalita



Grafická dokumentace



355 | Prověření a zlepšení SSZ na přechodech u zastávek

Úkol	Informace	Stav
Studie/prověření úpravy SSZ na přechodech u zastávek PID	<p>Obsahem úkolu je zpracování studie prověření všech přechodů řízených SSZ zajišťující přístup na zastávková stanoviště a identifikace SZZ, u kterých úprava nutná/možná k naplnění požadavků Standardu zastávek PID.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
Výběr lokalit pro pilotní projekt	<p>Pilotní projekt zahrnuje výběr přibližně deseti lokalit, na kterých se bude testovat synchronizace přechodů pro chodce se SSZ s příjezdy vozidel hromadné dopravy. Projektu se zúčastní zástupci městských organizací TSK, DPP, ROPID a MHMP OD.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• Realizace pilotního projektu	<p>Pilotní projekt se bude testovat v přibližně deseti lokalitách. Předmětem je synchronizace přechodů pro chodce se SSZ s příjezdy vozidel hromadné dopravy. Projektu se zúčastní zástupci městských organizací TSK, DPP, ROPID a MHMP OD.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení
• • Realizace úprav SSZ v určených lokalitách	<p>Obsahem úkolu je projektová příprava a realizace úprav příslušných SZZ.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení

358 | Kompetence organizátora IDS v investicích



Kapitola Návrhu

- 3.2.18 Inovace v městské správě dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Integrovaná doprava Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

6

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 100 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 3 200 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Kromě základních kompetencí, které organizátorovi dopravy dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, náleží, je třeba, aby organizátorovi dopravy byla posílena **funkce koordinátora projektů infrastruktury veřejné dopravy**. Organizátor má hrát významnější roli při zadávání projektů infrastruktury veřejné dopravy jako jsou liniové stavby, přestupní body, zastávky, preference veřejné dopravy, P+R, B+R, K+R, informační systémy pro cestující, atp. V rámci odboru koncepce je třeba přijmout cca 4 **odborné pracovníky**, kteří budou zodpovědní za **koordinaci** příslušných projektů infrastruktury veřejné dopravy na celém území IDS včetně možnosti (spolu)financování stavby organizátorem.

Pozitivní dopady

- **efektivnější příprava a realizace staveb** přestupních bodů a zastávek
- **lepší prostorová návaznost** zastávek při přestupech mezi jednotlivými linkami / druhy dopravy IDS
- k cestujícím **přívětivější uspořádání** prostoru přestupních bodů a zastávek (umístění informačních systémů, atp.)
- **jednotná koncepce přístupu** k prosazování a realizaci **preferenčních opatření**
- **jednotná koncepce přístupu** k prosazování a realizaci **P+R, B+R a K+R** v návaznosti na potřeby cestujících a daných municipalit

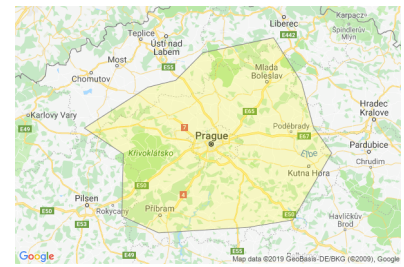
Negativní dopady

- *bez dopadu*

Rizika

- **politická neshoda** nad posílením kompetencí organizátora

Lokalita



358 | Kompetence organizátora IDS v investicích

Úkol	Informace	Stav
Návrh tisku pro rozhodování orgánů Středočeského kraje - zřízení koordinátorů projektů infrastruktury veřejné dopravy a zřízení fondu mobility	Definice a vysvětlení potřeb pro zřízení koordinátorů projektů infrastruktury veřejné dopravy (cca 4 odborní pracovníci) včetně návrhu možnosti částečného spolufinancování staveb/projektů ze strany IDSK (zřízení fondu mobility projektů veřejné dopravy). Středočeská města a obce v mnoha případech potřebují nejen metodickou, ale i odbornou pomoc při rekonstrukcích stávající zastaralé nebo výstavbě nové infrastruktury veřejné dopravy - např. projekty zastávek, přestupních uzlů, P+R, K+R, B+R a jejich propojení na veřejnou dopravu, preferenční opatření veřejné dopravy atp.	Čeká na zahájení
	Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019	
• Zřízení fondu mobility projektů veřejné dopravy - možnost spolufinancování projektů veřejné dopravy	Stanovení základních parametrů fondu mobility pro spolufinancování projektů a staveb dopravní infrastruktury veřejné dopravy na území Středočeského kraje (částečně obdoba SFDI na státní úrovni). Spolufinancování z fondu mobility veřejné dopravy Středočeského kraje umožní pozitivně ovlivňovat výsledný provozní koncept projektu / stavby tak, aby eliminoval případné budoucí vícenáklady veřejné dopravy.	Čeká na zahájení
	Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020	
• Zřízení pracovních míst koordinátorů projektů infrastruktury veřejné dopravy	Administrativní a technické úkony a následný nábor pracovníků	Čeká na zahájení
	Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: říjen 2020 Kontrolní termín: březen 2020	

359 | Zřizování preference TRAM při obnově a výstavbě SSZ



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

144

Charakteristika

V současné době nedochází v řadě případů obnovy SSZ k automatickému zřizování preference tramvajové dopravy (náměstí Míru, Vršovická, V Olšínách), a to i v případě zavedení dynamického řízení, či preference bývá zřízena až s větším časovým odstupem od obnovy SSZ (Evropská). Vybavení HW je přitom obvykle kompletní. Chybí odpovídající SW.

Cílem tohoto procesního opatření je zajistit, aby současně s obnovou SSZ bylo vždy uvedeno do provozu dynamické řízení s preferencí tramvajové dopravy.

Opatření je třeba přijmout na straně projektantů dokumentace dopravních řešení (kvalita, přiměřená rychlost, reflexe na připomínky, kontrola ze strany odborného útvaru města, či přímo vypracování dokumentace odborným útvarem města) a na straně projednání především se státní správou (silniční správní úřad, Policie ČR) za účelem nastavení jasných pravidel procesu vznášení a vypořádávání připomínek v přiměřeném čase.

Pozitivní dopady

- Zvýšení pravidelnosti a plynulosti tramvajové dopravy
- Zvýšení cestovní rychlosti tramvajové dopravy
- Snížení provozních nákladů tramvajové dopravy
- Zvýšení bezpečnosti tramvajové dopravy
- Zvýšení prestiže veřejné dopravy (tramvaje jedou, auta stojí)

Rizika

- Kvalita projektové dokumentace pro preferenci
- Projednávání se samosprávou a státní správou

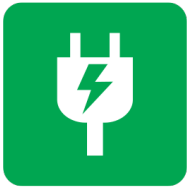
Lokalita



359 | Zřizování preference TRAM při obnově a výstavbě SSZ

Úkol	Informace	Stav
Průběžná kontrola veškeré PD pro výstavbu a obnovu SSZ ve všech stupních (TSK)	Projektanti SSZ průběžně předkládají dokumentaci pro obnovu a výstavbu SSZ k vyjádření ve stupních: <ul style="list-style-type: none"> • dopravní studie • DÚR + DSP • DŘ (SW) Kontrola předložené dokumentace probíhá také s ohledem na zajištění kvalitní preference tramvajové dopravy, a to jak prvků HW tak SW. Připomínky a požadavky jsou součástí vyjádření. Projektant požadavky zapracuje, případně řešení vychází z dalších projednání.	Pracuje se na tom
	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: červen 2020	
• Realizace	Podmínkou pro realizaci SSZ (HW a SW), včetně programování, je kladné stanovisko TSK a pokyn TSK.	Čeká na zahájení
	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: červen 2020	
Průběžná kontrola veškeré PD pro výstavbu a obnovu SSZ ve všech stupních (DPP)	Projektanti SSZ průběžně předkládají dokumentaci pro obnovu a výstavbu SSZ k vyjádření ve stupních: <ul style="list-style-type: none"> • dopravní studie • DÚR + DSP • DŘ (SW) Kontrola předložené dokumentace probíhá s ohledem na zajištění kvalitní preference tramvajové dopravy, a to jak prvků HW tak SW. Připomínky a požadavky jsou součástí vyjádření. Projektant požadavky zapracuje, případně řešení vychází z dalších projednání.	Pracuje se na tom
	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: červen 2020	

360 | Vybudování nových nabíjecích bodů pro elektromobily



Kapitola Návrhu

- 3.2.15 Elektrobuses a individuální elektromobilita

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Operátor ICT

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

4

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 27 700 000 Kč
- MHMP: 27 700 000 Kč

Charakteristika

Cílem opatření je navýšení množství lokalit a počtu nabíjecích stanic na území hl. města Prahy, podpora rozvoje elektromobility a příspěvek ke snížení množství emisí produkovaných běžnými automobily. Zároveň bude dosaženo konkrétních kroků při plnění závazku postupného vymezení spalovacích motorů z centra Prahy a snižování závislosti na ropě a zemním plynu.

Vzniklá síť nabíjecích stanic bude umožňovat její použití pro širokou veřejnost, jako podpora užívání elektromobilů občany v rámci městského provozu, městskými organizacemi, ale také třetími stranami pro podporu vhodných komerčních projektů. Má za cíl navýšení množství lokalit a počtu nabíjecích stanic (AC a DC stanice) na území hl. města Prahy.

Celkově se jedná o vybudování 9 základů pro osazení běžné nabíjecí stanice (AC stanice do 22kW výkonu) na parkovištích a vybudování 50 základů pro osazení rychlé nabíjecí stanice (DC stanice začínající na nabíjecím výkonu 50kW) v blízkosti veřejností často navštěvovaných a v místech s vysokou hustotou obyvatel na km² na celém území hl. města Prahy.

Předmětem opatření je návrh a realizace stavby základů pro běžné a rychlé nabíjecí stanice. Projekt je rozdělen na dvě části podle rychlosti nabíjecích stanic - běžné a rychlé nabíjecí stanice, dále pak na jednotlivé fáze podle zvoleného typu nabíječky.

Vybudování základů pro nabíjecí stanice v majetku hlavního města Prahy bude klíčové pro další rozvoj elektromobility v Praze. MHMP bude rozhodovat a koordinovat vhodné umístění nových stanic prostřednictvím výstavby základů, které bude mít ve svém majetku a bude je dále pronajímat vysoutěženému dodavateli/provozovateli nabíjecích stanic.

Positivní dopady

Vznik dostatečného množství nabíjecích bodů pro elektromobil, který bude mít kapacitu baterie vždy na 100%

Navýšení počtu elektromobilů a podpora elektromobility

Předpokládaná úspora emisí v dopravě, zlepšení ovzduší a smogové situace v zimních obdobích.

Lokalita



Snížení závislosti na ropě a zemním plynu

Potenciál snížení provozních nákladů

Negativní dopady

Negativní reakce veřejnosti - špatné umístění stanice dle jejich názoru

Možnost vytvoření delší čekací doby na nabití vzhledem k vyššímu počtu elektromobilů než nabíjecích stanic

Vyšší energetická náročnost přenosové soustavy, případně nutná obnova současné soustavy.

Vyšší počáteční náklady

Rizika

Nižší návštěvnost nabíjecích stanic v prvních letech, vyšší prvotní investice, nedostatečný příkon distribuční sítě pro nabíjecí stanice, schvalovací proces vybudování nabíjecí stanice

360 | Vybudování nových nabíjecích bodů pro elektromobily

Úkol	Informace	Stav
Vyhlášení pronájmu nabíjecích míst 1 - 6	<p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy</p> <p>Splnit do: květen 2019</p> <p>Kontrolní termín: červen 2019</p>	Čeká na zahájení
• Schválení vysoutěženého dodavatele RHMP pro 1-6 míst	<p>Výherce musí schválit RHMP</p> <p>Zodpovědný subjekt: Rada hlavního města Prahy</p> <p>Splnit do: červen 2019</p> <p>Kontrolní termín: červen 2019</p>	Čeká na zahájení
Vyhlášení VZ na stavební práce II. - rámcová dohoda	<p>Pro stavbu míst 9-59</p> <p>Zodpovědný subjekt: Operátor ICT</p> <p>Splnit do: květen 2019</p> <p>Kontrolní termín: červen 2019</p>	Čeká na zahájení
• Stavba podstavců 9-59	<p>Splnit do: červenec 2019</p> <p>Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Vyhlášení pronájmu nabíjecích míst 9-59	<p>Průběžně budou menší balíčky na pronájem, podle obdržených územních souhlasů</p> <p>Splnit do: červenec 2019</p> <p>Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

363 | Koordinace záměrů při rekonstrukcích přestupních bodů



Kapitola Návrhu

- 3.1.6 Zlepšení prostředí veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

18

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

6

Charakteristika

Opatření zahrnuje přípravu a nastavení systému kompetencí jednotlivých organizací a procesních postupů pro koordinaci investičních akcí týkajících se přestupních bodů veřejné dopravy na území hlavního města Prahy i Středočeského kraje, jejichž jednotlivé části vlastní různé entity veřejné správy a spravují je různé organizace (v Praze: DPP, TSK, městské části atd; ve Středočeském kraji: města a obce, SÚS, dopravci atd.).

Pozitivní dopady

Cílem opatření je koordinovaná příprava staveb, rekonstrukcí a úprav přestupních bodů, čehož výsledkem by měla být maximální efektivita využitých investičních prostředků při těchto akcích a urychlení příprav staveb.

Rizika

- složitost organizační struktury hl. m. Prahy
- množstvím obcí a měst v rámci Středočeského kraje
- neochota/nezájem spolupracovat a dodržovat koncepční dokumenty
- nevyjasněné kompetence organizátora IDS v oblasti infrastruktury pro veřejnou dopravu

Lokalita



Grafická dokumentace



363 | Koordinace záměrů při rekonstrukcích přestupních bodů

Úkol	Informace	Stav
Zpracování návrhu procesního postupu při přípravě a realizaci rekonstrukcí přestupních bodů na území HMP	<p>Předmětem úkolu je příprava nastavení systému kompetencí jednotlivých organizací a procesních postupů pro koordinaci investičních akcí týkajících se přestupních bodů veřejné dopravy na území hlavního města Prahy i Středočeského kraje, jejichž jednotlivé části vlastní různé entity veřejné správy a spravují je různé organizace. Návrh musí být zpracován ve spolupráci MHMP RFD, IPR Praha a ROPID.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Pracuje se na tom
• Projednání návrhu procesního postupu při přípravě a realizaci rekonstrukcí přestupních bodů na území HMP	<p>Předmětem úkolu je projednání zpracovaného návrhu s politickou reprezentací města a ostatními městskými institucemi.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Schválení procesního postupu při přípravě a realizaci rekonstrukcí přestupních bodů na území HMP ze strany RHMP	<hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: červenec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • Implementace procesního postupu při přípravě a realizaci rekonstrukcí přestupních bodů na území HMP do jednotlivých odborů MHMP a městských organizací a firem	<hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Čeká na zahájení

364 | Rekonstrukce ulice Revoluční



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 100 000 000 Kč
- MHMP: 100 000 000 Kč

Charakteristika

Celková rekonstrukce ulice Revoluční a navazujících úseků - vozovek, chodníků a tramvajové trati včetně zvýšení estetické hodnoty celého uličního profilu.

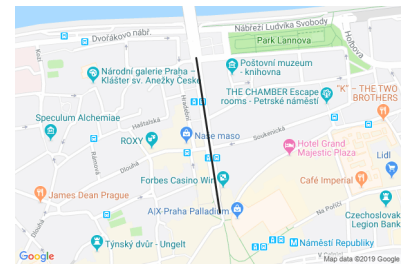
Positivní dopady

Bezpečnější a komfortnější pohyb chodců, cyklistů a cestujících ve VHD.

Rizika

Koordinace všech zúčastněných aktérů při přípravě a projednávání záměru.

Lokalita



Grafická dokumentace

364 | Rekonstrukce ulice Revoluční

Úkol	Informace	Stav
výběr projektanta DÚR	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: červenec 2019	Čeká na zahájení
• DÚR	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: leden 2021 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• • realizace inž. sítí	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červenec 2023 Kontrolní termín: září 2022	Čeká na zahájení
• • • realizace RTT	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2023 Kontrolní termín: červen 2023	Čeká na zahájení
• • • • povrchy	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2024 Kontrolní termín: červen 2023	Čeká na zahájení

365 | Vítězná - most Legií



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

20

Investiční náklady celkem

- Celkem: 150 000 000 Kč
- MHMP: 150 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o rekonstrukci ulic Vítězná a mostu Legií včetně tramvajové křižovatky u Národního divadla. Tento projekt bude koordinován s generální rekonstrukcí mostu.

Předmětem návrhu bude optimalizace uličního protoru, rekonstrukce tramvajových zastávek, chodníků, vozovek, stromořadí.

IPR Praha je zpracovatel koncepční studie. Investorem bude OSI MHMP, DPP a.s. a TSK a.s.

Uzel Vítězná x Újezd je exponovaný veřejný prostor, který je místem hlavního nástupu na Petřín. Je vhodné zde vytvořit komfortní podmínky pro důstojný pohyb pěších a kvalitní, bezpečnou a bezbariérovou dostupnost veřejné dopravy.

Tranzitní automobilová doprava a z toho vyplývající komplikace v místech křížení s tramvajovou tratí způsobuje neúměrnou zátěž, která omezuje pěší prostupnost a provoz veřejné dopravy.

Lze přepokládat že pokud se podaří snížit počet projíždějících automobilů, dojde ke zklidnění dopravy, zvýšení kvality veřejného prostoru a zlepšení podmínek pro aktivitu rezidentů i návštěvníků města.

Pozitivní dopady

- zvýšení kvality a funkčnosti všech koordinovaných záměrů a projektů
- zvýšení kvality veřejných prostranství pro obyvatele i návštěvníky města - zvýšení bezpečnosti a komfortu při přecházení komunikací
- snížení bariérovosti v území a vytvoření nových pěších vazeb
- zklidnění dopravy v uzlu Vítězná x Újezd

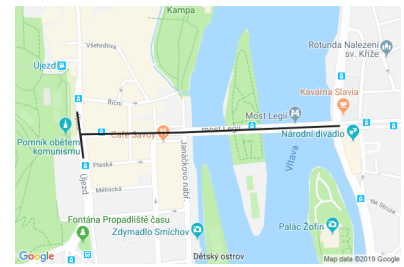
Negativní dopady

Negativní dopady během období výstavby

Rizika

Koordinace všech zúčastněných aktérů

Lokalita



365 | Vítězná - most Legií

Úkol	Informace	Stav
stavebně historicko technický průzkum mostu	Splnit do: červen 2019 Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy	Splněno
<ul style="list-style-type: none"> Projekt DÚR/DSP pro rekonstrukci mostu 	Na základě stavebně historického průzkumu zadat a nechat vypracovat dokumentaci DÚR/DSP Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: září 2021 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> realizace rekonstrukce mostu 	Základem rekonstrukce mostu musí být výměna nefunkční hydroizolace mostu. - Kvalitní rekonstrukci je možné provést pouze při celkové uzavírce mostu, možné je pouze dělení v podélném směru na dva úseky - pole 1-5 a pole 6-9. - Při rekonstrukci je navrženo zřídit souběžnou samostatnou lávku pro pěší, která bude zároveň sloužit i pro vynesení inženýrských sítí. Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: červen 2022	Čeká na zahájení
dopravní prověření centra / mikrosimulace	Zodpovědný subjekt: INV MHMP Splnit do: červenec 2019 Kontrolní termín: květen 2019	Pracuje se na tom
<ul style="list-style-type: none"> Schválení Koncepční studie v RHMP jako závazného podkladu 	Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: srpen 2019	Pracuje se na tom

369 | Rekonstrukce ulic Veletržní a Dukelských hrdinů



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 362 000 000 Kč
- MHMP: 362 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o rekonstrukci ulic Dukelských hrdinů, Veletržní, Strojnická a U Výstaviště. Tento projekt bude kordinován s rekonstrukcí tramvajové trati v ulici Dukelských hrdinů a U Výstaviště. Předmětem návrhu bude rekonstrukce tramvajových zastávek, chodníků, vozovek, stromořadí a veřejného osvětlení. Řešené území má rozlohu 5ha. IPR Praha je zpracovatel koncepční studie. Investorem bude DPP a.s.

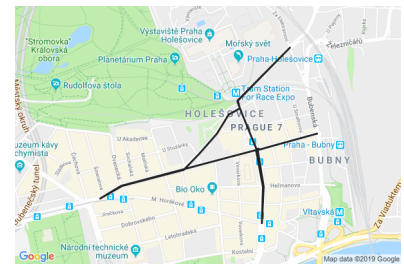
Positivní dopady

Vybudování nových a úprava stávajících přechodů pro chodce a zajištění jejich bezbariérovosti povede k výraznému zvýšení komfortu. V rámci rekonstrukce budou upraveny tramvajové zastávky a chodníky, bude doplněn uliční mobiliář a podzemní kontejnery na tříděný odpad,lepší se podmínky pro umístění restauračních předzahrádek.

Rizika

Projednávání s dotčenými subjekty

Lokalita



369 | Rekonstrukce ulic Veletržní a Dukelských hrdinů

Úkol	Informace	Stav
DÚR Etapa I. (Dukelských hrdinů, U Výstaviště)	RTT úseku severně od křižovatky s ul. Milady Horákové Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení
DÚR Etapa II. a III. Veletržní, Strojnická	 Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: říjen 2019	Čeká na zahájení

370 | Optimalizace uzlu Barrandovský most a jeho rozvoj



Kapitola Návrhu

- 3.1.2 Rekonstrukce silniční infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 5 000 000 Kč
- MHMP: 5 000 000 Kč

Charakteristika

Zpracování projektové dokumentace na úpravy uzlu dopravně-organizačního, telematického a stavebního rázu pro zvýšení kapacity uzlu a snížení nehodovosti v dané lokalitě. Nutné je zapojení telematických řešení včetně automatického sledování rychlosti dopravního proudu Městskou policií. Nutná koordinace s projektovou přípravou rekonstrukce Barrandovského mostu, Dvoreckého mostu, Radlické radiály a dalších částí Městského okruhu (dopravní excesy se vlivem velmi dlouhých tunelových úseků MO přenáší do celého města). Uzel Barrandovský most je silně přetížený včetně navazujících úseků silničních komunikací. Dopravní situace je každý den zhoršována regulací vjezdu do tunelů MO. V současné konfiguraci není možné napojit jakoukoliv další komunikaci do uzlu z důvodu výrazného snížení stability dopravní situace a přenesení dopravních excesů do dalších částí města (v případě Radlické radiály navíc do celého segmentu Jihozápadního města). Účelem projektové přípravy je najít a projednat stavebně technické řešení současného stavu a připravit k realizaci. Součástí musí být návrh telematických systémů pro řízení dopravy a preferenčních opatření pro autobusy VHD. Projektová příprava naváže na studii zadanou OSI MHMP v roce 2018 týkající se studie zkapacitnění uzlu.

Pozitivní dopady

Vyšší kapacita celého uzlu, méně kongescí,

Méně dopravních nehod s menšími následky

Negativní dopady

Zvýšení intenzit dopravy Barrandovského mostu vlivem zvýšení propustosti uzlu (více aut v pohybu díky nižší rychlosti)

Rizika

Zhoršení situace vlivem napojení nových kapacitních komunikací do uzlu.

Nutnost budovat nové rampy křižovatky.

Přenášení dopravních excesů do celého města

Lokalita



370 | Optimalizace uzlu Barrandovský most a jeho rozvoj

Úkol	Informace	Stav
Zpracování studie proveditelnosti stavebně-technických úprav	<p>Zpracování studie proveditelnosti včetně dopravně-inženýrského posouzení pro fungování před a po realizaci radlické radiály pro veškeré stavební úpravy vzešlé z prověřovací studie Fakulty dopravní a společnosti SATRA z roku 2018. Cílem je rovněž připravit veškeré podklady pro zahájení prací na dokumentaci pro územní rozhodnutí.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení
Zpracování prováděcího dokumentu pro dopravně-organizační a telematické opatření	<p>Cílem je zpracování prováděcího dokumentu pro provedení dopravně-organizačních a telematických opatření, které mohou být realizovány v horizontu cca 2 let od vypracování tohoto prováděcího dokumentu. Cílem je zpracovat taková opatření, který zvýší kapacitu uzlu a sníží výskyt mimořádností, především dopravních nehod.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení

371 | Zavádění BIM pro dopravní infrastrukturu



Kapitola Návrhu

- 3.2.18 Inovace v městské správě dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 Kč

Charakteristika

Studie zavádění standardu BIM (komplexní digitální informační systém pro infrastrukturu) do všech projektových prací a managementu údržby dopravních cest ve městě. Opatření je zaměřeno na prověření zavádění BIM již v úrovni projektové dokumentace u všech dopravních staveb a jeho následné využívání v městských společnostech a firmách po celou dobu životnosti stavby. V městských společnostech a firmách bude tedy kromě procesních opatření nezbytné doplnit softwarové a hardwarové vybavení a vyškolení pracovníky. Standard pro Prahu by měl vzejít ze standardu MD ČR pro ŘSD/SŽDC/ŘVC, který bude projednáván v roce 2018 a rozšířen o zjištění ve studii. Nezbytné je definovat HW, SW vybavení, nároky na personální kapacity a definovat datový model potřebný z hlediska správy infrastruktury. Stanoveny by měly být nároky na projektovou dokumentaci. Nezbytné je také definovat provázání BIM se stávajícím GIS systémem města.

Pozitivní dopady

Efektivní správa dopravních staveb, možnost automatizovaného řízení stavebních strojů v realizační fázi. Nižší náklady na projektovou dokumentaci při rekonstrukci. Možnost uplatňovat připomínky správce infrastruktury již ve fázi návrhu.

Negativní dopady

Pořizovací náklady na SW a HW vybavení a školení pracovníků. Z počátku možné taky vyšší náklady na projektovou dokumentaci.

Lokalita



371 | Zavádění BIM pro dopravní infrastrukturu

Úkol	Informace	Stav
Setkání všech zúčastněných v konceptu BIM na manažerské úrovni	<p>Setkání všech dotčených subjektů, které budou muset na konceptu BIM spolupracovat nejen na dopravních a pozemních stavbách. Tj. minimálně MHMP, IPR, OICT, TSK, DPP případně další. Nutné je propojení s 3D modelem města, datovou platformou a GIS systémy města. Ze setkání se musí rozhodnout jak se začlení BIM v dopravních stavbách do celkového konceptu BIM HMP.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • Vypracování zadání studie na zavádění BIM pro dopravní stavby 	<p>Vypracovní zadání studie na základě výstupů setkání na mažerské úrovni a definování potřebných vstupů a výstupů studie. Zadání musí být opipomínkováno všemi důležitými subjekty v rámci města. Možné je rovněž přizvat experty z FSv ČVUT v Praze, kteří se problematice BIM dlouhodobě věnují.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • Zpracování studie zavedení BIM pro dopravní stavby do struktury města 	<p>Studie zpracovaná externím dodavatelem pro stanovení zavedení konceptu BIM do správy města. Výstupem musí být konkrétní požadavky na vybavení HW i SW pro jednotlivá pracoviště včetně serverové technologie. Výstupem také musí být procesní nastavení zavedení BIM do požadavků na projektovou dokumentaci a zapojení do 3D modelu města a BIM pro pozemní stavby. Součástí tohoto úkolu je i výběrové řízení na zhotovitele studie.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

372 | Klárov - rekonstrukce



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

48

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 160 000 000 Kč
- MHMP: 160 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o rekonstrukci ulic Chotkovy sady, Pod Bruskou u Bruských kasáren Klárov a Nábřeží Edvarda Beneše, Předmětem návrhu bude optimalizace uličního proudu, rekonstrukce tramvajových zastávek, chodníků, vozovek, stromořadí. IPR Praha je zadavatel koncepční studie. DPP a.s. a TSK a.s.

Positivní dopady

Vyšší bezpečnost a komfort především pro chodce a cestující VHD

Rozšíření nástupišť tramvají a bezbariérové přechody pro chodce

Komfortnější vazby do okolí (Pražský hrad)

Estetická hodnota celého prostoru, vzhledem k historické zástavbě v okolí

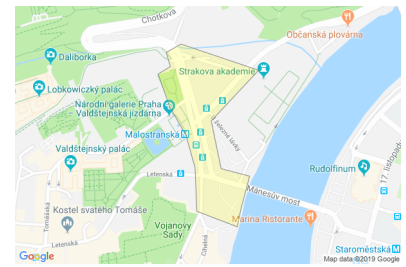
Negativní dopady

Méně prostoru pro automobilovou dopravu

Rizika

Projednávání především s ohledem na počet aktérů a památkovou péči

Lokalita



372 | Klárov - rekonstrukce

Úkol	Informace	Stav
zahájení akce	Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: červen 2019 Kontrolní termín: červen 2019	Čeká na zahájení
• projekční příprava	kompletní projektová příprava na základě koncepční studie zpracované A69 Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• • realizace	Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: leden 2022	Čeká na zahájení

374 | Fond mobility - prověření



Kapitola Návrhu

- 3.2.18 Inovace v městské správě dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o studii na prověření možností zavedení fondu mobility v rámci rozpočtu Hl. m. Prahy. Fond mobility je přesně alokovaná část rozpočtu města na oblast dopravy. Smyslem je především transparentní a udržitelné financování dopravy, kdy je stanovena jak strana příjmů, tak výdajů včetně plánu na jednotlivá období a je tak jasné, na co se peníze využívají. Jedná se o období SFDI na státní úrovni. Výhoda fondu je kromě transparentnosti také v marketingové síle, kdy uživatelé dopravního systému vidí, že se jejich platby (například za parkování) vrací zpět do systému dopravy a něco zlepšují.

Pozitivní dopady

Transparentnost toku financí

Udržitelné financování z pohledu vyrovnanějšího cash flow

Marketing návratu plateb do dopravního systému

Negativní dopady

Zanedbatelné náklady na vedení fondu a marketing

Rizika

Příjmy z dopravy jsou minimální, nemusí být proto tolik co přerozdělovat, výhoda transparentnosti a marketingu však stále zůstává!

Lokalita



374 | Fond mobility - prověření

Úkol	Informace	Stav
Zadání studie a vysoutěžení zhotovitele	<p>Vypracování zadání studie. Zadání studie musí být vypracováno za účasti všech aktérů označených na kartě projektu. Po zpracování studie bude následovat vyhlášení výběrového řízení a vysoutěžení dodavatele. V zadání musí být definováno, jaká data za HMP je nezbytné sesbírat a analyzovat a z jakých evropských měst získat příklady. Výstupem studie by měl být návrh zřízení fondu mobility, tedy transparentního účtu s patřičným marketingem včetně definování příjmů a výdajů.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
• Zpracování studie zpracovatelem	<p>Zpracování studie vysoutěženým dodavatelem a projednání s dotčnými subjekty. Studie musí jasně definovat strukturu takového fondu, specifikovat jeho příjmy a výdaje, výhody, nevýhody, rizika, příležitosti a marketingovou strategii. Případně etapy zavádění. Rovněž musí definovat města v Evropě, případně jinde ve světě, z kterých si lze vzít příklad. Výstupem musí být jasně definované úkoly, které je nezbytné pro zřízení fondu mobility podniknout a definici rizik a doporučit, nebo nedoporučit jeho zavedení.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení

383 | Automatické sčítání cestujících ve vozidle



Kapitola Návrhu

- 3.2.10 Integrované služby v mobilitě

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Charakteristika

Cílem tohoto projektu je vytvoření systému, který dokáže autonomně sledovat a zaznamenávat obsazenosti vozidel Pražské integrované dopravy. Data o obsazenosti budou sbírána v reálném čase přímo z vozidel veřejné hromadné dopravy dle definovaných způsobů. Díky těmto údajům vznikne přehledná databáze dlouhodobých statistických dat, které lze využít pro plánování dopravy. Možností je, v případě vhodného využití vozidel, získat data také z konkrétních linek, respektive spojů, při konkrétním požadavku o průzkum. Celkovým přínosem je získání znalosti o pohybu cestujících a dlouhodobé obsazenosti vozidel.

Rozšířením tohoto projektu je systém informování cestujících, kdy cestující budou informováni v reálném čase o obsazenosti vozidel. Cestující tedy dostane informace nejen o poloze a zpoždění spoje, ale také o obsazenosti, díky čemuž může být ovlivněno rozhodování, které spojení cestující využije.

Projekt bude také možno využít pro dispečerské řízení dopravy. Na základě obsazenosti vozidla může dispečer vypravit nové vozidlo (posilu) do provozu.

Pozitivní dopady

- Získání dlouhodobé statistiky o obsazenosti vozidel
- Získání dat průzkumu z konkrétních linek/spojů
- Přesnější plánování dopravy
- Informování cestujících - zvýšení kvality dopravního systému
- Nové možnosti dispečerského řízení v případě vysoké obsazenosti vozidel

Negativní dopady

- Nalezení spojů/linek, které budou vhodné ke zrušení (naopak možné zvýšení ekonomické efektivity dopravy)

Rizika

- Systémy sčítání cestujících ve vozidle jsou stále předmětem vývoje, v současné době není ještě dosahována dostatečná míra spolehlivosti sčítacích zařízení (předpoklad zvýšení v dohledné době)
- Nerespektování naměření dat plánovači dopravy
- Odrazení cestujících od cestování při přeplnění spojů (může být však vnímáno pozitivně)

Lokalita



383 | Automatické sčítání cestujících ve vozidle

Úkol	Informace	Stav
Implementace sčítání cestujících do Standardů kvality tramvají PID	<p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy</p> <p>Splnit do: červenec 2019</p> <p>Kontrolní termín: červen 2019</p>	Pracuje se na tom
Projednání povinnosti sčítání v autobusech v Praze	<p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy</p> <p>Splnit do: srpen 2019</p> <p>Kontrolní termín: červenec 2019</p>	Čeká na zahájení
Projednání povinnosti sčítání v autobusech v SČK	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: srpen 2019</p> <p>Kontrolní termín: červenec 2019</p>	Čeká na zahájení
Prověření možností sčítání připravovaných Standardů kvalit metra	<p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy</p> <p>Splnit do: prosinec 2019</p> <p>Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení

384 | Polohy spojů DPP do systémů ROPID



Kapitola Návrhu

- 3.1.10 Integrovaný dopravní systém

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 12 000 000 Kč
- MHMP: 12 000 000 Kč

Charakteristika

Předmětem opatření je zajištění předávání on-line dat o polohách spojů dopravce Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) do systému sledování spojů PID (MPVnet). DPP je jediný z dopravců v rámci PID, který organizátorovi IDS o polohách spojů neposkytuje, což komplikuje činnost koordinačního dispečinku, přípravu analytických podkladů pro preferenční opatření a znemožňuje poskytování on-line informací pro cestující (odjezdy v reálném čase, zpoždění) v zastávkách, v mobilní aplikaci, apod.

Předmět opatření může být naplněn nastavením datové komunikace dispečerských systémů DPP s ROPID/IDSK, instalací dalšího zařízení do vozidla (vysílající informace pro ROPID/IDSK), apod.

Positivní dopady

Opatření umožní efektivnější dohled a koordinaci provozu celého systému integrované dopravy prostřednictvím koordinačního dispečinku PID, umožní/zjednoduší poskytování on-line informací o pohybu spojů PID cestujícím na zastávkách, přestupních bodech, v mobilní aplikaci, apod., umožní jednodušší a efektivnější dohled organizátora IDS, respektive objednatele, nad plněním objednané služby ze strany dopravce.

Negativní dopady

žádné nejsou

Rizika

Nemožnost poskytnutí dat objednateli služby, respektive vlastnímu majoritnímu akcionáři, vlivem smluvních ujednání DPP s dodavatelem dispečerských systémů. Riziko lze eliminovat instalací polohovacích jednotek nad rámec stávajícího vybavení vozidel, které budou požadované údaje vysílat do systému PID.

Lokalita



384 | Polohy spojů DPP do systémů ROPID

Úkol	Informace	Stav
Implementace povinnosti DPP zasílat data o polohách spojů do Standardů kvality PID - Autobusy PID	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy	Splněno
<ul style="list-style-type: none"> • Technické a administrativní zajištění poskytování dat o polohách spojů autobusů do systémů ROPID 	<p>Předětem úkolu je vyřešení technických a administrativních překážek na straně dopravce DPP a zajištění plnění povinnosti poskytování dat o polohách autobusových spojů dopravce DPP do systémů organizátora vyplývajících se Standardů kvality PID.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: listopad 2019</p>	Pracuje se na tom
<ul style="list-style-type: none"> • • Zajištění potřebných úprav v systému MPVnet pro zajištění toku data ze strany DPP 	<p>Vzhledem k odlišnému formátu jízdních řádů v interních systémech DPP oproti běžnému formátu CIS lze očekávat vyvolanou nutnost drobných úprav v systému MPVnet pro zajištění bezproblémového toku dat ze strany DPP do systému PID. Předmětem úkolu je zajištění případné úpravy u dodavatele systému (CHAPS).</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • Testovací provoz poskytování poloh autobusových spojů DPP do systémů ROPID 	<p>Předmětem úkolu je 2 měsíční testovací provoz poskytování dat o poloze autobusových spojů DPP do systémů ROPID a odladění případných problémů.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: únor 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • • Zahájení poskytování dat o polohách autobusových spojů DPP do systémů ROPID v běžném režimu 	<p>Předmětem úkolu je zahájení poskytování dat o polohách autobusových spojů DPP do systémů ROPID v běžném režimu.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
Předání požadované struktury datové věty dopravci (DPP) ze strany ROPID	Splnit do: červen 2019 Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy	Splněno
Implementace povinnosti DPP zasílat data o polohách spojů do Standardů kvality PID - Tramvaje PID	<p>Předmětem úkolu je implementace povinnosti dopravce zasílat data o polohách spojů tramvají do systémů organizátora PID (ROPID) do Standardů kvality PID - Tramvaje PID, které následně jsou součástí smlouvy s dopravcem.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom
<ul style="list-style-type: none"> • Technické a administrativní zajištění poskytování dat o polohách spojů tramvají do systémů ROPID 	<p>Předětem úkolu je vyřešení technických a administrativních překážek na straně dopravce DPP a zajištění plnění povinnosti poskytování dat o polohách tramvajových spojů dopravce DPP do systémů organizátora vyplývajících se Standardů kvality PID.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: leden 2021</p>	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
<ul style="list-style-type: none"> • • Zahájení poskytování dat o polohách tramvajových spojů DPP do systémů ROPID v běžném režimu 	Předmětem úkolu je zahájení poskytování dat o polohách tramvajových spojů DPP do systémů ROPID v běžném režimu. Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
Implementace povinnosti DPP zasílat data o polohách spojů do Standardů kvality PID - Metro PID	Předmětem úkolu je implementace povinnosti dopravce zasílat data o polohách spojů metra do systémů organizátora PID (ROPID) do Standardů kvality PID - Metro PID, které následně jsou součástí smlouvy s dopravcem. Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
<ul style="list-style-type: none"> • Technické a administrativní zajištění poskytování dat o polohách spojů metra do systémů ROPID 	Předmětem úkolu je vyřešení technických a administrativních překážek na straně dopravce DPP a zajištění plnění povinnosti poskytování dat o polohách spojů metra dopravce DPP do systémů organizátora vyplývajících se Standardů kvality PID. Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • Zahájení poskytování dat o polohách spojů metra DPP do systémů ROPID v běžném režimu 	Předmětem úkolu je zahájení poskytování dat o polohách spojů DPP do systémů ROPID v běžném režimu. Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení

386 | Strategie udržitelné logistiky



Kapitola Návrhu

- 3.2.8 Zásobování města

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč
- MHMP: 1 000 000 Kč

Charakteristika

Strategie udržitelné logistiky pro oblast Pražské metropolitní oblasti se bude zabývat identifikací hlavních tras nákladní dopravy, včetně tranzitní a zdrojové/cílové, identifikaci oblastí generujících nákladní dopravu (služby, průmyslová zařízení, velkoobchod), analýzou rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou prostorů určených k nakládce a vykládce přepravovaných nákladů a poptávkou po nich a odhalením konfliktních zón, kde dochází ke střetu s ostatními druhy dopravy. Součástí strategie bude i vytipování vhodných lokalit pro umístění veřejných logistických center za hranicí hl. města společně s plochami vhodnými pro umístění citylogistických center určených pro zásobování širšího centra na území hlavního města Prahy. Strategie bude taktéž řešit otázku alternativních druhů zásobování města včetně preference ekologických druhů zásobování.

Positivní dopady

- řešení oblasti městského zásobování v širším kontextu Prahy
- identifikace míst vhodných pro rozvoj citylogistiky
- analýza možnosti podpory citylogistických opatření ze strany města

Rizika

- neprosazování strategie

Lokalita



386 | Strategie udržitelné logistiky

Úkol	Informace	Stav
Analytická část	Splnit do: červen 2019 Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	Splněno
<ul style="list-style-type: none"> • Ustanovení trvalé pracovní skupiny stakeholderů 	Sestavení skupiny stakeholderů, která se bude pravidelně scházet a řešit jednotlivá témata k řešení v city logistice. Součástí musí být i plán participace. <hr/> Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: leden 2019	Pracuje se na tom
<ul style="list-style-type: none"> • Akční plán 	Rozpracování jednotlivých témat doporučených k dalšímu řešení analytickou částí do podoby jednotlivých opatření, které bude následně realizovat MHMP či městské organizace a společnosti. Vypracování akčního plánu musí být participováno se stakeholdery. <hr/> Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: leden 2019	Čeká na zahájení

389 | Program zřizování pěších zón v centru města



Kapitola Návrhu

- 3.2.14 Zklidňování dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 Kč

Charakteristika

Vytvoření studie a akčního plánu (programu) na zřizování nových, případně úpravu stávajících pěších zón v centrální části města. V centrální části města se pohybuje stále větší množství chodců a cyklistů z řad obyvatel i návštěvníků, objevují se stále nové formy mobility, které lidé využívají. Ve velkém množství ulic v centru města dochází k omezování a ohrožování chodců motorovou mobilitou včetně produkce škodlivých exhalací, situace je dána stísněností uliční sítě historického města, které pro tolik motorových vozidel nebylo budováno. V ulicích navíc stojí velké množství osobních vozidel bez dalšího využití a zabírají většinu plochy ulice, např. ulice Pařížská, Kaprova apod. Dnešní situace již několik let neodpovídá poptávce po veřejných prostranstvích, navíc mnoho z nich již technicky dožívá a je nezbytné rozhodnout, jakým způsobem je obnovit. Při návrhu je nezbytné dbát na veškeré druhy dopravy včetně zásobování zbožím. Možné je také zřizování časově omezených pěších zón, k čemuž může být použito proměnlivé dopravní značení, nebo trvalá úprava režimu, jedná se o vymezené území PPR a případně bezprostřední okolí.

Pozitivní dopady

Více prostoru pro chodce a jejich pobyt a vyšší bezpečnost pěší a cyklistické dopravy

Více prostoru pro podnikání navázané na pěší dopravu (v pěších zónách je více obchodů)

Měně jedoucích a parkujících vozidel v historické části města

Možnost zavedení alternativních způsobů dovozu zboží pro zásobování just in time

Efektivní přerozdělení uličního prostoru ve prospěch úsporných forem přepravy (pěší, cyklo, VHD, apod.)

Negativní dopady

Omezení možností zásobování just in time

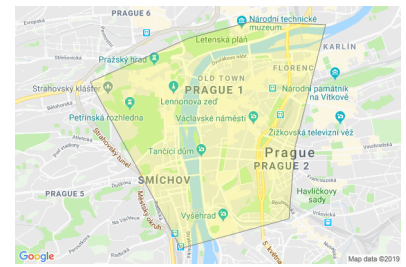
Snížení počtu parkovacích stání v centrální části města v ulicích pro návštěvníky (pro město pozitivní, pro malou část návštěvníků negativní)

Rizika

Možná zhoršená obsluha pro rezidenty, toto riziko je možné eliminovat vhodným návrhem

Dlouhá doba projednání dokumentu

Lokalita



Snaha o odsunutí problematiky za horizont
výstavby celého MO a PO

Chybějící politická vůle

389 | Program zřizování pěších zón v centru města

Úkol	Informace	Stav
Zpracování studie vhodných lokalit pro pěší zóny v PPR	<p>Zpracování studie, která analyzuje v současné době připravované pracovní dokumenty (Hradební korzo, rekonstrukce Václavského nám., zklidnění Prahy 1, ...) a vtipuje lokality vhodné pro zřízení pěších zón. Lze pracovat s dočasným (např. víkendovým) i trvalým zřízením pěší zóny v PPR. Dokument se v omezené míře může zabývat i pěšími zónami mimo PPR (např. kampusy univerzit, rekreační oblasti apod.). Výstupy musí být konkrétní seznam lokalit k projednání na RHMP a RMČ. Součástí studie musí být zohlednění provozu pěších, cyklistů i zásobování (motorovou i bezmotorovou dopravou) včetně navržení dopravního režimu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
Návrh dalšího postupu	<p>Návrh dalšího postupu ve věci zřizování pěších zón. Sestavení tisku do RHMP s konkrétními úkoly na městské organizace a společnosti. Sestavení dalších úkolů do tisků RMČ. Schválení tisků v RHMP a RMČ.</p> <p>Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: březen 2022</p>	Čeká na zahájení

390 | Program zřizování zón 30



Kapitola Návrhu

- 3.2.14 Zklidňování dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 3 000 000 Kč
- MHMP: 3 000 000 Kč

Charakteristika

Vytvoření programu na zřizování nových, případně úpravu stávajících zón 30 ve smyslu TP218 v celém městě a projednání s městskými částmi. Při návrhu je nezbytné dbát na veškeré druhy dopravy včetně zásobování zbožím. V současné době vznikají zóny 30 spíše jako důsledek parkovacích zón, tento dokument by měl soužit jako návrh zřizování zón 30 z důvodů pobytových funkcí města a ochrany jeho hodnot. Nejprve je nezbytné provést pasportizaci stávajících zón 30 a následně kategorizaci uliční sítě města a i v rámci návrhu uliční sítě zón 30 rozlišovat míru technických zásahů do uličního prostoru na základě stupně "pobytovosti"

Pozitivní dopady

V zónách 30 je nižší hlukost, vyšší bezpečnost všech účastníků provozu a je podpořena pobytová funkce ulice. V zónách 30 je také menší míra tranzitní dopravy.

V zónách 30 je možnost získat více prostoru pro dopravu v klidu.

Rizika

Projednání se všemi dotčenými subjekty

Lokalita



390 | Program zřizování zón 30

Úkol	Informace	Stav
Zpracování studie vhodných lokalit pro Zóny 30	<p>Zpracování studie, která analyzuje v současné době připravované pracovní dokumenty (Hradební korzo, rekonstrukce Václavského nám., zklidnění Prahy 1, projekty ZPS, ...), zhodnotí z programu Doprava stávající rozmístění Z30 a a vytipuje lokality vhodné pro zřízení zón 30. Dokument se má také zabývat i Z30 mimo PPR (např. kampusy univerzit, rekreační oblasti, sídliště apod.). Součástí studie by měl být rovněž jednoduchý technický pasport stávajících zón 30, kde bude hodnocena shoda s principy TP 218. Výstupy musí být konkrétní pro MHMP a jednotlivé MČ. Součástí musí být i participace s MČ, příslušnými odbory MHMP a TSK.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: leden 2022</p>	Čeká na zahájení
Návrh dalšího postupu	<p>Návrh dalšího postupu ve věci zřizování pěších zón. Sestavení tisku do RHMP s konkrétními úkoly na městské organizace a společnosti. Sestavení dalších úkolů do tisků RMČ. Schválení tisků do RHMP a RMČ.</p> <p>Splnit do: červen 2023 Kontrolní termín: březen 2023</p>	Čeká na zahájení

392 | Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně - Březiněves)



Kapitola Návrhu

- 3.2.4 Dokončení Pražského okruhu

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

72

Rok zahájení realizace

2025

Délka realizace (v měs.)

48

Investiční náklady celkem

- Celkem: 28 500 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 213 000 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Úseky 518 a 519 Ruzyně - Suchdol a Suchdol - Březiněves jsou součástí postupně realizovaného Pražského okruhu, který patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v České republice. Po svém dokončení vzájemně propojí celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony a státy. Zároveň rozvádí jak tranzitní, tak příměstskou a městskou dopravu po okraji města.

Stavby tvoří sverozápadní část Pražského okruhu. Součástí staveb jsou přivaděč Rybářka v Suchdole (stavba 518) a Čimický přivaděč na Praze 8 (stavba 519). Předpokládané intenzity na trase jsou ve výhledu 70-80 tisíc aut/den (zdroj IPR). Stavba je uvažována jako šestipruh.

Pozitivní dopady

Zrychlení dopravy obecně

Kapacitní propojení všech dálnic zaústěných do hl. m. Prahy

Odvedení tranzitu mimo intenzivně zastavěná území

Omezení nákladní dopravy na dnešních trasách a zklidnění dopravně přetížených sběrných komunikací v širší oblasti

Snížení negativních dopadů na životní prostředí

Odvedení zbytné dopravy z realizovaných částí Městského okruhu

Negativní dopady

Možné lokální navýšení intenzit na přivaděčích

Fragmentace krajiny a omezení průchodnosti krajiny

Úbytek zemědělské půdy

Tlak na obestavování koridoru komerčními aktivitami

Rizika

NIMBY, zdržování stavby a následné prodražení

Náročnost povolovacích procesů

Zvýšené využívání automobilů, nárůst dopravních výkonů a s ním spojené negativní dopady na životní prostředí

Lokalita



Grafická dokumentace



392 | Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně - Březiněves)

Úkol	Informace	Stav
Oznámení EIA	předložení nového oznámení EIA a jeho projednání Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení

393 | Pražský okruh (D0), 520 (Březiněves - Satalice D10)



Kapitola Návrhu

- 3.2.4 Dokončení Pražského okruhu

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

96

Rok zahájení realizace

2027

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 10 700 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 45 000 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Úsek 520 Březiněves - Satalice (D10) je součástí postupně realizovaného Pražského okruhu, který patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v České republice. Po svém dokončení vzájemně propojí celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony a státy. Zároveň rozvádí jak tranzitní, tak příměstskou a městskou dopravu po okraji města.

Stavbu tvoří severovýchodní část Pražského okruhu. Předpokládané intenzity na trase jsou ve výhledu kolem 60 tisíc aut/den (zdroj IPR). Stavba je uvažována jako čtyřpruh.

Pozitivní dopady

Zrychlení dopravy obecně

Kapacitní propojení všech dálnic zaústěných do hl. m. Prahy

Odvedení tranzitu mimo intenzivně zastavěná území

Omezení nákladní dopravy na dnešních trasách a zklidnění dopravně přetížených sběrných komunikací v širší oblasti

Snížení negativních dopadů na životní prostředí

Odvedení zbytné dopravy z realizovaných částí Městského okruhu

Negativní dopady

Možné lokální navýšení intenzit na přivaděčích

Fragmentace krajiny a omezení průchodnosti krajiny

Úbytek zemědělské půdy

Tlak na obestavování koridoru komerčními aktivitami

Rizika

NIMBY, zdržování stavby a následné prodražení

Náročnost povolovacích procesů

Zvýšené využívání automobilů, nárůst dopravních výkonů a s ním spojené negativní dopady na životní prostředí

Koordinace na území dvou krajů

Lokalita



Grafická dokumentace



393 | Pražský okruh (D0), 520 (Březiněves - Satalice D10)

Úkol	Informace	Stav
Rozhodnutí o variantě řešení	Dohoda s městem o variantě řešení, schválení na centrální komisi MD Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení

395 | Přeložka silnice I/12 Běchovice - Úvaly



Kapitola Návrhu

- 3.2.4 Dokončení Pražského okruhu

Strategické cíle

- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 8 800 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 33 800 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Přeložka silnice I/12 bude využívána k zajištění každodenních příměstských vztahů sídel přilehlých k Praze a k přímé obsluze blízkého obytného území. Především odstraní vysoký stupeň dopravního zatížení stávající zástavby Běchovic, Újezdu n. Lesy a Úval způsobující dlouhodobě dopravní zácpy .

Jde o podmiňující stavbu pro zprovoznění úseku 511 Pražského okruhu (D1 - Běchovice). Předpokládáné intenzity na trase jsou ve výhledu 19 - 35 tisíc aut/den (zdroj IPR). Stavba je uvažována jako čtyřpruh. Délka 12,6 km

Pozitivní dopady

Zrychlení dopravy obecně

Kapacitní propojení všech dálnic zaústěných do hl. m. Prahy

Odvedení tranzitu mimo intenzivně zastavěná území

Omezení nákladní dopravy na dnešních trasách a zklidnění dopravně přetížených sběrných komunikací v širší oblasti

Snížení negativních dopadů na životní prostředí

Odvedení zbytné dopravy z realizovaných částí Městského okruhu

Negativní dopady

Možné lokální navýšení intenzit na přivaděčích

Fragmentace krajiny a omezení průchodnosti krajiny

Úbytek zemědělské půdy

Tlak na obestavování koridoru komerčními aktivitami

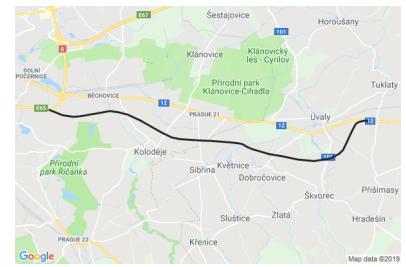
Rizika

NIMBY, zdržování stavby a následné prodražení

Náročnost povolovacích procesů

Zvýšené využívání automobilů, nárůst dopravních výkonů a s ním spojené negativní dopady na životní prostředí

Lokalita



Grafická dokumentace

395 | Přeložka silnice I/12 Běchovice - Úvaly

Úkol	Informace	Stav
Územní rozhodnutí	Vydání územního rozhodnutí na stavbu Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom

396 | Hostivařská spojka - propojení SOKP 511 - Přátelství



Kapitola Návrhu

- 3.2.4 Dokončení Pražského okruhu

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 175 000 000 Kč
- MHMP: 175 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 5 100 000 Kč / rok
- MHMP: 5 100 000 Kč / rok

Charakteristika

Úsek Hostivařské spojky mezi Pražským okruhem 511 (MUK Uhřetěves) a ulicí Přátelství je důležitou spojnicí, která pomůže odstranit zbytnou dopravu z Uhřetěvesi a těžkou nákladní dopravu (z kontejnerového překladiště v Uhřetěvesi a z průmyslové oblasti Malešice - Hostivař) navést mimo obydlené oblasti na vnější dálniční okruh.

Jde o dvoupruhovou komunikaci s úrovnovými křižovatkami. maximální výhledové zatížení 12 tis. vozidel.

Pozitivní dopady

Snížení průjezdné dopravy, zejména nákladní ve stávající obytné zástavbě.

Zhodnocení efektu výstavby Pražského okruhu stavby 511.

Negativní dopady

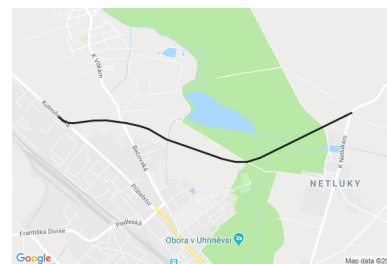
Výstavba nové komunikace v krajinářsky hodnotném území s vysokou mírou rekreačních aktivit.

Rizika

NIMBY efekt

Zpoždění za výstavbou Pražského okruhu stavba 511

Lokalita



396 | Hostivařská spojka - propojení SOKP 511 - Přátelství

Úkol	Informace	Stav
Zpracování DUR	zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• Územní rozhodnutí	 Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení

397 | Propojení Dopraváků - Spořická (nové napojení Čimic)



Kapitola Návrhu

- 3.2.4 Dokončení Pražského okruhu

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2021

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2026

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 171 000 000 Kč
- MHMP: 171 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 1 800 000 Kč / rok
- MHMP: 1 800 000 Kč / rok

Charakteristika

Komunikační propojení Dopraváků - Spořická (nové napojení Čimic) je stavba navzující na tzv. Čimický přivaděč, který je součástí stavby 519 Pražského okruhu. Propojení umožní odvést zbytnou dopravu mimo obydlené oblasti Chaber a Čimic na vnější dálniční okruh.

Jde o dvoupruhovou komunikaci s úroňovými křižovatkami.

Pozitivní dopady

Snížení průjezdné dopravy ve stávající obytné zástavbě.

Zhodnocení efektu výstavby Pražského okruhu stavby 519.

Negativní dopady

Výstavba nové sběrné komunikace mezi dvěma obytnými soubory Čimic a Dolních Chaber s možným dělícím efektem a dopadem na životní prostředí.

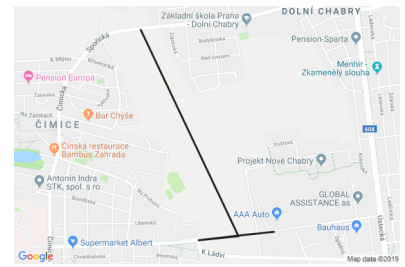
Rizika

NIMBY efekt

Majetkoprávní problémy

Nekoordinace přípravy investice města s přípravou Pražského okruhu stavba 519

Lokalita



397 | Propojení Dopraváků - Spořická (nové napojení Čimic)

Úkol	Informace	Stav
Zpracování technické studie	Zpracování technické studie jako podkladu pro hodnocení EIA Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení

398 | Městský okruh- Pelc-Tyrolka - Štěrboholská r. (proj.příp.)



Kapitola Návrhu

- 3.2.5 Dokončení Městského okruhu

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 500 000 000 Kč
- MHMP: 1 500 000 000 Kč

Charakteristika

Jená se o projektová příprava souborur staveb Městského okruhu č. 0081 (úsek Pelc-Tyrolka - Balabenka), č. 0094 (úsek Balabenka - Štěrboholská radiála) a Libeňskou spojku (LS) č. 8313, jejichž realizací dojde ke kompletnímu dokončení vnitřního pražského okruhu. Podle předpokladu platného územního plánu hl. m. Prahy z roku 1999 jsou tyto tři stavby v severovýchodním segmentu města součástí nadřazeného systému hlavních komunikací.

Po svém dokončení nabídne soubor staveb MO a LS novou alternativní trasu (například oproti Severojižní magistrále) s nabídkou plynulejšího a rychlejšího spojení městem, nejen ve směru sever-jih a naopak. Celý dokončený Městský okruh zajistí objížděnou komunikaci širšího centra města, takže bude možné významně omezit průjezdnou dopravu centrem, preferovat hromadnou dopravu, včetně dopravy pěší a cyklistické a přistoupit k aktivní regulaci pro město zbytné individuální automobilové dopravy.

Délka zbývající připravované části MO je 8,8 km, délka Libeňské spojky je 1,4 km. Z této délky je předpokládáno vedení trasy v ražených a hloubených tunelech v celkové délce cca 7 km.

Předpokládané intenzity na trase jsou ve cca 80 tisíc aut/den. Stavba je uvažována jako čtyřpruh, v průpletech šestipruh.

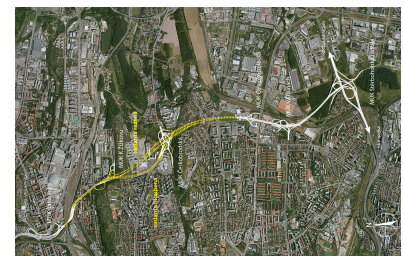
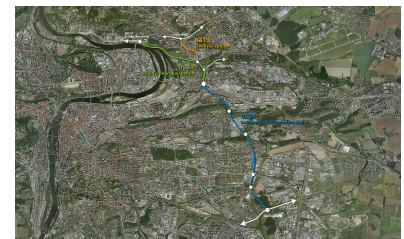
Stavba Libeňské spojky sice tvoří samostatný stavební objekt, jedná se však o integrální součást staveb MO. Zajišťuje přenos dopravy mezi mimoúrovňovou křižovatkou Vychovatelna (Prosecká radiála-ul. V Holešovičkách-Liberecká, Zenklova ul., Davídkova ul., atd.) a Městským okruhem v oblasti dopravního uzlu U Kříže-Balabenka, kde je plánována rovněž návaznost na Vysočanskou radiálu a další komunikační síť místního významu (Prosecká ul., Zenklova ul, atd.). Převládajícími toky dopravy je propojení směru z dálnice D8 přes Proseckou radiálu a směr ze Zenklovy ulice od Kobylis na MO (Balabenku) a pokračování dále na Malešice a naopak.

Součástí stavby je zároveň řada opatření pro umožnění dotvoření dnes z velké části brownfieldového území, dokončením potřebné infrastruktury. Kromě trasy MO pro dopravu automobilovou individuální je podstatnou náplní investice komplexní řešení

Lokalita



Grafická dokumentace



infrastruktury pro bezmotorovou dopravu v celé dotčené oblasti od MÚK Rybníčky až po Pelc-Tyrolku a Vychovatelnu. Jak v úrovni hlavních cyklotras mj. sever jih, tak i v řadě chráněných (separovaných) tras pro cyklisty a pěší vazby. V neposlední řadě dojde k dotvoření nebo jeho umožnění, hned několika přírodně a krajinářsky významných lokalit, jako je povltaví-Bílá skála, Metropolitní park apod.

Zprovoznění MO je vázáno podmínkami z EIA, mezi nejpodstatnější patří zprovoznění všech staveb MO a LS najednou, zklidnění dopravy pomocí mýtného systému uvnitř MO, zprovoznění Pražského okruhu.

Pozitivní dopady

Vytvoření potenciálu pro regulaci dopravy uvnitř centra města a humanizaci uličních profilů.

Snížení negativních dopadů z dopravy na životní prostředí v trasách vedoucí nad realizovaným tunelem a v okolí této trasy

Potenciál uvolnění povrchové sítě pro veřejnou dopravu, pěší, cyklistickou dopravu a veřejný prostor

Potenciál na urbanizaci území (dostavbu) v oblasti kolem celé trasy

Zrychlení cest realizujících se po trase MO, zlepšení dostupnosti území v Praze i mimo Prahu

Možnosti zavedení moderních technologií v dopravě (např. autonomní provoz z důvodů segregace automobilové dopravy v tunelu)

Negativní dopady

Navýšení intenzit na návazné síti vedoucí na MO

Náročné inženýrské dílo tím pádem s vysokou cenou projektové dokumentace

Velmi vysoké investiční náklady na následnou realizaci

Vysoké provozní náklady v případě

zprovoznění

Podíl na zvýšení výkonů IAD v případě následné realizace (kapacitní infrastrukturní stavba, která je rychlejší než cesty v potenciálním bližším okolí zdroj-cílů)

Rizika

NIMBY až BANANA, zdržování stavby a následné prodražení

Nemožnost realizace podmínek uložených soihlasným stanoviskem EIA

Náročnost povolovacích procesů tak náročné stavby

Zvýšené využívání automobilů, nárůst dopravních výkonů a s ním spojené negativní dopady na životní prostředí

Zpoždování výstavby Pražského okruhu - případná realizace před zprovozněním Pražského okruhu by znamenala přenášet tranzitní vztahy a riziko provozní spolehlivosti (viz tunel Blanka)

Zásah do městského prostředí - nutné minimalizovat zásahy optimalizací trasy

398 | Městský okruh- Pelc-Tyrolka - Štěrboholská r. (proj.příp.)

Úkol	Informace	Stav
Zpracování výsledků architektonické studie do procesu pořizování DÚR	<p>Úkolem je vypracování studie pro lepší začlenění staveb MO do území města. Návrh předmětných staveb se totiž nesmí omezit pouze na řešení technické problematiky vlastní stavby, ale musí zahrnovat také vhodné zakomponování této stavby do prostředí města včetně ploch určených k zástavbě. Zároveň stavba musí být pozitivním impulzem pro kvalitní urbanizaci území a zhodnocení veřejných prostranství. Stejná pozornost musí být věnována od začátku návrhu automobilové, veřejné, cyklistické i pěší dopravě, i dosažení kvality veřejného prostoru. Součástí úkolu je projednání výsledků studie s dotčenými subjekty a schválení změny pořizování DÚR Radou HMP.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Pracuje se na tom
• Schválení změny ÚP	<p>Vypracování, projednání a schálení změny ÚP. Změna musí reflektovat i požadavky vyplývající z architektonické studie do procesu pořizování DÚR.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Pracuje se na tom
• Vypracování DÚR a získání územního rozhodnutí	<p>Vypracování kompletní dokumentace pro územní rozhodnutí se zpracováním architektonické studie. Získání platného územního rozhodnutí.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Pracuje se na tom

400 | Dálnice D3 - středočeská část



Kapitola Návrhu

- 3.2.4 Dokončení Pražského okruhu

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 40 800 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 345 000 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Středočeský úsek dálnice D3, který bude napojen na Pražský okruh u Jesenice, kde jsou již předpřipravena zemní telesa křižovatky.

V rámci pražského regionu dálnice umožní optimální urbanizaci prostoru Jílového, který nemá v současné době odpovídající silniční spojení s Prahou. V rekreačních dnech umožní trasa D3 výrazně odlehčit silnicím II/105, II/603 a rovněž i silnicím II/102 a II/104, neboť převezme značnou část dopravy do středního Povltaví a dolního Posázaví.

Výstavbou dálnice dojde k odstranění uvedených dopravních závad původní trasy a k podstatnému snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí v přilehlých obcích a městech v oblasti kolem Prahy, kde došlo v posledních letech k mohutné bytové výstavbě.

Celková délka všech 5 úseků čtyřpruhové dálnice je 58,5km.

Positivní dopady

Zrychlení dopravy obecně

Odvedení tranzitu mimo intenzivně zastavěná území

Snížení negativních dopadů na životní prostředí

Odlehčení přetížené vstupní části úseku dálnice D1

Negativní dopady

Možné lokální navýšení intenzit na přivaděčích

Fragmentace krajiny a omezení průchodnosti krajiny

Úbytek zemědělské půdy

Tlak na obestavování koridoru komerčními aktivitami

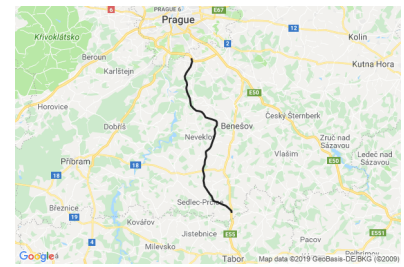
Rizika

NIMBY, zdržování stavby a následné prodražení

Náročnost povolovacích procesů

Zvýšené využívání automobilů, nárůst dopravních výkonů a s ním spojené negativní dopady na životní prostředí

Lokalita



400 | Dálnice D3 - středočeská část

Úkol	Informace	Stav
Projekční příprava EIA+DUR	Zodpovědný subjekt: Ředitelství silnic a dálnic ČR Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom

402 | Datová platforma a Virtualizace hl.m.Prahy



Kapitola Návrhu

- 3.2.10 Integrované služby v mobilitě

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Operátor ICT

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření
- Realizace již probíhá
- Hotovo

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

6

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 5 750 000 Kč
- MHMP: 5 750 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 29 860 296 Kč / rok
- MHMP: 29 860 296 Kč / rok

Charakteristika

Jednotná datová a integrační platforma pro HMP. Datová platforma bude sdružovat senzorická data "Smart City" řešení a vybraná současná data HMP. DP umožní analýzu a propojování těchto dat, vizualizaci a poskytnutí dat ve formě open dat. Bude se jednat o oblasti: Bezpečnost, demografie, doprava, ekonomika, energetika, kultura, odpadové hospodářství, turistika, telekomunikace, urbanismus, zdraví a životní prostředí.

Na datovou platformu přímo navazuje projekt Virtualizace Prahy, který umožní zobrazovat a zpracovávat senzorická data uložená v Datové platformě v prostředí virtuální augmentované reality. Dále bude tento systém zobrazovat městské procesy a jejich simulace. Toto zobrazení bude realizováno nad fyzickým 3D modelem Prahy a virtuálním 3D modelem Prahy IPR. V oblasti dopravy se bude jednat o simulace modelových případů omezení dopravy či uzavření dopravy zcela nebo naopak simulace dopadů na dopravu v případě vybudování nové komunikace, tunelu apod. Dalším případem pak může být např. modelování emisních jevů apod.

Lokalita



Pozitivní dopady

- Jednotný přístup ke zpracování dat.
- Vytvoření a poskytnutí zcela nových dat.
- Simulace městských procesů
- Zlepšení rozhodovacích procesů a jejich optimalizace
- Snížení negativních dopadů jednotlivých opatření v rámci současné i budoucí infrastruktury HMP
- S ohledem na dopravu: zlepšení plynulosti dopravního provozu, snížené důsledků emisí, řešení krizových situací, modelování provětrávání tunelů apod.

Rizika

- Neposkytnutí dat do DPHM
- Ochrana osobních údajů a GDPR
- Ekompabilita dat a modelů
- Unikátnost řešení
- Vzhledem k unikátnosti řešení nesnadné pokrytí v oblasti lidských zdrojů

412 | Dojezdové doby na Městském okruhu



Kapitola Návrhu

- 3.2.19 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 5 000 000 Kč
- MHMP: 5 000 000 Kč

Charakteristika

aktivitou v rámci tohoto projektu bude instalace systému pro detekci, výpočet a prezentaci dojezdových dob včetně nabídky alternativních tras z vybraných radiál do cílového/průjezdního místa na Městském okruhu (vnitřním okruhu), ukládání a předávání dat pro jejich následné využití v off-line i on-line režimu. Po nasazení, případně doplnění senzorické části bude systém pomocí strojového čtení registračních značek projíždějících vozidel nebo identifikace zdrojů signálů Bluetooth a Wi-Fi (doplňková zařízení ve vozidlech) sledovat dojezdové doby vozidel mezi detekčními řezy. Pro informování řidičů budou na městském okruhu a jeho příjezdech osazena také zařízení pro provozní informace pro zobrazení aktuálních dojezdových dob (ZPI-DD) ke zvoleným cílům - např. stejný cíl po jiné části městského okruhu nebo nejbližší cíle po městském okruhu. V některých případech mohou být využity pro informování o dojezdových dobách i některé stávající, vhodně lokalizované ZPI. Projekt zahrnuje princip otevřenosti dat a rozhraní ITS systémů jak pro oblast vývoje aplikací, tak konečných uživatelů.

Mezi základní výstupy řešeného projektu patří především proměnné informace o alternativních dojezdových dobách (orientační časový údaj v minutách), které budou účastníkům silničního provozu poskytovány v reálném čase přímo na komunikační síti města. Získané a poskytované informace umožní řidičům zvolit v reálném čase optimální dopravní trasu ke specifikovanému cíli.

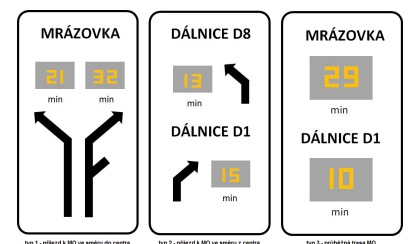
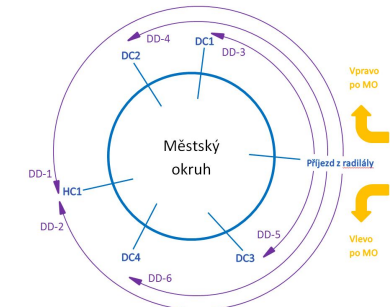
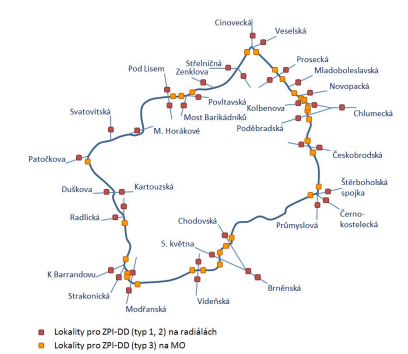
Positivní dopady

- zlepšení informování účastníků provozu,
- zlepšení plynulosti a bezpečnosti provozu,
- snížení dopadů mimořádných událostí do plynulosti provozu,
- zlepšení kvality ovzduší poklesem emisní zátěže ze silniční dopravy,
- rozvoj ITS na komunikační síti hl. m. Prahy,
- zajištění datové interoperability dopravních informací (předávání také ve formátech DATEX II a lokalizace i v Open-LR).

Lokalita



Grafická dokumentace



412 | Dojezdové doby na Městském okruhu

Úkol	Informace	Stav
Stabilizace koncepční strategie	<p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• Upřesnění opatření	<p>Upřesnit náplň, harmonogram a ekonomiku opatření. Znovuobnovit realizační fázi opatření.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení

419 | Vlastnictví a správa SSZ



Kapitola Návrhu

- 3.1.4 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

72

Investiční náklady celkem

- Celkem: 150 000 000 Kč
- MHMP: 150 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 3 000 000 Kč / rok
- MHMP: 3 000 000 Kč / rok

Charakteristika

V současné době je v Praze cca 100 SSZ, která nejsou ve správě a vlastnictví města (TSK). V případě změny dopravního zatížení či potřeby následných úprav je velmi složité, až nemožné, učinit s vlastníkem dohodu, ačkoli má dle platných smluv zpravidla úpravu na svém zařízení strpět. Soukromá SSZ rovněž vykazují častou poruchovost některých částí (např. detektorů), což je projevem slabé údržby. Mnoho dopravních tahů je roztrženo do několika koordinovaných skupin SSZ, mezi nimiž jsou SSZ v soukromém vlastnictví a při návrhu koordinace s nimi nelze pracovat.

Řešením je převzít co nejvíce takových SSZ do majetku a správy města (TSK) a každá další SSZ budovat pod záštitou města (TSK), s finančním příspěvím developera.

Positivní dopady

- scelování koordinovaných tahů narušených soukromým vlastnictvím jednotlivých SSZ
- snížení emisí a hluku
- možnost úpravy signálního plánu bez komunikace se soukromým majitelem

Negativní dopady

- možné zvýšení finanční zátěže rozpočtu města při odkupu

Rizika

- neochota vlastníků předávat SSZ do správy města (problematika odpisu majetku)
- nedohledatelnost vlastníka či jeho nekomunikace
- často chybějící dokumentace k SSZ
- zvýšení provozních nákladů správce (TSK)

Lokalita



419 | Vlastnictví a správa SSZ

Úkol	Informace	Stav
Seznam SSZ s cizím vlastníkem	<p>Splnit do: červen 2019 Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy</p>	Splněno
<ul style="list-style-type: none"> • Oslovení soukromých vlastníků SSZ 	<p>Odbor hospodaření s majetkem kontaktuje vlastníky ve věci zahájení procesu předání SSZ do majetku města. Domluví finanční podmínky transakce (odkup, bezúplatný převod), technické záležitosti (dokumentace k SSZ, vlastnictví pozemků, apod.) a harmonogram přejímky. Případný nesouhlas vlastníka s převodem bude zadokumentován s uvedením důvodů.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: listopad 2019</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • • Proces předávání SSZ do vlastnictví města a následně do správy TSK 	<p>Po kontaktování všech dohledaných cizích vlastníků SSZ poběží proces předávání SSZ do vlastnictví města (odboru hospodaření s majetkem) a následně do správy TSK. S ohledem na nepříliš dobrý technický stav mnoha SSZ v cizím vlastnictví (zejména funkce detekce) bude zřejmě nutné adekvátně investovat do jeho údržby. Náprava tohoto stavu nemůže být řešena v rámci stávající smlouvy s ELTODO, následná údržba už ale ano.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení
<ul style="list-style-type: none"> • Vyhledání a oslovení neznámých vlastníků SSZ 	<p>Odbor hospodaření s majetkem se pokusí vyhledat neznámé vlastníky ve věci zahájení procesu předání SSZ do majetku města. V případě neúspěšného hledání je třeba navrhnout způsob, jak a zda vůbec lze SSZ z hlediska vlastnictví řešit.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
Definování zásad pro výstavbu SSZ v rámci akcí cizích investorů	<p>Budou definovány zásady výstavby nových SSZ na území hl. m. Prahy. Nejde o definování technických či dopravních zásad, nýbrž o návrh systematického postupu při budování nových SSZ. Není nadále udržitelné povolovat stavbu SSZ soukromým subjektům a naopak je žádoucí stavět SSZ rovnou ve vlastnictví města (TSK) samozřejmě s adekvátním podílem financování ze strany soukromého subjektu. Tuto problematiku musí řešit TSK společně s MHMP. Po dohodnutí zásad musí být ve veškerých vyjádřeních městských institucí k záměrům soukromých subjektů uváděna jako nutná podmínka povolení záměru finanční účast investora na výstavbě SSZ, které bude stavěno pod záštitou TSK.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení

421 | Liniové řízení Pražského okruhu



Kapitola Návrhu

- 3.2.19 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 300 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 1 400 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Pražský okruh je komunikací ve správě ŘSD. Liniové řízení je použito pouze na jeho nejnovějších úsecích a je vhodné jej rozšířit i na zbylé úseky. Pro toto rozšíření se doporučuje zadání odborné studie na postup doplnění liniového řízení, včetně definování požadavků na systém (HW a SW) a harmonogramu/prioritizaci výstavby.

Pozitivní dopady

- zvýšení kapacity nadřazené sítě ve špičkových hodinách dne

Rizika

- finanční náročnost

Lokalita



421 | Liniové řízení Pražského okruhu

Úkol	Informace	Stav
Přípravné práce - projektování	<p>Předpokládá se zajištění projektových prací na zavedení liniového řízení dopravy na zprovozněných částech PO včetně datového propojení s DIC Praha.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Ředitelství silnic a dálnic ČR Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• Realizace projektu	<p>Realizace projektu.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Ředitelství silnic a dálnic ČR Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení

423 | Napojení SSZ na dopravní ústřednu



Kapitola Návrhu

- 3.1.4 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2021

Délka přípravy (v měs.)

18

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 125 000 000 Kč
- MHMP: 25 000 000 Kč

Charakteristika

V současné době je na HDRÚ napojeno cca 70 % všech SSZ v Praze. Proces připojování dalších probíhá v rámci projektu na obnovu SSZ a cílovým stavem do konce projektu (2022) je připojení všech SSZ na HDRÚ. Pro efektivní využití systému řízení oblastí je třeba dobudovat kabelové trasy pro přímé řízení SSZ oblastními dopravními scénáři přes ODRÚ.

SSZ, která pozbyla významu z dopravního hlediska, není třeba připojovat a lze zahájit proces jejich demontáže.

Proces napojení může být ovlivněn zastaralým komunikačním protokolem jednotlivých SSZ, proto musí být zároveň přistoupeno k jeho obnově. Je nutné zajistit dostatečnou přenosovou kapacitu tak, aby na ústřednu byly přenášeny informace ze všech vstupů do řadiče. Zároveň musí být umožněn přenos stavu všech parametrů a čítačů z řadiče do ústředny.

Pozitivní dopady

- možnost ovládnání SSZ z HDRÚ bez nutnosti provádět operativní zásahy v místě SSZ
- přehled o funkci všech SSZ
- přehled o funkci detektorů

Rizika

- dlouhý schvalovací proces u příslušných institucí
- obecný nedostatek kvalitních odborníků v oblasti projektování SSZ
- různé komunikační protokoly
- otázka vývoje technologií s ohledem na předpokládaný termín zahájení projektu

Lokalita



423 | Napojení SSZ na dopravní ústřednu

Úkol	Informace	Stav
Vyhledávací studie na demontáž SSZ	<p>Bude zadána odborná vyhledávací studie, která definuje SSZ na území hl. m. Prahy vhodná k demontáži.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
Prověření napojených SSZ na HDRÚ	<p>Cílem úkolu je prověřit, jaký je stav napojení jednotlivých SSZ na HDRÚ. SSZ budou rozděleny do skupin podle způsobu připojení ve smyslu přenosu informací. U skupiny SSZ, jejichž přenos dat probíhá v dostatečné míře se nepředpokládá žádná akce. U SSZ s nedostatečným přenosem či u SSZ s nulovým přenosem dat (nepřipojená SSZ) bude třeba tento stav řešit.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení
• Budování kapacitních napojení SSZ na HDRÚ	<p>Na základě předchozího úkolu bude přistoupeno k budování dostatečně kapacitních (ideálně kabelových) tras pro propojení nedostatečně napojených SSZ s HDRÚ.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: prosinec 2024</p>	Čeká na zahájení

424 | Scénáře řízení dopravy



Kapitola Návrhu

- 3.1.4 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

36

Provozní náklady celkem

- Celkem: 500 000 Kč / rok
- MHMP: 500 000 Kč / rok

Charakteristika

V předchozích letech byla vytvořena množina několika desítek scénářů v rámci různých investičních akcí, které jsou k dnešnímu datu implementovány v HDRÚ. Jedná se o scénáře řízení oblasti prostřednictvím SSZ a informačních tabulí ZPI, které reagují na mimořádné dopravní situace. Tyto scénáře jsou připraveny pro řešení mimořádných situací souvisejících s provozem tunelového komplexu Blanka. Jejich odzkoušení, odladění a zprovoznění v reálném prostředí doposud není dokončeno. Jejich aplikování na HDRÚ brání nedůvěra ze strany obsluhy ústředny (PČR).

Doporučuje se uvést navržené scénáře do praxe a případně je podrobit optimalizaci na základě zkušeností dispečerů.

Pozitivní dopady

- standardizovaná reakce na konkrétní událost v rámci širšího území

Negativní dopady

- nevhodně nastavené scénáře nemusí přinést očekávaný efekt

Rizika

- neochota dispečerů PČR realizovat již navržené scénáře řízení
- může v krajním případě vyvolat potřebu posílení obsluhy ústředny

Lokalita



424 | Scénáře řízení dopravy

Úkol	Informace	Stav
Vyzkoušení již implementovaných scénářů v praxi	<p>Cílem úkolu je vyzkoušet nastavené scénáře v praxi a prověřit tak jejich funkci. Po manuálním nastavení každého ze scénářů sledovat jeho správné nastavení přes ODRÚ na příslušných SSZ. Výstupem úkolu by měl být seznam úkonů, které je nutné provést ke zdárnému dokončení procesu implementace scénářů do běžného řízení. Nutná součinnost ODA MHMP a Policie ČR. Předběžně lze očekávat následující eventuality:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zjištění, že na některých SSZ nemohl být vyzkoušen scénář XY, neboť kapacita stávajícího řadiče neumožňuje nahrání všech potřebných programů do paměti • zjištění nesprávné funkce zobrazování informací na ZPI • zjištění, že při úpravách DR jednotlivých SSZ došlo ke změnám v obsazení programů a musí být upraveno vybírání programů na HDRÚ a ODRÚ • zjištění potřeby optimalizace SW či HW pro výběr scénářů • zjištění potřeby optimalizace samotných scénářů <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Pracuje se na tom
• Úprava SW a případně HW obsluhujícího nastavení scénářů	<p>Zadat u dodavatele úpravu SW případně HW dle zjištěných skutečností při zkoušce scénářů. Nutné zajistit též řešení pro taková SSZ, která nemají odpovídající kapacitu paměti řadiče (vyjmout je ze scénářů, ev. zahájit přípravu na výměnu řadiče). Upravený SW je nutné naprogramovat do řadičů SSZ a do HDRÚ a ODRÚ po schválení silničním správním úřadem (ODA MHMP) po vyjádření Policie ČR.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Doladění scénářů	<p>Proces doladění může být v zásadě víceetapový (opakované zkoušení + optimalizace). Nutná úzká spolupráce mezi dodavatelem systému a obsluhou HDRÚ (TSK i PČR).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: září 2020</p>	Čeká na zahájení
• Zprovoznění automatické volby scénářů	<p>U scénářů určených pro automatickou volbu prověřit správnou funkci strategických detektorů, na základě jejichž dat jsou scénáře vybírány. Dále musí být prověřena funkce samotné automatické volby na HDRÚ, aby mohl být tento systém nasazen v praxi. Součástí nasazení systému automatické volby scénářů musí být testování, ladění a optimalizace systému, během kterého budou upravovány logické podmínky, data a parametry použité při řízení. Nutná úzká spolupráce mezi dodavatelem systému a obsluhou HDRÚ (TSK i PČR).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení

427 | Kooperativní systémy v dopravní infrastruktuře



Kapitola Návrhu

- 3.2.19 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2023

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2025

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 100 000 000 Kč
- MHMP: 50 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 10 000 000 Kč / rok
- MHMP: 10 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Kooperativní ITS systémy (C-ITS nebo C2X) umožňují přímou komunikaci mezi vozidly navzájem a současně také mezi vozidly a ITS jednotkami umístěnými na dopravní infrastruktuře. Pomocí jednotek umístěných v okolí infrastruktury napojených na dopravní řídicí centra tak mohou být řidiči informováni např. o pohybu vozidel či personálu údržby na vozovce před nimi, o pohybu vozidla IZS, o vzniku kolony před nimi, o nebezpečí v podobě námrazy na vozovce atd.

Je však třeba pečlivě definovat oblasti, v nichž bude použit systémů přípustné a oblasti, v nichž to možné nebude. Není možné na jedné straně budovat např. dynamicky řízená SSZ a na straně druhé na nich nasazovat pevné řízení s cílem předávat informace o délce signálů do vozidel.

Projekt uvažuje nejprve o zadání studie (2020), která bude definovat možnosti konkrétních aplikací a vhodné lokality (oblast nebo liniový tah). Výstupem projektu pak bude několik konkrétních aplikací ITS nejlépe v jediné lokalitě včetně vyhodnocení dopadů na charakteristiky dopravního proudu a na jednotlivé uživatele (od 2022 dále).

Positivní dopady

- zvýšení bezpečnosti provozu
- zvýšení informovanosti řidičů (např. pro parkování)

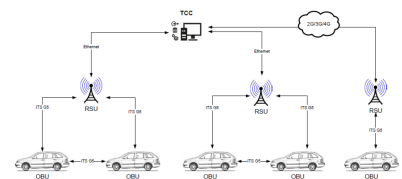
Rizika

- neochota správců poskytovat data
- nedostatečná penetrace vozového parku
- možná nekompatibilita mezi různými výrobci

Lokalita



Grafická dokumentace



427 | Kooperativní systémy v dopravní infrastruktuře

Úkol	Informace	Stav
Zadání studie	<p>Je třeba pečlivě definovat oblasti, v nichž bude použití kooperativních systémů přípustné a oblasti, v nichž to možné nebude. Není možné na jedné straně budovat např. dynamicky řízená SSZ a na straně druhé na nich nasazovat pevné řízení s cílem předávat informace o délce signálů do vozidel. V první fázi proto bude zadáno zpracování studie, která bude definovat možnosti konkrétních aplikací a vhodné lokality (oblast nebo liniový tah). Výstupem studie má být doporučení ke konkrétní aplikaci ITS nejlépe v jediné lokalitě včetně vyhodnocení dopadů na charakteristiky dopravního proudu a na jednotlivé uživatele. Samotná realizace projektu je až za horizontem akčního plánu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: březen 2021</p>	Čeká na zahájení

428 | Navádění na volná parkovací místa



Kapitola Návrhu

- 3.2.19 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2026

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2028

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 154 900 000 Kč
- MHMP: 23 235 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 18 750 000 Kč / rok
- MHMP: 18 750 000 Kč / rok

Charakteristika

Každá cesta automobilem začíná a končí na parkovacím místě. Některé studie uvádí, že při hledání volného parkovacího místa řidiči stráví až 20 minut času a tento čas na hledání parkování tvoří až 30% času stráveného při cestách v městském prostředí.

Navrhovaný systém je založen na sledování, zpracování a předávání informací o obsazenosti parkovacích míst a uličních úseků. V uliční síti se předpokládá osazení senzornické části a doplnění nových zařízení pro provozní informace pro vizualizaci aktuální obsazenosti oblastí. Informace o volných parkovacích místech budou zároveň zpřístupněny k dalšímu využití na standardizovaných datových rozhraních (např. DATEX II), čímž bude umožněn rozvoj mobilních aplikací sloužících k navigaci na volná parkovací místa.

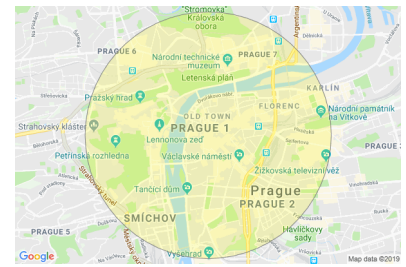
Pro účely projektu je vytypováno 13 oblastí a dvě oblasti náhradní. Předpokládá pokrytí asi 3313 parkovacích stání (z toho 1051 ve fialové, 1059 v oranžové, 998 v zelené a 205 v modré zóně).

V oblasti Karlínského nám. se v rámci opatření zároveň počítá s pilotním nasazením navádění na volná parkovací místa v rámci kooperativních systémů (C2X), včetně poskytování ostatních dopravních informací a s využitím pro výpočty dojezdových dob. Součástí celého opatření bude i obnova a rozšíření funkcionality některých stávajících zařízení pro provozní informace, které navigují řidiče na P+R Zličín, P+R Nové Butovice a P+R Černý Most.

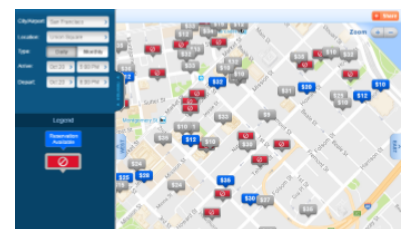
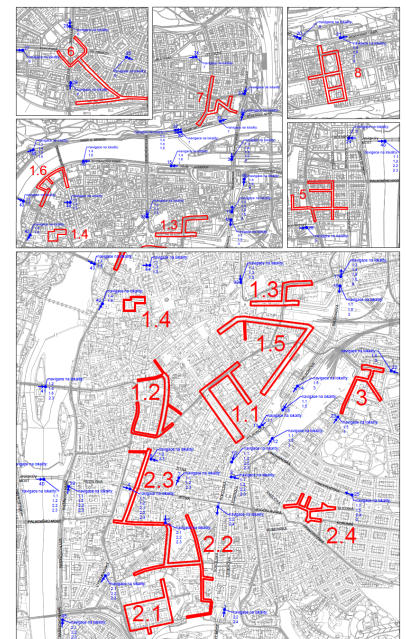
Positivní dopady

- zlepšení informovanosti uživatelů infrastruktury,
- zkrácení doby jízdy při vyhledávání volného místa,
- omezení počtu marných jízd vozidel, jejichž řidiči hledají volné místo k parkování,
- zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu,
- snížení spotřeby pohonných hmot a energií, včetně negativních externalit (emise, hluk),
- optimalizace využívání parkovacích míst v uliční síti (rovnoměrnější využívání kapacit),
- zlepšení informovanosti o využití infrastruktury.

Lokalita



Grafická dokumentace



428 | Navádění na volná parkovací místa

Úkol	Informace	Stav
Zahájení projektu	Splnit do: červenec 2019 Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy	Zrušeno

429 | Doplnění a údržba detektorů na SSZ



Kapitola Návrhu

- 3.1.4 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2021

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 10 000 000 Kč
- MHMP: 10 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 5 000 000 Kč / rok
- MHMP: 5 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Při dynamickém řízení SSZ vychází zařazování jednotlivých fází a jejich délka z údajů, které jsou v reálném čase získávány z detektorů umístěných na všech vjezdech do křižovatky. Pro správnou funkci dynamického řízení křižovatky je proto nutné dokázat vozidla spolehlivě detekovat v dostatečné vzdálenosti před křižovatkou (minimálně 50 m). To v některých případech znamená úpravu stávajícího systému detekce, případně jeho doplnění (např. o další videokameru). Zároveň je nutné zajistit dostatečnou kontrolu funkčnosti a údržbu systému detektorů.

Pozitivní dopady

- zlepšení reakce SSZ na pohyb vozidel
- snížení zdržení vozidel před křižovatkou

Rizika

- zvýšené nároky na kvalitní HW a SW zpracování
- při nedostatečné údržbě detektorů značné snížení kapacity křižovatky

Lokalita



429 | Doplnění a údržba detektorů na SSZ

Úkol	Informace	Stav
Vypracování strategie	<p>V roce 2022 končí stávající smlouva se společností ELTODO na dodávku, obnovu a údržbu SSZ v Praze. Po konci stávající smlouvy je třeba znát další postup, jakým se bude zejména údržba SSZ ubírat. Úkol spočívá v definování strategie dalšího postupu na úrovni RFD MHMP. Stav detektorů by měl být v ideálním případě vidět na HDRÚ tak, aby mohl být v případě poruchy tento stav neprodleně řešen. Předpokládá se, že strategie bude definovat jakým způsobem bude zjišťován stav detekce a jakým způsobem bude řešen.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• Realizace strategie	<p>Realizace strategie až po vypršení stávajícího smluvního vztahu s ELTODO.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení

430 | Zlepšení systému preference autobusů na SSZ



Kapitola Návrhu

- 3.1.4 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 5 000 000 Kč
- MHMP: 5 000 000 Kč

Charakteristika

Na základě údajů z odometru vozidel se nyní autobus přihlásí radiovým telegramem obsahující stupeň preference a směr do SSZ. Nyní se vozidlo MHD do SSZ hlásí pouze pomocí binární informace (jede/nejede) ve dvou přihlašovacích bodech. Řadič SSZ tak postrádá důležité informace o vozidle, jako je jeho rychlost a aktuální poloha před SSZ. Tyto informace jsou nepostradatelné zejména při vzniku kongescí před SSZ, nebo při umístění zastávky před SSZ.

Doporučuje se zadání odborné studie. Studie má prověřit možnost rozšíření stávajícího datového přenosu informací z každého vozidla (jedinečné ID vozidla, ujetá vzdálenost od prvního přihlášení, popřípadě i aktuální rychlost) do řadiče SSZ (optimálně jednou za sekundu), od prvního přihlášení až do konečného odhlášení vozidla. Studie má prověřit schopnost řadiče přijímat na jednom vstupu z detektoru preference tyto informace. Součástí studie má být návrh nových algoritmů na straně SSZ, které budou na tyto doplňující informace z každého jednotlivého vozidla reagovat.

Systém je vhodné navrhnout jako otevřený i pro ostatní dopravce, je však nutné jej zabezpečit (ID vozidla), aby nedošlo k jeho možnému zneužití. Nejvyšší stupeň preference v novém systému mají mít složky IZS (prověřit možnost preference IZS v tomto systému - z důvodu odlišné reakce řízení). Vstupy z detektorů by musely být standardně zaznamenávány do registru v řadiči. Na dopravní ústřednu je nutné zajistit přenos všech dostupných dat o vozidle z řadiče SSZ (ID, poloha).

Pozitivní dopady

- zlepšení spolehlivosti a rychlosti MHD při vzniku kongescí před SSZ
- zmenšení zdržení MHD čekajících v kolizních směrech (minimalizace zbytečného čekání na MHD stojící dlouho v zastávce)
- eliminace rizika neodhlášení autobusů MHD ze SSZ (díky kontinuální informaci z vozidla)

Rizika

- snaha zakonzervovat stávající málo funkční systém preference autobusů
- neochota Dopravního podniku hl.m. Prahy pustit do systému ostatní dopravce
- hrozba zneužití systému preference pro neautorizovaná vozidla

Lokalita



430 | Zlepšení systému preference autobusů na SSZ

Úkol	Informace	Stav
Studie pro zlepšení systému preference MHD	<p>Studie má prověřit možnost rozšíření stávajícího datového přenosu informací z každého vozidla (jedinečné ID vozidla, ujetá vzdálenost od prvního přihlášení, zavření dveří, popřípadě i aktuální rychlost) do řadiče SSZ (optimálně jednou za sekundu), od prvního přihlášení až do konečného odhlášení vozidla. Studie má prověřit schopnosti řadičů přijímat na jednom vstupu z detektoru preference tyto informace. Součástí studie má být navržení nových algoritmů na straně SSZ, které budou na tyto doplňující informace z každého jednotlivého vozidla reagovat. Studie musí řešit technické záležitosti týkající se všech typů stávajících řadičů na území hl. m. Prahy jako jsou sběrnice, vlastní propojení s řadičem, apod.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
• Rozhodnutí o způsobu detekce/preference BUS MHD	<p>V návaznosti na více sledovaných směrů rozvoje aktivní detekce/preference vozidel na světelně řízených křižovatkách je nezbytné identifikovat optimální směr řešení perspektivních požadavků a soustředit se na jeho rozvoj. Rozhodnutí mezi sledovanými směry:</p> <ul style="list-style-type: none"> • separátní řešení množství požadavků (HD, IZS, autonomní řízení, atp.) na povýšení funkcionalit SSZ opakovaným rozšiřováním hardwarové výstroje SSZ o další a další vzájemně nesourodé a jednoúčelové komponenty, • technologicky akcelerační, inovativní a podpůrné využití potenciálu otevřených kooperativních a samoučících systémů pro řešení většiny požadavků univerzální hardwarovou nadstavbou odolnou vůči ztrátě konektivity s nadřazenou úrovní řízení, (opatření č. 444) • celková náhrada technologie napojení řadičů SSZ na DRÚ a nejspíš i výměna většiny stávajících DRÚ (nezbytnost řádového snížení latencí v předávání dat, zvýšení kapacity obousměrného datového spojení, apod.) a zprostředkovávání požadavků do řízení přes centrální úroveň řízení. <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

434 | Oblastní dopravně závislé řízení a detekce incidentů



Kapitola Návrhu

- 3.2.19 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 5 000 000 Kč
- MHMP: 5 000 000 Kč

Charakteristika

Projekt řeší zkvalitnění řízení dopravy ve vybraných 39 oblastech, přičemž je očekáván širší přesah pozitivního dopadu na řízení dopravy. Dovybavení a změna v řízení se týká 222 vybraných křižovatek řízených SSZ připojených do oblastních ústředí typu Scala, přičemž se předpokládá zajištění konektivity na vyšší úrovni řízení a doplnění potřebným počtem strategických detektorů.

Další významnou funkcí, o kterou bude rozšířen systém řízení dopravy v Praze je detekce incidentů (př. mimořádných událostí) ve 134 lokalitách. Jedná se o místa v těsné blízkosti křižovatek i na úsecích. Zařízení jsou schopna detekovat události jako stojící vozidlo, pomalé vozidlo, kongesce, předmět na vozovce, vozidlo v protisměru, chodec na vozovce či ztráta viditelnosti. Na mimořádné události, které mohou v běžném provozu nastat, bude potom možné rychleji a efektivněji reagovat.

V souladu s trendy vývoje v řízení dopravy bude v rámci projektu testováno využití kooperativních systémů pro dopravně závislé řízení. Byly vybrány dvě navazující oblasti pro osazení RSU.

Dále bude v rámci projektu stěžejní i realizace a implementace nového systému pro pasportizaci telematických zařízení. Jedním druhem vstupů budou automatická hlášení a vstupy ze samotných zařízení, dále systém je také navržen pro záznam manuálních vstupů z pravidelných kontrol a revizí prováděných obsluhou a také se vstupy, které budou moci zadávat běžní účastníci provozu na pozemních komunikacích pomocí mobilní aplikace (integrace s dopravními aplikacemi). Podstatnou a nezbytnou aktivitou je také prvotní manuální (fyzická) pasportizace všech telematických zařízení v rámci dotčeného území.

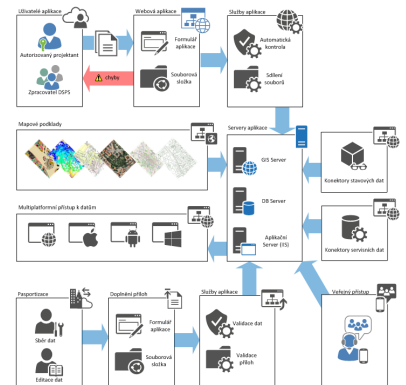
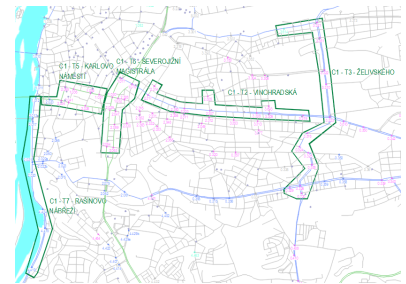
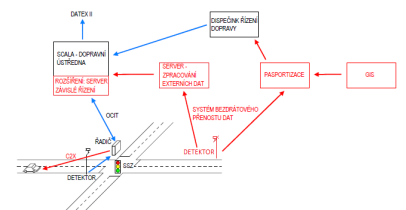
Positivní dopady

- zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy,
- snížení rizika vzniku následných škod na zdraví i majetku,
- zvýšení informovanosti a orientace účastníků silničního provozu,
- zlepšení negativních dopadů na životní prostředí působením dopravy (exhalace, hluk, atd.),
- úplná pasportizace a monitorování stavu telematických zařízení na území hl. m. Prahy,
- zefektivnění správy a údržby telematických zařízení.

Lokalita



Grafická dokumentace



434 | Oblastní dopravně závislé řízení a detekce incidentů

Úkol	Informace	Stav
Stabilizace koncepční strategie	<p>Ke zvážení mj. i sloučení s projektem oblastního dopravně závislého řízení zaměřeného na SSZ pod ústřednou VRS.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• Upřesnění opatření	<p>Upřesnit náplň, harmonogram a ekonomiku opatření. Znovuobnovit realizační fázi opatření.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení

435 | Rozvoj P+R při stanicích metra



Kapitola Návrhu

- 3.2.9 Parkoviště P+R a B+R

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

144

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

144

Investiční náklady celkem

- Celkem: 8 345 000 000 Kč
- MHMP: 4 172 500 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 72 964 000 Kč / rok
- MHMP: 72 964 000 Kč / rok

Provozní příjmy celkem

- Celkem: 48 049 000 Kč / rok
- MHMP: 48 049 000 Kč / rok

Charakteristika

Jedná se o rámcové investiční opatření, které předpokládá naplnění návrhu Metropolitního plánu Prahy (verze k datu 31. 5. 2016) v oblasti rozvoje systému P+R při stanicích metra. Metropolitní plán Prahy uvažuje při stanicích metra následující lokality (setříděné dle přírůstku kapacit): Zličín a Zličín II (Ringhofferova), Depo Hostivař, Opatov I a Opatov II, Depo Písnice, Nové Butovice, Černý Most I, Veleslavín, Smíchovské nádr., Písnice, Stodůlky, Nádraží Krč, Rožtyly, Střížkov, Rajska zahrada a Nové Dvory. Souhrnně je u stanic metra uvažována realizace okolo 9320 parkovacích stání.

Positivní dopady

- vně území města je přeprava maximálně flexibilní, zatím co uvnitř území města bývá i rychlejší a méně komplikovaná,
- město získává příznivější dělbu přepravní práce a uvolňují se nároky na průjezdy hustě zastavěným územím,
- investice do sítě parkovacích kapacit, která má ambice na strategické uplatnění v budoucnosti.

Negativní dopady

- konkurence vůči méně atraktivní autobusové hromadné dopravě,
- nárůst poptávky po živelném (levnějším) parkování u stanic hromadné dopravy,
- P+R lokálně mohou představovat významný zdroj/cíl automobilové dopravy.

Rizika

- obtížná projednatelnost (NIMBY, nejasné kompetence, absence bezproblémových lokalit),
- nekoncepční přístup (redukování nebo naddimenzování kapacit P+R v lokalitách, jejichž parametry a možnosti tomu neodpovídají, absence akčního plánu, preferování rychlejších opatření s mizivým efektem),
- nereflexivní ztrátové ekonomiky (nepřiměřené prodražování staveb a včetně jejich provozu již při návrhu lokalit a formy staveb, velmi vysoká citlivost uživatelů na zhoršení parametrů),
- slabá ochrana potřebných pozemků (omezené schopnosti územního plánu, přístup stavebních úřadů, absence aktivní majetkové politiky města, problematický institut veřejně prospěšných staveb).

Lokalita



Grafická dokumentace

435 | Rozvoj P+R při stanicích metra

Úkol	Informace	Stav
získání SP k P+R Černý most III	<p>Dokončení přípravy PD a získání pravomocného SP na akci.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Pracuje se na tom
• realizace akce P+R Černý most III	<p>V závislosti na získání pravomocného stavebního povolení, výběru zhotovitele a předání staveniště, postupná realizace akce. Předpoklad trvání realizace cca 2 roky.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
vyhledávání dalších lokalit pro P+R	<p>Průběžné vyhledávání potencionálních nových lokalit, které by mohly být vhodné a využitelné jako P+R. Projednání, zařazení do plánu atd. Jedná se o lokality, které jsou de facto stavebně a majetkově "připravené", jen se u nich změní způsob využití, a o nové lokality, kde je nutno vyřešit majetkové otázky a zahájit přípravu PD.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Pracuje se na tom

440 | Propojení Nemocnice Motol s Vypichem



Kapitola Návrhu

- 3.2.13 Nová pěší propojení

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 Kč

Charakteristika

Studie propojení zastavěné oblasti se stanicí metra Nemocnice Motol s přímou trasou směrem k sídlišti Bělohorská, OC Kaufland a do Ladronky co nejkratší cestou. Stanice metra přivedla kolejovou dopravu do nové lokality města, tato stanice však slouží pouze nemocnici a jako přestup na autobusy. Sídliště vzdálené 250 m vzdušnou čarou je z ní nedostupné, protože v lese není oficiální cesta. Orientační studii na tuto trasu zpracoval před několika lety Metroprojekt, tato studie by měla na ni navázat a připravit následně DÚR a DSP. V základním případě se jedná o vybudování cca 200 m dlouhého osvětleného VO chodníku se schodišti.

Pozitivní dopady

Zkrácení cest pro chodce a cyklisty a zpřístupnění stanice metra více obyvatelům města, nejen návštěvníkům Nemocnice Motol a přestupujícím z autobusů.

Negativní dopady

Zásah stezkou pro chodce do ÚSES

Stezku není možné vzhledem k velkému podélnému sklonu možné budovat jako bezbariérovou při respektování minimalizace zásahu do ÚSES

Rizika

Koordinace všech aktérů.

Projednávání ve vztahu k ÚSES.

Riziko vysokého podélného sklonu znemožňující uvažovat trasu jako bezbariérovou. Rozdíl výšek je cca 40m na 200m délky vzdušnou čarou (jinde v Praze nic neobvyklého).

Lokalita



440 | Propojení Nemocnice Motol s Vypichem

Úkol	Informace	Stav
Aktualizace studie Metroprojektu	<p>Aktualizace studie společnosti Metroprojekt, která na předmětné propojení dělala "technický průkaz". Studie musí jasně definovat technické řešení propojení včetně řešení střetů s prvky ÚSES, které lez překročit za určitých podmínek. Není nezbytně nutné, aby stezka měla asfaltový povrch a byla vzhledem ke velkému sklonu terénu bezbariérová.</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• Vypracování a schválení DÚR a DSP	<p>Vypracování projektové dokumentace ve stupni DÚR a DSP. Vydání ÚR a SP.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení

441 | Lávka na Vysočanské náměstí



Kapitola Návrhu

- 3.2.13 Nová pěší propojení

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 3 000 000 Kč
- MHMP: 3 000 000 Kč

Charakteristika

Studie zaměřená na prověření možností zřízení nové lávky propojující obydlenou oblast s tramvajovými zastávkami a místem s veřejnou vybaveností. Oblast Vysočanského náměstí je prostorově segregovaná od doby zprovoznění nádraží Praha - Libeň od zbytku Vysočan. Následnou realizací lávky by se výrazně zlepšila dopravní dostupnost oblasti a dostupnost veřejné vybavenosti. Opatření je nezbytné řešit v koordinaci s pokračováním projektové přípravy MO.

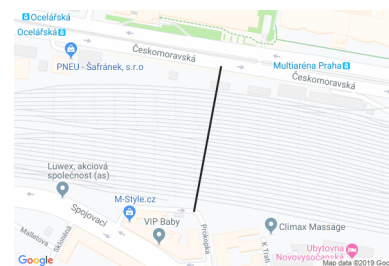
Pozitivní dopady

Zlepšení dopravní dostupnosti a dostupnosti veřejného vybavení Vysočanského náměstí

Rizika

Pravděpodobná nutnost zásahu do průjezdného průřezu kolejí nádraží Libeň

Lokalita



441 | Lávka na Vysočanské náměstí

Úkol	Informace	Stav
Vypracování studie na polohu a typ lávky	<p>Vypracování studie, která bude obsahovat odpovědi na otázky: Poloha lávky, šířkové uspořádání, typ nosné konstrukce a s tím související umístění opěr a podpěr, řešení zásahu do gabaritu nákladní skupiny žst. Libeň, navazující stezky pro chodce a cyklisty, cena a harmonogram realizace ve variantách s architektonickou soutěží a bez. Studii lze vypracovat externě i interně. Práce na této studii je závislá na dalším postupu projektových prací na Městském okruhu, především odsouhlasení vedení s rozšířeným rozsahem tunelových úseků.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• Vypracování a schválení DÚR a DSP	<p>Vypracování DÚR a DSP pro realizaci lávky. V případě vyhodnocení nízkého rizika optimálně v rámci společného procesu. Získání územního rozhodnutí a stavebního povolení.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení

442 | Akční plán na realizaci stezek podél místních komunikací



Kapitola Návrhu

- 3.2.13 Nová pěší propojení

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 Kč

Charakteristika

Studie technického prověření možností doplnění stezek pro chodce a cyklisty v přidruženém prostoru pozemních komunikací v okrajových částech města. Nové stezky umožní obyvatelům okrajových částí dostat se komfortně a bezpečně k zastávkám kapacitní kolejové dopravy nebo k občanské a obchodní vybavenosti pomocí aktivní dopravy, jako alternativa k IAD. Dnešní stav pozemních komunikací v okrajových částech Prahy neumožňuje bezpečné využití aktivní dopravy vzhledem k šířkovým parametrům. Stezky mohou sloužit případně i pro rekreační cyklistickou dopravu.

Pozitivní dopady

Zlepšení dopravní dostupnosti okrajových částí Prahy na VHD

Zlepšení dostupnosti veřejné vybavenosti

Snížení závislosti obyvatel okrajových částí na IAD

Negativní dopady

Nové zpevněné plochy (asfaltobetonová stezka) v krajině

Rizika

Možné vysoké investiční náklady

Otázka nákupu pozemků od cizích vlastníků u silnic, kde není možné novou stezku zrealizovat na silničním pozemku

Lokalita



Grafická dokumentace

442 | Akční plán na realizaci stezek podél místních komunikací

Úkol	Informace	Stav
Iniciace projektu	<p>Předprojektová příprava včetně iniciace projektu dle zásad projektového řízení. Stanovení harmonogramu, manažerské struktury, projektového týmu, struktury schvalování, požadovaných vstupů a výstupů.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: listopad 2019</p>	Čeká na zahájení
• Vypracování studie	<p>Vypracování studie včetně schůzek projektového týmu a MČ. Participace s MČ v průběhu a získání zpětné vazby. Součástí musí být i akční plán pro jednotlivé aktéry, kde začít připravovat DÚR, DSP apod.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Projednání a schválení v RHMP a RMČ	<p>Projednání hotové studie s MČ a v RHMP. Schválení v RHMP, případně příslušných RMČ. Stanovení úkolů pro konkrétní subjekty k přípravě jednotlivých stezek pro chodce a cyklisty.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení

444 | Studie a vývoj aktivní detekce vozidel pomocí koop.systémů



Kapitola Návrhu

- 3.2.19 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 75 000 000 Kč
- MHMP: 37 500 000 Kč

Charakteristika

Studie by se měla zaměřit na možnosti komplexního využití kooperativních systémů pro účely aktivní detekce libovolných zájmových vozidel (HD, IZS, ...) na křižovatkách se SSZ a prověřit náročnost náhrady stávajícího proprietárního systému preference vozidel DP hl. m. Prahy a okrajově testovaného systému preference vozidel IZS.

Předností kooperativních systémů (založených na ITS G5) je jejich otevřenost a nepřetržité poskytování polohy, rychlosti a dalších informací o vozidle (např. číslo linky/číslo vozidla/RZ, stupeň požadované preference/obsazení vozidla/právo přednostní jízdy, dveřní signál/staničení, plovoucí autorizační kód a další). Tyto informace by mohla preferenční jednotka řadiče SSZ sledovat, vyhodnocovat odvozené informace (např. trajektorie jízdy, délky kolon, autorizace požadavku) a s využitím samoucházejících funkcí je výrazně efektivněji využívat pro adaptivní řízení dopravy. K prověření je i poskytování informací od infrastruktury k vozidlům (např. vektorová mapa křižovatky s aktuálně nejčastějšími trajektoriemi pohybu vozidel ve všech křižovatkových pohybech).

Studie by měla ověřit situaci v oblasti možného dovybavení používaných řadičů SSZ, které by za přiměřených nákladů dokázalo spolehlivě vytěžit nastíněné příležitosti kooperativních systémů a bylo by vhodné k nasazení v podmínkách Prahy a Středočeského kraje. Ideální by mohly být především rozšiřující karty určené přímo do sběrnic používaných řadičů, které by disponovaly autonomními výpočetními a komunikačními schopnostmi. V případě nedostatečnosti nabídky stávajícího trhu by měla být konkretizována poptávka a zajištěn technologický vývoj potřebného HW. Součástí opatření je ověřovací nasazení a testovací provoz zvolených řešení v reálných podmínkách na dostatečném počtu všech používaných typů řadičů SSZ.

Pozitivní dopady

- zlepšení plynulosti a bezpečnosti jízdy zájmových vozidel,
- automatizace operativního řízení,
- přechod na otevřený systém preference (jak ze strany správce, tak i vůči provozovatelům vozidel),
- využití kooperativních systémů pro zvýšení efektivity, spolehlivosti a adaptivity řízení.

Lokalita



Rizika

- nedostatečnost stávajících řešení,
- architektura používaných typů řadičů SSZ (nekompatibilita rozšiřujících karet mezi výrobci řadičů, zastaralé typy),
- nezkušenost tvůrců dopravních řešení (neznámé techniky v alg.řízení),
- neporozumění a nepřijetí nové technologie odpovědnými odborníky,
- komplikování aktualizace dopravních řešení (uspokojit více zájmů naráz).

444 | Studie a vývoj aktivní detekce vozidel pomocí koop.systémů

Úkol	Informace	Stav
Rešerše dostupných rozhraní řadičů SSZ	<p>Přestože jsou používané řadiče SSZ volně programovatelné, zpravidla nejsou dimenzovány na složitější výpočetní úlohy nebo na paralelní zajišťování širší komunikace s okolím. Nejen z kapacitních, ale i z bezpečnostních důvodů se řadiče pro nadstavbové účely rozšiřují přídatnými kartami. V Praze je používáno více typů řadičů SSZ od více výrobců (i vývojově ukončených produktů). Možnosti rozšiřujících karet jsou vázány na tržní politiku výrobců řadičů a pokud obdobné karty již existují, pak nebyvají navzájem kompatibilní (jak na straně sběrnice, tak i vůči vnějšímu okolí). Lze předpokládat, že univerzální karta pro tak široké portfolio nasazených řadičů neexistuje a ani její vývoj by nebyl při technologickém pokroku efektivní. Proto se zdá perspektivní pouze cesta technologicky nezávislého externího zařízení, které si bude s řadičem vyměňovat data přes pokročilé datové rozhraní (nikoli přes množství logických vstupů/dvoulínek, ale minimálně na dotazování a předávání většího množství adresovaných integerů). Vyměňovaná data mají sloužit pro účely realtime řízení provozu, proto je jejich zaslání přes rozsáhlejší datovou infrastrukturu nepřijatelné (např. přes ODRÚ, GSM, apod.). V těchto případech vždy dochází k neadekvátnímu stárnutí dat, snižuje se spolehlivost doručení a efektivita řízení, zvyšují se bezpečnostní rizika a přehlcení infrastruktury budované primárně k jiným účelům). Proto předávání dat mezi řadičem SSZ a externí jednotkou musí probíhat výhradně na místě. Pro účely zadání přípravy opatření je proto nezbytné od výrobců/distributorů, případně jejich následníků a správců získat spolehlivé informace o možnostech pokročilých datových rozhraní všech v současnosti používaných řadičů SSZ (s perspektivou provozu v dalších pěti a více letech). Na základě těchto informací je teprve možné zhodnotit jaké jsou technologické možnosti pro implementační návrh.</p>	Čeká na zahájení
	<p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: srpen 2019</p>	
• Sběr námětů na funkcionality nového systému preference vozidel	<p>Sběr námětů na funkcionality nového systému preference vozidel (HD, IZS, vozidla s autonomním řízením, ostatní vozidla vybavená kooperativními systémy) a zhodnocení jejich implementačních možností a praktického nasazení v algoritmech signálních programů. Společný brainstorming projektantů algoritmu řízení a zástupců ROPID, IDSK, PČR, HZS, ZZS, technologických lídrů v oblasti implementace kooperativních systémů a autonomního řízení (automobilky, MD ČR, SDT, ...).</p>	Čeká na zahájení
	<p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	
• • Konsensus nad směrem rozvoje aktivní detekce/preference vozidel	<p>V návaznosti na více sledovaných směrů rozvoje aktivní detekce/preference vozidel na světelně řízených křižovatkách je nezbytné identifikovat optimální směr řešení perspektivních požadavků a soustředit se na jeho rozvoj. Rozhodnutí mezi sledovanými směry:</p> <ul style="list-style-type: none"> • separátní řešení množství požadavků (HD, IZS, autonomní řízení, atp.) na povýšení funkcionality SSZ opakovaným rozšiřováním hardwarové výstroje SSZ o další a další vzájemně nesourodé a jednoúčelové komponenty, • technologicky akcelerační, inovativní a podpůrné využití potenciálu otevřených kooperativních a samoučících systémů pro řešení většiny požadavků univerzální hardwarovou nadstavbou odolnou vůči ztrátě konektivity s nadřazenou úrovní řízení, • celková náhrada technologie napojení řadičů SSZ na DRÚ a nejspíš i výměna většiny stávajících DRÚ (nezbytnost řádového snížení latencí v předávání dat, zvýšení kapacity obousměrného datového spojení, apod.) a zprostředkovávání požadavků do řízení přes centrální úroveň řízení. 	Čeká na zahájení
	<p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	
• • • Příprava opatření	<p>Projektová příprava opatření. Návrh technologického řešení. Stabilizace principů samoučících mechanismů pro preference vozidel (strojové učení poptávaných křižovatkových pohybů z trajektorie jízdy předchozích spojů téže linky, apod.). Drafty a předjednání protokolů pro výměnu dat (čerpání informací o aktuálním zpoždění spojů z CIS nebo lokálního MPVNet, formáty prostorových dat pro obvyklé trajektorie v křižovatkových pohybech, ...).</p>	Čeká na zahájení
	<p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: březen 2020</p>	

Úkol	Informace	Stav
•••• Vývoj a testování modulu aktivní detekce C2X	<p>Vývoj a výroba prototypů technického řešení externího modulu aktivní detekce vozidel založeného na C2X. Pilotní nasazení a testování požadovaných funkcionalit na omezeném počtu vybraných radičů SSZ různého typu. Včetně souběžné modernizace dopravních řešení a jejich projednání se silničním správním úřadem.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: září 2021</p>	Čeká na zahájení
••••• Realizace opatření na území Prahy	<p>Integrace finálního ověřeného produktu do světleně signalizačních zařízení. Aktualizace dopravních řešení a jejich schválení silničním správním úřadem.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2024 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení
••••• Realizace opatření ve StČK	<p>Integrace finálního ověřeného produktu do světleně signalizačních zařízení. Aktualizace dopravních řešení a jejich schválení silničním správním úřadem.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: červen 2024 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení
•••• Výměna zkušeností, vzdělávání	<p>Osvěta mezi projektanty dopravních řešení a výměna zkušeností s implementací C2X nejen v podobě aktivní detekce/preference vozidel.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
Hledání zdrojů spolufinancování	<p>Prověřování možností spolufinancování. V roce 2017 byl doporučován např. Horizon 2020.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení

445 | Oblastní dopravně závislé řízení na zbývajících ústřednách



Kapitola Návrhu

- 3.2.19 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 5 000 000 Kč
- MHMP: 5 000 000 Kč

Charakteristika

Dosud připravovaný projekt rozvoje dopravně závislého řízení (mezi jinými opatřeními) se z více důvodů věnuje využití funkcí dopravních řídicích ústředí typu Scala. Převážně v centrální části města (centrum na pravém břehu Vltavy, Holešovice, Karlín, Libeň, Vysočany a Hloubětín) brání uplatnění oblastního dopravně závislého řízení dožívající generace ústředí VRS 2100.

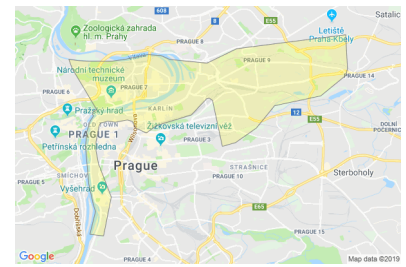
V návaznosti na nastartovanou generační výměnu ODŘÚ VRS 2100 za moderní VRS 5000 a jejich vlastní prostředky pro nadřazené řízení SSZ je žádoucí zajistit rozvoj dopravně závislého řízení také v ucelených oblastech spadajících pod tyto ústředny. Uplatnění jednotlivých ODŘÚ včetně jejich vlastních prostředků použitých na odpovídající úrovni zvyšuje odolnost, spolehlivost a přehlednost systému řízení jako celku a dává vyniknout dalším synergiím zvolené hierarchické struktury systémů.

Předpokládá se obdobná míra dovybavování světelně řízených křižovatek o potřebné periferie, doplnění videodohledu s detekcí incidentů, zajištění konektivity vůči územně příslušným ODŘÚ, využití vlastních pokročilých funkcí oblastních ústředí, provázání řešení do vyšší úrovně řízení a aktualizace dopravních řešení s implementací řešení pro dopravně závislé řízení ucelených oblastí.

Pozitivní dopady

- zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy,
- snížení rizika vzniku následných škod na zdraví i majetku,
- zvýšení informovanosti a orientace účastníků silničního provozu,
- zlepšení negativních dopadů na životní prostředí působením dopravy (exhalace, hluk, atd.),
- prohloubení synergií hierarchického uspořádání komponent systému řízení dopravy.

Lokalita



445 | Oblastní dopravně závislé řízení na zbývajících ústřednách

Úkol	Informace	Stav
Stabilizace koncepční strategie	<p>Ke zvážení mj. i sloučení s projektem oblastního dopravně závislého řízení zaměřeného na SSZ pod ústřednou Scala.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• Upřesnění opatření	<p>Upřesnit náplň, harmonogram a ekonomiku opatření. Znovuobnovit realizační fázi opatření.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení

449 | Východní tramvajová tangenta - územní stabilizace a příprava



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvají a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

48

Investiční náklady celkem

- Celkem: 3 500 000 Kč
- MHMP: 3 500 000 Kč

Charakteristika

Tzv. Východní tramvajová tangenta je tvořena soustavou stávajících a nových tramvajových tratí, které vytvoří systémové celoměstsky významné propojení městských částí Praha 11 - Praha 10 - Praha 3 - Praha 8. Tangenta umožní nabídnout rychlé a kvalitní spojení s potenciálem odlehčit dopravně přetížené centrum města. Vyjma stávajících nebo již v územním plánování připravovaných staveb je pro kompletní Východní tramvajové tangenty zapotřebí příprava stávajících dvou úseků tramvajových tratí, podchycených prozatím pouze v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy:

- Záběhlická - Eden - Vršovická
- Slavia/Kubánské nám. - Želivského

Účelem opatření je územně a funkčně tyto záměry s ohledem na jejich systémový charakter v územně-plánovací dokumentaci stabilizovat tak, aby v návaznosti na tento krok bylo možno zahájit projektovou přípravu. Součástí komplexního přeřešení dotčeného území je i úprava podjezdu ulice U Vršovického hřbitova.

Komplexní a včasná příprava těchto záměrů zvyšuje funkční i systémový potenciál dalších tramvajových tratí (např. záměr tramvajové tratě na Jižní Město, či tramvajové tratě tvořící tzv. jižní tramvajovou tangentu).

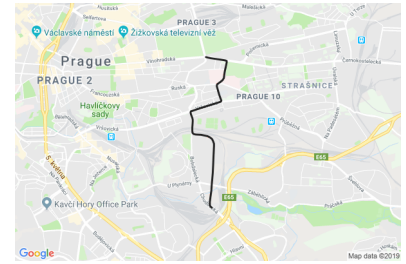
Investiční náklady zahrnují přibližný odhad projekčních prací nezbytných k územní stabilizaci uedených záměr v územním plánu, což má u nových tras ve městě vliv i na funkční využití okolního území. Potřebné projekční práce zahrnují technické ověřovací studie, statické a geologické posudky uvažovaných inženýrských staveb a architektonické řešení funkčních ploch v okolí nové tramvajové trati.

Pozitivní dopady

Územní a funkční stabilizace rozvojových záměrů bude mít tyto pozitivní efekty:

- stabilizace představ o územním a funkčním rozvoji vybraných lokalit
- odblokování územního rozvoje vybraných lokalit, kudy má být vedena dopravní infrastruktura
- potvrzení funkce a trasování diskutovaných záměrů
- možnost zahájení projekční přípravy pro potvrzené záměry s následnou fází realizace

Lokalita



Návazná realizace potvrzených záměrů přinese tyto pozitivní efekty:

- náhrada vyčíslených autobusových spojení ekologickou tramvajovou dopravou
- zvýšení kapacity a komfortu cestování, cestovní rychlosti
- vznik nových systémových tangenciálních propojení s cílem odlehčit přetíženému centru města
- vznik nových přímých spojení a provozních alternativ
- zlepšení operativnosti tramvajové sítě
- zajištění obsluhy nově se rozvíjejících lokalit (např. Bohdalec-Slatiny)
- zhodnocení kolejové infrastruktury (napojení nových zdrojů a cílů přepravní poptávky)
- zlepšení přestupních vazeb veřejné dopravy a prohloubení integrace
- městotvorná funkce tramvajové dopravy
- ekologické přínosy a snížení hluku a prašnosti z dopravy

Rizika

- technické limity a majetkoprávní vztahy v území
- konfigurace terénu
- nekoordinovaný územní rozvoj

449 | Východní tramvajová tangenta - územní stabilizace a příprava

Úkol	Informace	Stav
Zpracovat a projednat technické řešení v úseku KN/Slavia - Želivského	<p>Zpracovat a projednat s dotčenými institucemi a vlastníky nemovitostí podrobnější technické řešení trasování východní tramvajové tangenty v úseku Kubánské náměstí/Slavia - Želivského.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
Stabilizovat trasu východní tramvajové tangenty a zapracovat do Úp	<p>V územních a urbanistických studiích (Opatov, Bohdalec atd.) respektovat trasu východní tramvajové tangenty dle platných ZÚR a návrhu Metropolitního plánu. Územní studie jsou v současnosti vypracovávány.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor územního rozvoje MHMP Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Pracuje se na tom
Koordinace se záměrem Zakrytí Spořilovské	<p>Při jakýchkoliv změnách či úpravách záměru zakrytí Spořilovské ulice respektovat nezbytnost zachovat vedení tramvajové tratě v rámci východní tramvajové tangenty.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení

450 | Propojení komerční zóny Zličín s metrem



Kapitola Návrhu

- 3.2.13 Nová pěší propojení

Strategické cíle

- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 Kč

Charakteristika

Studijní prověření možností zřízení komfortní pěší vazby mezi metrem Zličín a obchodní zónou Avion/Ikea včetně možnosti propojení s obchodní zónou Globus. Studie může určit využití stávající mostní konstrukce, nebo výstavbu nové lávky. Klíčovým problémem je komfortní a bezpečné překonání ramp MÚK na Rozvadovské spojce a ulice Skandinávská. Oblast je dnes islně zatížena IAD a je nezbytné hledat i jiné dopravní módy pro obsluhu obchodních a zábavních center v oblasti.

Pěší propojení je nezbytné řešit v koordinaci s projektem rekonstrukce a zkapacitnění MÚK Řevnická.

Pozitivní dopady

Bezpečné a komfortní propojení pro chodce a cyklisty jako alternativa k přetížené IAD a nedostatečné VHD.

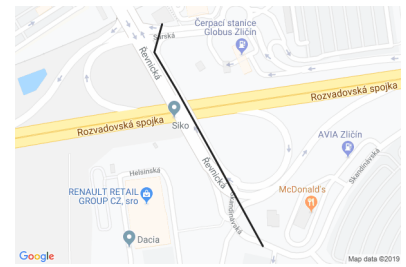
Rizika

Možná nutnost výstavby nového mostního objektu.

Riziko projednávání se všemi zúčastněnými subjekty

Snaha části politické reprezentace z období 2014-18 o vybudování parkoviště P+R na mostním objektu v této lokalitě.

Lokalita



450 | Propojení komerční zóny Zličín s metrem

Úkol	Informace	Stav
Vypracování studie na polohu a typ lávky	<p>Vypracování studie, která bude obsahovat odpovědi na otázky: Poloha lávky, šířkové uspořádání, typ nosné konstrukce a s tím související umístění opěr a podpěr, řešení zásahu do ochranného pásma silnice pro motorová vozidla, navazující stezky pro chodce a cyklisty, cena a harmonogram realizace ve variantách s architektonickou soutěží a bez. Studii lze vypracovat externě i interně. Součástí musí být participace zúčastněných subjektů (majitelů a provozovatelů OC, města a jeho společností a organizací) a následné projednání alespoň v RHMP. Výsledkem by mělo být rovněž doporučení následného postupu. Zadáání studie, resp. její částečné vyřešení může být obsahem přípravy rekonstrukce a zkapacitnění MÚK Řevnická.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
Stanovení dalšího postupu	<p>Na základě vypracování studie bude jasná poloha, typ, cena a harmonogram. Cílem tohoto úkolu je určit, zda s přípravou lávky dále pokračovat a jak. Tedy kdo bude investorem, správcem a jaké další kroky je nezbytné učinit (pořízení EIA, DÚR, DSP, změna ÚP atd.).</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: září 2021</p>	Čeká na zahájení

451 | Severní tramvajová tangenta - územní stabilizace a příprava



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvají a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

54

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 500 000 Kč
- MHMP: 2 500 000 Kč

Charakteristika

Tzv. Severní tramvajová tangenta je tvořena soustavou stávajících a nových tramvajových tratí, které vytvoří systémové celoměstsky významné propojení městských částí Praha 6 a Praha 8. Tangenta umožní nabídnout rychlé a kvalitní spojení s potenciálem odlehčení některých silně zatížených úseků. Vyjma stávajících nebo již v územním plánování připravovaných staveb je pro kompletaci Severní tramvajové tangenty zapotřebí příprava následujícího úseku tramvajové trati, podchyceného prozatím pouze v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy:

- Podbaba - Troja (ZOO) - Bohnice

Účelem opatření je územně a funkčně tento záměr s ohledem na jeho systémový charakter v územně-plánovací dokumentaci stabilizovat tak, aby v návaznosti na tento krok bylo možno zahájit projektovou přípravu.

Komplexní a včasná příprava tohoto záměru zvyšuje funkční i systémový potenciál dalších tramvajových tratí (např. záměr tramvajové tratě Kobylisy - Bohnice).

Investiční náklady zahrnují přibližný odhad projekčních prací nezbytných k územní stabilizaci uvedeného záměru v územním plánu, což má u nové trasy ve městě vliv i na funkční využití okolního území. Potřebné projekční práce zahrnují technické ověřovací studie, statické a geologické posudky uvažovaných inženýrských staveb a architektonické řešení funkčních ploch v okolí nové tramvajové trati.

Pozitivní dopady

Územní a funkční stabilizace rozvojových záměrů bude mít tyto pozitivní efekty:

- územní a funkční stabilizace dotčených lokalit
- potvrzení funkce a trasování záměru
- možnost zahájení projekční přípravy pro potvrzené záměry s následnou fází realizace
- rozvoj zoologické zahrady a botanické zahrady Troja

Návazná realizace potvrzených záměrů přinese tyto pozitivní efekty:

- náhrada vytižených autobusových spojení ekologickou tramvajovou dopravou
- zvýšení kapacity a komfortu cestování, cestovní rychlosti

Lokalita



- vznik nových systémových tangenciálních propojení s cílem odlehčit přetíženému centru města
- vznik nových přímých spojení a provozních alternativ
- zlepšení operativnosti tramvajové sítě
- zajištění obsluhy zoologické zahrady a botanické zahrady
- zhodnocení kolejové infrastruktury (napojení nových zdrojů a cílů přepravní poptávky)
- městotvorná funkce tramvajové dopravy
- ekologické přínosy a snížení hluku a prašnosti z dopravy

Rizika

- technické limity a majetkoprávní vztahy v území
- konfigurace terénu

451 | Severní tramvajová tangenta - územní stabilizace a příprava

Úkol	Informace	Stav
Technická stabilizace řešení mostu přes Vltavu vč. obou předpolí	Zajištění technické studie, schválení navrženého řešení pro zadání budoucí architektonické soutěže pro most (RHMP) Zodpovědný subjekt: Odbor Investic hl. m. Prahy Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
Studie pro celou trasu jako podklad pro změnu ÚP	Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• Zahájení změny ÚP	Zahájení administrace změny ÚP, zajištění souladu s Metropolitním plánem Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení
• • Stabilizace záměru v platném ÚP nebo MP	Projednání změny ÚP vč. schválení v RHMP a ZHMP, úzká kooperace IPR Praha a ÚZR MHMP Zodpovědný subjekt: Odbor územního rozvoje MHMP Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení

455 | Propojení Černý Most - Kyje Na Hutích



Kapitola Návrhu

- 3.2.13 Nová pěší propojení

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 Kč

Charakteristika

Studie nového propojení Černého mostu a Kyjí (Na Hutích) za účelem zkrácení cesty na metro Rajska zahrada a navázání na novou zastávku vlaku Praha - Rajska zahrada pro chodce a cyklisty. Oblast Kyjí (Na Hutích) je hustě osídlena a metro umožňuje rychlou cestu do centra města. Nové propojení umožní i zkrácení vazeb za službami v oblasti jižně od metra Rajska zahrada. Nezbytné koordinovat se záměrem SŽDC na novou zastávku vlaku.

Positivní dopady

Nové komfortní a bezpečné propojení zajišťující výrazné zkrácení cest od metra do hustě obydlené oblasti a naopak.

Zkrácení vazeb za službami jižně od Rajske zahrady.

Rizika

Riziko projednávání a navázání na stávající projekt nové vlakové zastávky

Lokalita



455 | Propojení Černý Most - Kyje Na Hutích

Úkol	Informace	Stav
Kontrola DÚR a DSP	Splnit do: leden 2020 Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	Splněno
<ul style="list-style-type: none"> Průběžná kontrola DSP 	<p>Průběžné sledování a kontrola DSP až doby vydání SP. Cílem je zajistit, že propojení stanice metra přes novou zastávku vlaku do ulice Borská bude skutečně realizováno. Nezbytná je také kontrola rozpočtu, aby bylo vše to, co bude předmětem platného SP, bylo realizováno. Jedná se tedy o supervizi investice SŽDC společně s investicí HMP (TSK a INV)</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Pracuje se na tom

456 | Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Stč.kraje



Kapitola Návrhu

- 3.2.9 Parkoviště P+R a B+R

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 575 600 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 7 250 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Provozní příjmy celkem

- Celkem: 2 250 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Opatření vychází ze souhrnu záměrů na výstavbu P+R v první prioritní oblasti Středočeského kraje, o předpokládané souhrnné kapacitě okolo 1800 parkovacích stání. Na území PMO se jedná o lokality (setříděné dle uvažované kapacity) Úvaly, Hostivice, Benešov, Lysá nad Labem, Strančice, Zdice, Čelákovice a Milovice o celkové kapacitě 1400 parkovacích stání. U jednotlivých lokalit se pohybuje kapacita od 50 do 450 parkovacích stání.

Pozitivní dopady

- může zvýšit atraktivitu páteřních linek,
- pro uživatele zůstává přeprava vně území Prahy flexibilní, zatímco mezi městy a v Praze může být jednodušší/rychlejší,
- při zcelení do krajského systému může síť do budoucna plnit klíčovou roli v zajištění dopravní obsluhy řídké osídlených oblastí.

Negativní dopady

- pohodlná konkurence pro méně atraktivní autobusovou hromadnou dopravu a nemotorovou dopravu,
- nárůst živelného parkování u terminálů, stanic a zastávek páteřní hromadné dopravy,
- lokálně se může jednat o významný zdroj/cíl automobilové dopravy.

Rizika

- zajištění pozemků, návrh, realizace a provoz parkovacích kapacit ponechaný na bedrech obcí,
- nekoncepční přístup (realizace příliš nízkých kapacit P+R v lokalitách, jejichž parametry a možnosti tomu neodpovídají),
- nepřiměřené prodražování staveb včetně jejich provozu již při návrhu lokalit a formy staveb,
- slabá ochrana strategických pozemků (absence aktivní majetkové politiky kraje) a obtížná projednatelnost strategických záměrů ze strany kraje (NIMBY, obce, ...),
- investiční, finanční a provozní roztržiténost osamocených řešení jednotlivých obcí,
- náročné převody pozemků od SŽDC a ČD s nejistým výsledkem,
- komplikovaná příprava pozemků u přeložek inženýrských sítí a demolic.

Lokalita



456 | Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Stč.kraje

Úkol	Informace	Stav
Zajištění zpracování ÚTS pro "krajská" P+R	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Pracuje se na tom
Zajištění zpracování projektových dokumentací ke stavbě "krajských" P+R	<p>Zajištění veškeré dokumentace potřebné ke stavbě - DÚR, DPS, DSP.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: září 2020</p>	Čeká na zahájení
Koordinace s ostatními investory - s obcemi a SŽDC	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Pracuje se na tom
Realizace stavby "krajských" P+R	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení

457 | Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Stč.kraje



Kapitola Návrhu

- 3.2.9 Parkoviště P+R a B+R

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 200 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 14 186 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Provozní příjmy celkem

- Celkem: 4 314 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Opatření vychází ze souhrnu záměrů na výstavbu P+R v druhé prioritní oblasti Středočeského kraje, o předpokládané souhrnné kapacitě okolo 3250 parkovacích stání. Na území PMO se jedná o lokality (setříděné dle uvažované kapacity) Unhošť, Říčany, Beroun, Kralupy nad Vltavou, Mstěnice, Řevnice, Dobřichovice, Čerčany, Nučice, Jeneč, Poříčany, Mirošovice, Mělník, Jinočany, Senohraby, Rudná, Sázava, Měchenice, Nelahozeves a Stochov o celkové kapacitě 2880 parkovacích stání. U jednotlivých lokalit se pohybuje kapacita od 20 do 350 parkovacích stání.

Positivní dopady

- může zvýšit atraktivitu páteřních linek,
- pro uživatele zůstává přeprava vně území Prahy flexibilní, zatímco mezi městy a v Praze může být jednodušší/rychlejší,
- při zcelení do krajského systému může síť do budoucna plnit klíčovou roli v zajištění dopravní obsluhy řidce osídlených oblastí.

Negativní dopady

- pohodlná konkurence pro méně atraktivní autobusovou hromadnou dopravu a nemotorovou dopravu,
- nárůst živelného parkování u terminálů, stanic a zastávek páteřní hromadné dopravy,
- lokálně se může jednat o významný zdroj/cíl automobilové dopravy.

Rizika

- zajištění pozemků, návrh, realizace a provoz parkovacích kapacit ponechaný na bedrech obcí,
- nekoncepční přístup (realizace příliš nízkých kapacit P+R v lokalitách, jejichž parametry a možnosti tomu neodpovídají),
- nepřiměřené prodražování staveb včetně jejich provozu již při návrhu lokalit a formy staveb,
- slabá ochrana strategických pozemků (absence aktivní majetkové politiky kraje) a obtížná projednatelnost strategických záměrů ze strany kraje (NIMBY, obce, ...),
- investiční, finanční a provozní roztržičnost osamocených řešení jednotlivých obcí,
- náročné převody pozemků od SŽDC a ČD s nejistým výsledkem,
- komplikovaná příprava pozemků u přeložek inženýrských sítí a demolic.

Lokalita



457 | Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Stč.kraje

Úkol	Informace	Stav
Zajištění zpracování ÚTS pro "krajská" P+R	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: červen 2020</p> <p>Kontrolní termín: leden 2020</p>	Pracuje se na tom
Zajištění zpracování projektových dokumentací ke stavbě "krajských" P+R	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: červen 2021</p> <p>Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
Koordinace s ostatními investory - s obcemi a SŽDC	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: prosinec 2023</p> <p>Kontrolní termín: červen 2020</p>	Pracuje se na tom
Realizace stavby "krajských" P+R	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: prosinec 2023</p> <p>Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení

458 | Detekce jízdy ve vyhrazeném jízdním pruhu



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

6

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

6

Investiční náklady celkem

- Celkem: 5 000 000 Kč
- MHMP: 5 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 250 000 Kč / rok
- MHMP: 250 000 Kč / rok

Charakteristika

S rozmachem vyhrazených jízdních pruhů (zejména pro autobusy hromadné dopravy) vzniká potřeba zajištění jejich respektovanosti, neboť zneužívání VJP se postupem času stává v městských podmínkách poměrně častým jevem.

Jednou z možností je instalace automatické detekce neoprávněných jízd ve VJP, kdy soustava několika kamer monitoruje VJP, které v případě zjištěného přestupku ukládají videosekvence vč. rozlišení registrační značky vozidla. Systém může umožňovat i detekci vozidel se zákazem vjezdu na daném profilu komunikaci (např. při omezení vjezdu nákladních vozidel).

Projekt předpokládá pilotní ověření na vybrané lokalitě.

Positivní dopady

- Snížení jízdních dob VHD
- Zvýšení dohledu nad silničním provozem
- Oproti náhodnému dohledu PČR se jedná o efektivnější řešení

Negativní dopady

- Poměrně vysoká investice i provoz
- Negativní přijetí laickou veřejností

Rizika

- Nevyzkoušená technologie
- Jedná se pouze o pilotní ověření, z celoměstského hlediska s malým dopadem

Lokalita



Grafická dokumentace

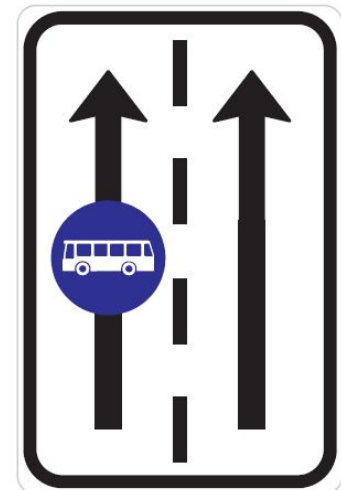
PRŮZKUM AKTUÁLNÍ RESPEKTOVANOSTI VYHRAZENÝCH PRUHŮ PRO AUTOBUSY

Závěrečná zpráva

Zpracoval: CZECH Consult, spol. s r. o.,
Zderazská 1625/65
153 00 Praha – Radotín

Hlavní projektant: Bc. Jan Rajman
Projektant: Ing. Pavel Tesar
Předkládá: Ing. Zdeňek Strádal
jednatel společnosti

Praha, listopad 2016



IP 20a
Vyhrazený jízdní
pruh

458 | Detekce jízdy ve vyhrazeném jízdním pruhu

Úkol	Informace	Stav
Definice cílů projektu	Definice cílů v kontextu současné legislativy. Zda se má jednat o systém represivní či jen upozorňující. ODO MHMP Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: únor 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení
Projednání s dotčenými orgány	Projednání s PČR potažmo městskou policií. Zodpovědný subjekt: Městská policie hl. m. Prahy Splnit do: únor 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení
Realizace	Pilotní projekt na monitoring zneužívání BUS VJP Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: únor 2020	Čeká na zahájení

459 | Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy



Kapitola Návrhu

- 3.2.18 Inovace v městské správě dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

3

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 800 000 Kč / rok
- MHMP: 800 000 Kč / rok

Charakteristika

Toto opatření má za cíl stanovit **základní standardy a nastavení plánů mobility velkých zaměstnavatelů a škol** a zřídit funkci **koordinátora** plánů mobility (systematická podpora Magistrátu HMP v zajištění propojení dopravního plánování strategických dokumentů HMP a všech pražských městských, případně středočeských organizací). Opatření musí být součástí **marketingu** HMP na podporu udržitelné mobility.

Jde o strategické dokumenty pro **větší zaměstnavatele a školy**, které ctí základní principy plánů udržitelné mobility a slouží ke **zjišťování a vyhodnocování dopravního chování zaměstnanců, žáků a studentů** (rodičů dovážejících žáky či studenty) a případně i **návštěvníků**. Na základě analýzy se navrhne řešení pro ovlivňování dopravního chování dojíždějících za účelem vyšší efektivity a udržitelnosti. Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy jsou blíže uživateli dopravního systému než plán mobility celého města/oblasti, a tudíž mohou na uživatele lépe zacílit.

Positivní dopady

- vtáhnutí velkých firem a škol k větší zodpovědnosti i za dopravu zaměstnanců/žáků

Negativní dopady

- *bez dopadu*

Rizika

- **neochota** velkých zaměstnavatelů a škol zaobírat se svým plánem mobility - **formální plnění**

Lokalita



459 | Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy

Úkol	Informace	Stav
Studie: "Stanovení základních standardů a nastavení plánů mobility velkých zaměstnavatelů a škol"	<p>Zadat u externího dodavatele studii, která by určila standardy a nastavení mechanismů, které stanoví minimální hranici pro zpracovávání plánů mobility. Studie zároveň navrhne subjekty, pro které bude, při dosažení minimální hranice, zpracovávání plánů mobility povinné (např. instituce zřízené státní státem/krajem/městem atp.) či fakultativní (ostatní). Výsledné návrhy studie vyjdou z analýzy "dobré praxe" obdobných úspěšných projektů v zahraničí.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• Zřízení pracovního místa koordinátora plánů udržitelné mobility pro velké zaměstnavatele a školy	<p>Administrativní a technické úkony a následný nábor pracovníka.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: březen 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• Začlenění činností koordinátora do marketingu HMP k udržitelné mobilitě	<p>Koordinace činností koordinátora plánů udržitelné mobility pro velké zaměstnavatele a školy do celkového marketingu HMP k podpoře udržitelné mobility.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: březen 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

460 | Rozvoj P+R v prioritní oblasti 3 Stč.kraje



Kapitola Návrhu

- 3.2.9 Parkoviště P+R a B+R

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

120

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

120

Investiční náklady celkem

- Celkem: 698 500 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 8 185 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Provozní příjmy celkem

- Celkem: 2 392 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Opatření vychází ze souhrnu záměrů na výstavbu P+R v třetí prioritní oblasti Středočeského kraje, o předpokládané souhrnné kapacitě okolo 2550 stání. Na území PMO se jedná o lokality (setříděné dle uvažované kapacity) Brandýs nad Labem, Roztoky, Tuklaty, Český Brod, Všenory, Černošice, Karlštejn, Byšice, Zeleneč, Mnichovice, Neratovice, Zadní Třeboň, Bystřice, Čtyřkoly, Měšice, Libčice nad Vltavou, Kojetice, Dobříš, Jílové u Prahy, Loděnice, Velvary, Hovorčovice a Vrané nad Vltavou o celkové kapacitě okolo 1750 stání. U jednotlivých lokalit se pohybuje kapacita od 10 do 316 parkovacích stání.

Pozitivní dopady

- může zvýšit atraktivitu páteřních linek,
- pro uživatele zůstává přeprava vně území Prahy flexibilní, zatímco mezi městy a v Praze může být jednodušší/rychlejší,
- při zcelení do krajského systému může síť do budoucna plnit klíčovou roli v zajištění dopravní obsluhy řídké osídlených oblastí.

Negativní dopady

- pohodlná konkurence pro méně atraktivní autobusovou hromadnou dopravu a nemotorovou dopravu,
- nárůst živelného parkování u terminálů, stanic a zastávek páteřní hromadné dopravy,
- lokálně se může jednat o významný zdroj/cíl automobilové dopravy.

Rizika

- zajištění pozemků, návrh, realizace a provoz parkovacích kapacit ponechaný na bedrech obcí,
- nekonceptní přístup (realizace příliš nízkých kapacit P+R v lokalitách, jejichž parametry a možnosti tomu neodpovídají),
- nepřiměřené prodražování staveb včetně jejich provozu již při návrhu lokalit a formy staveb,
- slabá ochrana strategických pozemků (absence aktivní majetkové politiky kraje) a obtížná projednatelnost strategických záměrů ze strany kraje (NIMBY, obce, ...),
- investiční, finanční a provozní roztržštěnost osamocených řešení jednotlivých obcí,
- náročné převody pozemků od SŽDC a ČD s nejistým výsledkem,
- komplikovaná příprava pozemků u přeložek inženýrských sítí a demolic.

Lokalita



460 | Rozvoj P+R v prioritní oblasti 3 Stč.kraje

Úkol	Informace	Stav
Zajištění zpracování ÚTS pro "krajská" P+R	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: červen 2020</p> <p>Kontrolní termín: leden 2020</p>	Pracuje se na tom
Zajištění zpracování projektových dokumentací ke stavbě "krajských" P+R	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: červen 2021</p> <p>Kontrolní termín: září 2020</p>	Čeká na zahájení
Koordinace s ostatními investory - s obcemi a SŽDC	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: prosinec 2028</p> <p>Kontrolní termín: červen 2024</p>	Pracuje se na tom
Realizace stavby "krajských" P+R	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: prosinec 2028</p> <p>Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení

461 | Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Stč.kraje



Kapitola Návrhu

- 3.2.9 Parkoviště P+R a B+R

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

144

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

144

Investiční náklady celkem

- Celkem: 381 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 3 183 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Provozní příjmy celkem

- Celkem: 900 000 Kč / rok
- MHMP: 0 Kč / rok

Charakteristika

Opatření vychází ze souhrnu záměrů na výstavbu P+R mimo prioritní oblasti Středočeského kraje, o předpokládané souhrnné kapacitě okolo 1100 stání. Na území PMO se jedná o lokality (setříděné dle kapacity) Dolní Břežany, Kladno, Jesenice, Zdiby, Pyšely, Mělník, Nový Knín, Davle, Hradištko, Mníšek pod Brdy, Mšeno, Štěchovice a Chýně o celkové kapacitě okolo 850 stání. U jednotlivých lokalit se pohybuje kapacita od osmi do 200 parkovacích stání.

Pozitivní dopady

- může zvýšit atraktivitu páteřních linek,
- pro uživatele zůstává přeprava vně území Prahy flexibilní, zatímco mezi městy a v Praze může být jednodušší/rychlejší,
- při zcelení do krajského systému může síť do budoucna plnit klíčovou roli v zajištění dopravní obsluhy řídké osídlených oblastí.

Negativní dopady

- pohodlná konkurence pro méně atraktivní autobusovou hromadnou dopravu a nemotorovou dopravu,
- nárůst živelného parkování u terminálů, stanic a zastávek páteřní hromadné dopravy,
- lokálně se může jednat o významný zdroj/cíl automobilové dopravy.

Rizika

- zajištění pozemků, návrh, realizace a provoz parkovacích kapacit ponechaný na bedrech obcí,
- nekoncepční přístup (realizace příliš nízkých kapacit P+R v lokalitách, jejichž parametry a možnosti tomu neodpovídají),
- nepřiměřené prodražování staveb včetně jejich provozu již při návrhu lokalit a formy staveb,
- slabá ochrana strategických pozemků (absence aktivní majetkové politiky kraje) a obtížná projednatelnost strategických záměrů ze strany kraje (NIMBY, obce, ...),
- investiční, finanční a provozní roztržštěnost osamocených řešení jednotlivých obcí,
- náročné převody pozemků od SŽDC a ČD s nejistým výsledkem,
- komplikovaná příprava pozemků u přeložek inženýrských sítí a demolic.

Lokalita



461 | Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Stč.kraje

Úkol	Informace	Stav
Zajištění zpracování ÚTS pro "krajská" P+R	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: červen 2020</p> <p>Kontrolní termín: leden 2020</p>	Pracuje se na tom
Zajištění zpracování projektových dokumentací ke stavbě "krajských" P+R	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: červen 2021</p> <p>Kontrolní termín: září 2020</p>	Čeká na zahájení
Koordinace s ostatními investory - s obcemi a SŽDC	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: prosinec 2030</p> <p>Kontrolní termín: červen 2024</p>	Pracuje se na tom
Realizace stavby "krajských" P+R	<p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje</p> <p>Splnit do: prosinec 2030</p> <p>Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení

462 | Revitalizace Václavského náměstí / spodní část



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

1

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

20

Investiční náklady celkem

- Celkem: 412 000 000 Kč
- MHMP: 412 000 000 Kč

Charakteristika

Komplexní revitalizace Václavského náměstí dle studie Cigler Marani z roku 2005. Revitalizace spočívá v obnově všech povrchů, inženýrských sítí, obnovení a doplnění stromořadí. Z povrchu zmizí část parkovacích stání a rozšíří se chodníkové plochy.

Studie Cigler Marani umožňuje opětovné zavedení tramvajového provozu v horní části Václavského náměstí, tj. Vodičkova - Vinohradská. Jeho zavedení je však předmětem dalších jednání a změny územního plánu, naráží však dosud na odpor některých zúčastněných akterů i přes jasnou systémovost této vazby a odlehčení ulice Ječná. Finanční náklady na vybudování tramvajové trati jsou v rámci celkové revitalizace poměrově minimální.

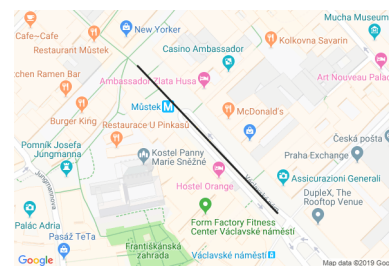
Pozitivní dopady

Celkové zhodnocení celého prostoru Václavského náměstí, vyšší komfort a bezpečnost pro všechny účastníky provozu, odstranění zanedbaného prostoru. Revitalizace inženýrských sítí.

Rizika

Koordinace projektu se všemi zúčastněnými aktéry. Diskuze o vybudování tramvajové trati v horní části náměstí.

Lokalita



462 | Revitalizace Václavského náměstí / spodní část

Úkol	Informace	Stav
Výběr zhotovitele stavby	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: červenec 2019 Kontrolní termín: červen 2019</p>	Pracuje se na tom
• Realizace stavby	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: říjen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
DÚR	<p>Nové DÚR s ohledem na umístění sdružených sloupů VO+TT, kolejí, apod. Projektant Jakub Cígler architekti</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení

463 | Zkapacitnění Štěrboholské radiály MÚK Rybníčky - Průmyslová



Kapitola Návrhu

- 3.2.5 Dokončení Městského okruhu

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

40

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 300 000 000 Kč
- MHMP: 300 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o studii, projektovou dokumentaci a realizaci opatření zkapacitnění MO v úseku MÚK Rybníčky - Průmyslová, která je relativně rychle proveditelná oproti přeložce Městského okruhu do tunelových úseků. Přeložka MO, která navýší kapacitu uliční sítě v tomto segmentu Prahy je zprovoznitelná až po roce 2030 za předpokladu dostatku finančních prostředků. Zkapacitněním se odstraní málo kapacitní připojení na MO z ulice Průmyslová, kde dochází k velkému rozdílu intenzit a jsou zde časté kongesce a také se tím reaguje na zkapacitnění všech silničních/dálničních vstupů do HMP (D0, D10, D11 a I/12). Jedná se o zkapacitnění úseku cca 1 km silnice pro motorová vozidla o jeden jízdní pruh v každém směru.

Intenzita automobilové dopravy na předmětném úseku byla v roce 2017 94 400 voz./24h

Pozitivní dopady

Zvýšení kapacity úseku

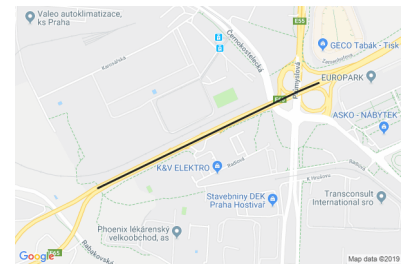
Zvýšení bezpečnosti

Zvýšení stability provozu

Rizika

Možnost zásahu do pozemků cizích vlastníků.

Lokalita



463 | Zkapacitnění Štěrboholské radiály MÚK Rybníčky - Průmyslová

Úkol	Informace	Stav
Vypracování DÚR a DSP a vydání ÚR a SP	<p>Předmětem úkolu je vypracování projektové dokumentace pro stupeň DÚR a DSP a úspěšné získání územního rozhodnutí a stavebního povolení.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: červen 2021</p>	Čeká na zahájení
Realizace zkapacitnění v předmětném úseku	<p>Předmětem úkolu je realizace zkapacitnění (zemní těleso, odvodnění, vozovky, SDZ, VDZ, silniční záchytný systém a související stavby) Jižní spojky v předmětném úseku a uvedení do zkušebního provozu.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: leden 2023</p>	Čeká na zahájení

464 | Zkapacitnění Jižní spojky Vídeňská - 5. května



Kapitola Návrhu

- 3.2.5 Dokončení Městského okruhu

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 150 000 000 Kč
- MHMP: 150 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o propojení připojovacích a odbočovacích pruhů do průpletového úseku, což znamená rozšíření násypu pozemní komunikace o cca 3 m na každou stranu (pravděpodobně bude nutné i vybudování protihlukových stěn) v délce cca 350 m, nebo zásah do středního dělicího pásu a rekonstrukci vozovek v délce cca 600m. Jedná se o výkup pozemků, přípravu projektové dokumentace a realizaci.

Pozitivní dopady

Zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu

Negativní dopady

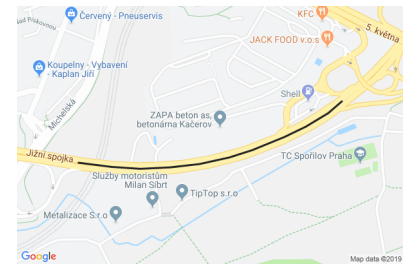
Nutnost řešit výkupy pozemků i pod současnou Jižní spojkou, což znamená další investiční náklady

Rizika

Zásah do pozemků cizích vlastníků včetně otevření problematiky nevykoupených pozemků pod současnou jižní spojkou

Nutnost budovat protihlukové stěny při zásahu do stávajícího stavu a jejich otazná účinnost v hlukové studii.

Lokalita



464 | Zkapacitnění Jižní spojky Vídeňská - 5. května

Úkol	Informace	Stav
Majetkoprávní příprava	<p>Prvním krokem k přípravě projektu je výkup pozemků, který je nezbytný nejen pod předmětnou stavbou, ale i pod současnou Jižní spjkou. Budou tak narovnány současné majetkové poměry.</p> <hr/> <p>Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Čeká na zahájení
Příprava DÚR, získání územního rozhodnutí	<p>Vypracování projektové dokumentace ve stupních DÚR a DSP a získání územního rozhodnutí a stavebního povolení.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení
• Realizace zkapacitnění v předmětném úseku	<p>Realizace stavby zkapacitnění včetně souvisejících staveb v předmětném úseku a uvedení do zkušebního provozu</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: leden 2024</p>	Čeká na zahájení

466 | Zjednodušení a valorizace tarifu společného IDS



Kapitola Návrhu

- 3.1.10 Integrovaný dopravní systém

Strategické cíle

- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 3 000 000 Kč
- MHMP: 3 000 000 Kč

Charakteristika

Integrovaný tarif má umožnit cestujícím **na jednu jízdenku** libovolně přestupovat mezi jednotlivými linkami, druhy dopravy nebo dopravci (v duchu zásad „1 jízdenka, 1 tarif, 1 jízdní řád, 1 síť“). Integrovaný přestupní tarif je zároveň **nutnou podmínkou pro uplatnění principu integrace a s ním spojené optimalizace dopravy**. Cílem integrovaného tarifu je odstranění rozdílů mezi tarifními podmínkami v oddělených systémech veřejné dopravy, aby cestující mohli plnohodnotně využívat komplexní nabídku veřejné dopravy, která je k dispozici.

Kvůli historickému, často nejednotnému vývoji v různých částech Středočeského kraje, současné nastavení jednotlivých tarifů (PID, SID, PAD) obsahuje mnoho **výjimek**, které jsou často pro cestující matoucí, nejednoznačné a mnohdy i složité. Toto opatření má za cíl nalezení modelu zjednodušení tarifních podmínek společného IDS tak, aby byla nalezena **rovnováha** zajišťující **dostatečnou srozumitelnost a jednotnost tarifu pro cestujícího při zachování finanční stability IDS a nenavyšování nákladů za zbytečnou „kontrolní“ odbavovací techniku**.

Toto opatření má zároveň za cíl stanovit **nastavení pravidel valorizace tarifu společného IDS v souladu se strategickým cílem** "Zvýšení finanční udržitelnosti". V tomto případě se jedná o **systemové** zajištění finanční udržitelnosti provozu VHD z hlediska tarifu. Valorizace tarifu zpracovaná dle těchto pravidel bude jedním ze základních odborných podkladů organizátora předkládaných příslušným samosprávným orgánům k finálnímu rozhodnutí.

Positivní dopady

- **zajištění finanční udržitelnosti** systému IDS v závilosti na **aktuálním ekonomickém vývoji**
- **zabránění velkým skokům** v ceně jízdného
- **více cestujících** ve veřejné dopravě (atraktivita a jednoduchost tarifu)
- **lepší využívání finančních prostředků objednavatele**

Lokalita



Negativní dopady

- častější pohyb cen tarifu IDS v případě automatické valorizace

Rizika

- **politická neshoda Prahy, Středočeského kraje a středočeských municipalit** na rozvoji společného IDS se společným organizátorem a následný rozpad IDS
- **nemožnost shody samospráv na jednotném a společném postupu** při stanovování tarifu společného IDS
- možné **zvýšení nákladů** na kompenzace při zavedení **určitých slev na jednom ze samoprávných území**

466 | Zjednodušení a valorizace tarifu společného IDS

Úkol	Informace	Stav
Rozbor Analýzy Tarifu PID	<p>"Analýza Tarifu PID s výhledem na rozvoj společného IDS Prahy a Středočeského kraje" byla zpracována společností Deloitte Česká republika pro zadavatele - odbor RFD MHMP v září 2018. Rozbor Analýzy má zjistit, co v Analýze chybí, a navrhnout oblasti k doplnění.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Pracuje se na tom
<p>• Doplnění Analýzy Tarifu PID a schválení návrhu společného postupu</p>	<p>Odbor dopravy KÚ SČK v součinnosti s odborem RFD MHMP (alternativně IDSK a ROPID) zadá doplnění "Analýzy Tarifu PID s výhledem na rozvoj společného IDS Prahy a Středočeského kraje" tak, aby byly doplněny zjištěné chybějící oblasti a stanoven společný postup obou krajů vedoucí ke zjednodušení a valorizaci tarifu společného IDS. Po svém doplnění bude Analýza spolu s návrhem společného postupu obou krajů předložena do "Řídící rady společného IDS".</p> <p>Zodpovědný subjekt: Integrovaná doprava Středočeského kraje Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: březen 2020</p>	Čeká na zahájení
<p>• • Schvalovací proces v orgánech hl. m. Prahy a Středočeského kraje</p>	<p>Předložení "Analýzy Tarifu PID s výhledem na rozvoj společného IDS Prahy a Středočeského kraje" a společného postupu ke schválení ve výborech, radách a zastupitelstvech obou krajů.</p> <p>Splnit do: březen 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

467 | Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030



Kapitola Návrhu

- 3.2.18 Inovace v městské správě dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

30

Investiční náklady celkem

- Celkem: 3 000 000 Kč
- MHMP: 3 000 000 Kč

Charakteristika

Současný stav dopravního systému Prahy není uspokojivý ani ve vztahu k zajištění stávajících přepravních potřeb města a jeho zájmového území, ani k požadavkům na tvorbu a ochranu životního prostředí. Rozvoj dopravního systému je oproti celkovému rozvoji města stále opožděn, a to jak co do využitelných kapacit a stavu technické základny, tak, v některých případech, i svým organizačním uspořádáním a legislativním zázemím.

Předmětem opatření je zpracování jasně vize dalšího rozvoje páteřní sítě za horizontem Akčního plánu P+ (rok 2030) pro všechny druhy dopravy v souladu s Dopravní politikou a v návaznosti na dokončený Metropolitní plán. V posledních letech dochází k přehodnocení některých plánovaných staveb, které však nejsou řešeny v kompaktním celku. Je třeba jasně stanovit, které stavby a v jaké prioritě mají být připravovány a stavěny, i s ohledem na územní/metropolitní plán. Výsledky studie by měly být podpořeny intenzivním využitím multimodálního makromodelování k ověření variant a socio-ekonomickým výpočtem společenských nákladů dopravního systému. Závěrem studie musí být stanovení optimálního harmonogramu výstavby páteřní dopravní sítě, vč. určení časové a provozní návaznosti jednotlivých úseků.

Positivní dopady

- soustředění projekčních prací na jasně definované úseky páteřní sítě
- současně s projektováním nadřazené komunikační sítě řešit ostatní druhy dopravy na původním skeletu, který bude po realizaci nadřazené sítě zaměřen primárně na aktivní dopravu

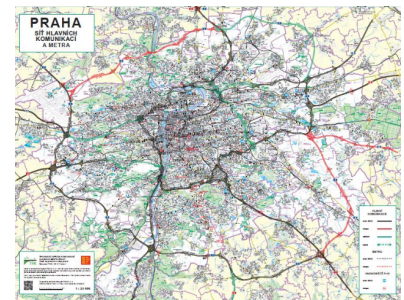
Rizika

- vzhledem k horizontu realizace a délce trvání celého procesu výstavby se jeví jako velké riziko neochota politické reprezentace řešit projekty s přesahem přes více volebních období
- odpor veřejnosti ke stavbě tunelů s ohledem na vývoj a mediální prezentaci již dokončených děl

Lokalita



Grafická dokumentace



467 | Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030

Úkol	Informace	Stav
Strategie rozvoje pražského metra	<p>Ve spolupráci s DPP, ROPID, TSK zpracovat studii Strategie rozvoje pražského metra. Cílem vypracování studie Strategie rozvoje pražského metra je poskytnout politické reprezentaci města i městským částem hl. m. Prahy, a stejně tak i širší odborné i laické veřejnosti, odborný názor na systémové ukotvení metra v systému obsluhy území, zejména proto, aby existovala řádně podložená koncepce rozvoje metra, vytvořená na modelu předpokládaného rozvoje města i Metropolitní oblasti tak, jak s těmito fenomény pracuje Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, návrh nového územního plánu Prahy (Metropolitní plán), a další stěžejní dokumenty, určující výhledovou představu o sídelní oblasti, jako jsou Zásady územního rozvoje a další, ve smyslu demografické prognózy i prostorového a funkčního uspořádání území. Studie má vyhodnotit obor působnosti metra v Praze a jeho funkci v celoměstském systému veřejné hromadné dopravy. Výchozím stavem sítě metra pro zpracování studie jsou stávající trasy A, B, C a trasa metra D v úseku Depo Písnice – Náměstí Míru. V rámci úkolu se předpokládá dle potřeby předložit, analyzovat a vyhodnotit varianty rozvoje, a to jak územně-technické, tak časové či etapizační. Očekávaným výsledkem prací na dokumentu budou doporučení pro další kroky vůči rozvojovým záměrům metra v Praze, formy jejich územní ochrany nebo stabilizace v územně-plánovací dokumentaci, případně další úkoly a procesní doporučení pro orgány samosprávy města ve vztahu k rozvojovým záměrům metra.</p> <p>Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
Studie rozvoje dopravní sítě AD	<p>Zpracování studie rozvoje dopravní sítě automobilové dopravy po roce 2030 s ohledem na v té době skutečný stav příprav a realizace úseků MO, PO a radiálních komunikací. Studie bude vycházet z platného územního plánu, který však bude mít ambice dále rozvíjet. Studie bude provázána s obdobnou studií HD. Studie se může stát důležitým podkladem pro aktualizaci P+. Studie musí pracovat s různými scénáři rozvoje automobilizace (zohlednění trendů vyspělých států západní EU i ČR) a s různými scénáři realizovatelnosti infrastruktury. Nezbytné je tedy zahrnout citlivostní analýzu na různé vnější vstupy i CBA jednotlivých řešení s ohledem na scénáře finančních možností města.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
Studie rozvoje dopravní sítě HD	<p>Zpracování studie rozvoje dopravní sítě zejména metra po roce 2030. Studie bude vycházet z platného územního plánu, který však bude mít ambice dále rozvíjet. Studie bude provázána s obdobnou studií AD. Studie se může stát důležitým podkladem pro aktualizaci P+. Bude se tak de facto jednat o syntézu zpracovaných strategií tramvajových tratí, metra (z tohoto opatření), železnice doplněné o autobusovou dopravu a lanové dráhy. Součástí musí být i možné scénáře financování z rozpočtu města a CBA.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení

475 | Program rekonstrukcí přestupních bodů VHD



Kapitola Návrhu

- 3.1.6 Zlepšení prostředí veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

120

Investiční náklady celkem

- Celkem: 4 500 000 000 Kč
- MHMP: 3 015 000 000 Kč

Charakteristika

Opatření zahrnuje nastavení programu rekonstrukcí přestupních bodů PID (VHD) na území Prahy i na území Středočeského kraje za účelem systematického zvyšování kvality přestupní vazby v rámci PID dle zásad obsažených ve Standardu zastávek PID. V rámci programu bude nutná spolupráce všech investorů a správců jednotlivých částí přestupních bodů, včetně státní organizace SŽDC. Opatření rovněž zahrnuje nastavení příslušných pravidelných finančních toků do tohoto programu (celkově či částečně přes organizátora IDS).

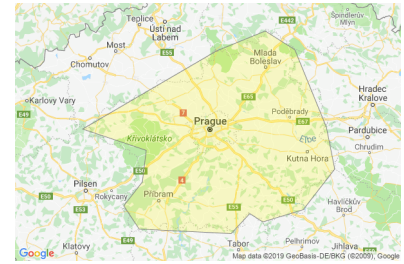
Pozitivní dopady

Kvalita přestupní vazby je jedním ze základních oblastí vnímání kvality veřejné dopravy ze strany cestujících. Systematické rekonstrukce přestupních bodů dle zásad obsažených ve Standardu zastávek PID zvýší atraktivitu veřejné dopravy pro cestující, odstraní bariéry při přestupu a celkově zpřístupní veřejnou dopravu. Snadný a komfortní přestup rovněž v určitých případech umožní nové trasy cestujícím a příklon k osovému pojetí linkového vedení.

Rizika

Nedodržování koncepčních dokumentů (Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, Standard zastávek PID), extensivní výklad právních a technických norem při návrhu a projednávání rekonstrukcí přestupních bodů.

Lokalita



Grafická dokumentace



475 | Program rekonstrukcí přestupních bodů VHD

Úkol	Informace	Stav
Vytipování konkrétních přestupních bodů a sestavení harmonogramu rekonstrukcí	<p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy</p> <p>Splnit do: prosinec 2020</p> <p>Kontrolní termín: červen 2020</p>	Pracuje se na tom
• Rekonstrukce vybraných přestupních bodů a terminálů	<p>Splnit do: prosinec 2030</p> <p>Kontrolní termín: prosinec 2026</p>	Čeká na zahájení

476 | Realizace 2. vestibulu metra Vltavská



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvají a metra

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2025

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 420 000 000 Kč
- MHMP: 420 000 000 Kč

Charakteristika

Druhý vestibul stanice Vltavská metra navazuje na připravovanou modernizaci železniční tratě Praha - Letiště VHP - Kladno a připravovanou zástavbu oblasti Bubny-Zátory.

Ve stanici metra Vltavská je druhý vestibul stanice umístěn na jejím severním čele. Je navržen do těsné blízkosti severního vestibulu nově posunuté stanice železnice Praha-Bubny. Jedná se o klasický vestibul metra.

Přesná podoba a poloha vestibulu je závislá na podobě zástavby na povrchu.

Positivní dopady

Vestibul ve stanici Vltavská by do budoucna měl zlepšit pokrytí VHD v nově urbanizovaném území Bubny - Zátory, konkrétně v jeho centrální části, které je dnes, ale dá se předpokládat i do budoucna, obtížně obslužitelná VHD. Zajišťuje lepší přestup v relaci metro x vlak.

Negativní dopady

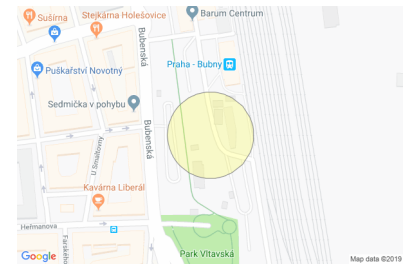
Negativní dopady nejsou identifikovány

Rizika

Obtížné nalezení investičních zdrojů vzhledem k investiční náročnosti výstavby druhých vestibulů.

Pro úspěšný návrh druhého vestibulu stanice metra Vltavská je nutná úzká koordinace záměru s projektem modernizace železniční tratě a projektem urbanizace území Praha - Bubny

Lokalita



476 | Realizace 2. vestibulu metra Vltavská

Úkol	Informace	Stav
Schválení urbanistické studie v RHMP (externí vstup)	Schválení studie pro Bubny - Zátory, která definuje polohu a typ vestibulu. Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Technická studie se studií proveditelnosti	Vytvoření technické studie se zhodnocením proveditelnosti, která určí technicky a ekonomicky realizovatelnou variantu vestibulu. Nezbytné je zohlednit probíhající projekční práce na okolní zásavbě a modernizaci trati Praha - Kladno. Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: leden 2021	Čeká na zahájení
• • Vypracování DÚR, získání územního rozhodnutí	Vypracování a projednání dokumentace pro území rozhodnutí. Získání územního rozhodnutí. Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
• • • Vypracování DSP, získání stavebního povolení	Vypracování dokumentace pro stavební povolení a následné získání stavebního povolení. Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2024	Čeká na zahájení
• • • • Realizace severního vestibulu	Vysoutěžení zhotovitele a realizace severního vestibulu stanice metra Vltavská. Rozhodující Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: prosinec 2026	Čeká na zahájení

481 | Rekonstrukce trati Praha-Libeň - Praha-Malešice



Kapitola Návrhu

- 3.1.1 Rekonstrukce kolejové infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2021

Délka přípravy (v měs.)

84

Rok zahájení realizace

2027

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 640 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o rekonstrukci traťové spojky mezi stanicemi Libeň a Malešice. Důležitá je návaznost na stavbu "Mimoúrovňový přesmyk Praha-Libeň". Opatření spočívá ve studijním prověření doplnění druhé traťové koleje. Modernizovaná trať by mimo nákladní dopravy byla využitelná i pro vlaky městské železniční linky S49. V rámci stavby dojde také k výstavbě a zprovoznění zastávky Praha - Depo Hostivař v návaznosti na metro, tramvaje a autobusy.

Pozitivní dopady

- výrazné zvýšení kapacity tratě
- možnost zavedení městských železničních linek
- nová zastávka v návaznosti na linky PID

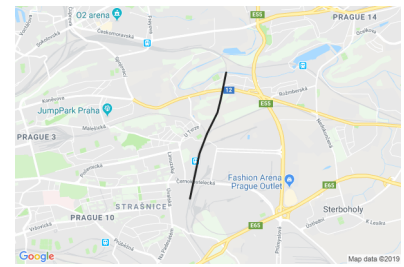
Negativní dopady

- zvýšení hlukové zátěže v lokalitě

Rizika

- obtížná projednatelnost záměru

Lokalita



481 | Rekonstrukce trati Praha-Libeň - Praha-Malešice

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• Zajištění záměru projektu	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: červen 2022	Čeká na zahájení
• • Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení
• • • Zajištění projektu stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2027 Kontrolní termín: prosinec 2025	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2029 Kontrolní termín: prosinec 2027	Čeká na zahájení

484 | Propojení Průmyslová - Kutnohorská (Hostivařská spojka)



Kapitola Návrhu

- 3.2.6 Nová komunikační propojení

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 173 000 000 Kč
- MHMP: 173 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 957 754 Kč / rok
- MHMP: 957 754 Kč / rok

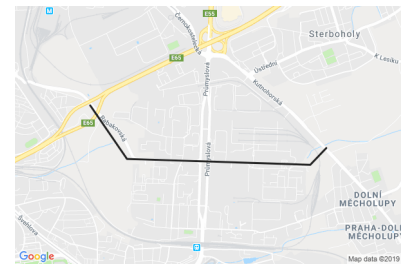
Charakteristika

Část souboru Hostivařská spojka - napojení Hostivařské spojky na Jižní spojku a Městský okruh. Poslední ze souboru staveb Hostivařské spojky, která vede ulicí Rabakovská a Ke Kablu a napojuje se na obchvatovou komunikaci Dolních Měcholup. Komunikační propojení převede část dopravní zátěže z mimoúrovňové křižovatky Průmyslová x Černokostecká x Štěrboholská spojka.

Positivní dopady

- převedení části dopravní zátěže z mimoúrovňové křižovatky Průmyslová x Černokostecká x Štěrboholská spojka

Lokalita



Grafická dokumentace



484 | Propojení Průmyslová - Kutnohorská (Hostivařská spojka)

Úkol	Informace	Stav
Projekční příprava EIA+DUR	Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení

486 | Čtyřpólové dobíjení elektrobuses (standard OppCharge)



Kapitola Návrhu

- 3.2.15 Elektrobuses a individuální elektromobilita

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Operátor ICT

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

16

Investiční náklady celkem

- Celkem: 100 669 000 Kč
- MHMP: 15 100 350 Kč

Charakteristika

Projektový záměr má za cíl v pilotním projektu otestovat na území hlavního města Prahy čtyřpólové nabíjení (standard OppCharge) pro elektrobuses.

V rámci pilotního projektu se otestuje v podmínkách hlavního města Prahy funkčnost průběžného dobíjení přes reverzní pantograf a kompatibilita elektrobuses s tímto řešením. Projekt počítá s nasazením elektrobuses a 2 nabíjecích stanic na každé z konečných stanic.

Pokud by se toto řešení osvědčilo jako příznivé, výrazně by mohlo pomoci zavedení elektrobuses s tímto řešením do běžného provozu v pražských ulicích.

Zavedení elektrobuses do systému městské hromadné dopravy v Praze výrazně přispěje ke zlepšení životního prostředí ve městě, snížení hlukosti a množství škodlivých látek produkovaných současnými dieslovými autobusy v ulicích.

Standardizované řešení převzaly téměř všichni hlavní výrobci elektrobuses po celém světě a tím pádem je zajištěna kompatibilita nabíjecího řešení s elektrobuses různých značek a jejich vzájemná zaměnitelnost.

Elektrobus je moderní a ekologická forma dopravního prostředku, který má zcela bezemisní provoz. S rostoucím počtem elektrobuses využívající tento standard klesá průměrný náklad na sedačku.

Pozitivní dopady

Snížení uhlíkové stopy z dopravy (bezemisní provoz)

Zvýšení komfortu vozového parku - nízkopodlažní vozidlo, klimatizace, tišší provoz

Nižší hluková zátěž z provozu vozidla

V případě dobrých výsledků a dalšího rozšíření potenciál snížení provozních nákladů

Po vyhodnocení projektu možné uplatnění technologie na vybraných páteřních autobusových linkách

Negativní dopady

Vyšší počáteční investiční náklady na pořízení nabíjecí infrastruktury a elektrobuses

Lokalita



Rizika

Navýšení provozních nákladů vlivem
provozních omezení nové technologie

Nedodržení výrobcí slibovaných provozních
a technických parametrů v praxi

486 | Čtyřpólové dobíjení elektrobusů (standard OppCharge)

Úkol	Informace	Stav
Předvýběr vhodné oblasti a autobusové linky pro osazení dobíjecí stanice OppCharge a nákup elektrobusů	<p>předvýběr vhodných oblastí pro pilotní osazení dobíjecí stanice a linky pro pořízení elektrobusů, oblasti se diskutují v rámci pracovní skupiny, proběhne multikriteriální hodnocení (OICT, DPP, ROPID, konzultanti Slavíkoví)</p> <hr/> <p>Splnit do: červen 2019 Kontrolní termín: červenec 2019</p>	Čeká na zahájení
Příprava projektového záměru	<p>příprava projektového záměru na Komisi Rady hl. m. Prahy pro Smart City</p> <hr/> <p>Splnit do: červenec 2019 Kontrolní termín: srpen 2019</p>	Čeká na zahájení
příprava VZMR	<p>VZMR na Studii proveditelnosti</p> <hr/> <p>Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
uzavření smlouvy s dodavatelem	<p>Studie proveditelnosti</p> <hr/> <p>Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
Implementace	<p>Studie proveditelnosti</p> <hr/> <p>Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
spolupráce při vypracování Studie proveditelnosti	<p>Studie proveditelnosti - technická proveditelnost daného místa z pohledu DPP a ROPID</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
spolupráce při vypracování Studie proveditelnosti	<p>Studie proveditelnosti - technická proveditelnost daného místa z pohledu DPP a ROPID</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
výběr konkrétního místa a typu elektrobusů	<p>Na základě Studie proveditelnosti, výběr místa a konkrétního technického řešení</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: listopad 2019</p>	Čeká na zahájení
výběr konkrétního místa a typu elektrobusů	<p>Na základě Studie proveditelnosti, výběr místa a konkrétního technického řešení</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: listopad 2019</p>	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
příprava ZD a usnesení RHMP/ZHMP	ZD na veřejnou zakázku na nabíjecí stanice se standardizovaným řešením OppCharge ZD na veřejnou zakázku na elektrobuses se standardizovaným řešením nabíjení OppCharge Zodpovědný subjekt: Operátor ICT Splnit do: listopad 2019 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
schválení usnesení RHMP/ZHMP	schválení usnesení RHMP/ZHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení
uzavření smlouvy s dodavatelem	Nabíjecí stanice se standardizovaným řešením OppCharge Elektrobuses se standardizovaným řešením nabíjení OppCharge Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: únor 2020	Čeká na zahájení
implementace - výstavba dobíjecích stanic a elektrobuses	výstavba dobíjecích stanic a elektrobuses Splnit do: červenec 2020 Kontrolní termín: srpen 2020	Čeká na zahájení
spolupráce při implementaci	nutná spolupráce všech zainteresovaných stran při technicko-organizačně přípravě místa pro osazení, pořízení elektrobuses Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červenec 2020 Kontrolní termín: srpen 2020	Čeká na zahájení
spolupráce při implementaci	nutná spolupráce všech zainteresovaných stran při technicko-organizačně přípravě místa pro osazení, pořízení elektrobuses Splnit do: červenec 2020 Kontrolní termín: srpen 2020	Čeká na zahájení
zahájení provozu	zahájení provozu Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: srpen 2020 Kontrolní termín: září 2020	Čeká na zahájení
zahájení provozu	zahájení provozu Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: srpen 2020 Kontrolní termín: září 2020	Čeká na zahájení
vyhodnocení projektu	vyhodnocení projektu Zodpovědný subjekt: Operátor ICT Splnit do: srpen 2021 Kontrolní termín: září 2021	Čeká na zahájení

487 | Napojení křižovatky Beranka - Hornopočernická spojka



Kapitola Návrhu

- 3.2.6 Nová komunikační propojení

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 271 920 000 Kč
- MHMP: 271 920 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 2 266 188 Kč / rok
- MHMP: 2 266 188 Kč / rok

Charakteristika

Jedná se o doplnění trojlístků staveb MÚK Beranka (ŘSD), Klánovická spojka (Středočeský kraj), Hornopočernická spojka (MHMP).

Severní napojení křižovatky Beranka tvoří Hornopočernická spojka. Jde o propojovací komunikaci mezi MÚK Beranka a ulicí Náchodskou. Přeložka silnice II/611 nabídne přímé napojení silnice II/611 na dálnici D11 u východního okraje Horních Počernic a umožní odklon průjezdné dopravy z ul. Náchodské v Horních Počernicích na nadřazený komunikační systém. Je součástí přímé obsluhy nových rozvojových ploch.

Pozitivní dopady

- odlehčení Náchodské ulice (průjezd Horními Počernicemi) Hornopočernická spojky

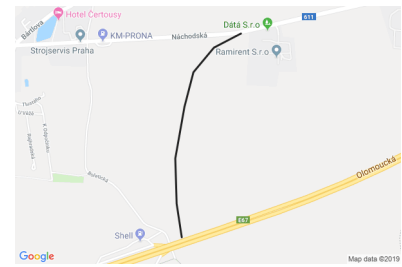
Negativní dopady

- fragmentace a omezení průchodnosti krajiny
- umožnění rozpínání města do krajiny

Rizika

- umožní extenzivní rozvoj Horních Počernic východním směrem
- "NIMBY" ("not in my backyard")

Lokalita



493 | Soustředění kompetencí v marketingu PID pod organizátora IDS



Kapitola Návrhu

- 3.2.18 Inovace v městské správě dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 Kč

Charakteristika

Součástí jednotné kvality služby systému PID musí být i jednotný marketing, který je systémovou činností příslušící organizátorovi IDS. V současné době jsou poměrně roztržštěné a nejasně vymezené kompetence mezi jednotlivými městskými orgaizacemi, nejvíce mezi ROPID a Dopravním podnikem hl. m. Prahy. Projevuje se to nejen v chaotické komunikaci vůči veřejnosti, ale také v neefektivnostech při plánování a realizaci jednotlivých komunikačních a marketingových projektů. Mnoho činností pro celý systém PID nesystémově zajišťuje jeden z dopravců (DPP), byť nejvýznamnější. S postupným rozšiřováním systému PID na celé území Středočeského kraje je však čím dál potřebnější nejen vyjasnit si vzájemné kompetence, ale některé z nich i přenastavit ve světle nového územního rozsahu PID.

Předmětem opatření je analýza současného stavu a navržení a realizace postupných kroků (procesních organizačních i personálních) vedoucích k centralizaci marketingu veřejné dopravy pod organizátora IDS a jeho modernizaci na základě skutečné potřeby uživatelů i dalších zainteresovaných subjektů v souladu s trendem mobility as a service.

Positivní dopady

- snížení neefektivit v činnostech marketingu a komunikace
- zrychlení a zkvalitnění komunikace s cestujícími
- zvýšení důvěry s systém PID
- zvýšení informovanosti zejména v regionu

Negativní dopady

- centralizace některých činností a možný nárůst administrativy

Rizika

- zájem stávajících subjektů na provozování některých systémových činností (hrozba nerealizace cílového stavu)

Lokalita



Grafická dokumentace



493 | Soustředění kompetencí v marketingu PID pod organizátora IDS

Úkol	Informace	Stav
Analýza systémových činností v marketingu PID - ROPID/IDSK	<p>vytipovat činnosti, které spadají pod marketing systému a nezajišťuje je organizátor zjistit orientační personální, finanční a prostorovou náročnost – zastávková služba, informační centra, informační dispečink, informační materiály, kampaně na propagaci systému/využití veřejné dopravy obecně sladit s výstupy JISu, koordinovat s projekty zastávkové péče, postupovat jednotně HMP a SČK</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: září 2019</p>	Čeká na zahájení
• Scénáře převodu kompetencí - ROPID a IDSK	<p>připravit jednotlivé varianty dle jednotlivých projektů, zpracovat harmonogram, nutné kroky, tisky do RHMP</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: březen 2019</p>	Čeká na zahájení
• • Projednání v HMP, SČK a dotčených organizacích	<p>ROPID a IDSK – připravit podklady; HMP a SČK: projednat, připomínkovat, schválit případné úpravy, ostatní organizace: spolupracovat</p> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • Schválení HMP a SČK	<p>Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Čeká na zahájení

495 | Projekt VYMI (výluky a mimořádnosti) - další vylepšení



Kapitola Návrhu

- 3.1.10 Integrovaný dopravní systém

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč
- MHMP: 1 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 10 000 Kč / rok
- MHMP: 10 000 Kč / rok

Charakteristika

Na již existující projekt komplexního rozhraní pro zadávání a zveřejňování informací o výlukách a mimořádnostech v provozu PID by měl navázat další rozvoj, spočívající především v automatizaci přenosu informací přes další informační kanály, vylepšení propojení s jinými externími kanály či aplikacemi a další nové funkcionality s cílem zrychlení a zpřesnění přenášených informací k cestujícím.

Projekt by měl přinést i větší personalizaci poskytovaných informací vzhledem ke stále rostoucímu územnímu pokrytí systému PID a rozšiřování počtu potenciálních událostí.

Pozitivní dopady

- zrychlení informovanosti cestujících o aktuálních událostech
- personalizace a cílené informování o mimořádných událostech
- možnost včasného výběru alternativ dopravy při mimořádných událostech
- zvýšení důvěry ve veřejnou dopravu

Rizika

- neochota spolupracujících subjektů adaptovat se na nový systém zadávání informací pro cestující
- riziko nepropojitelnosti s některými nesystémovými informačními aplikacemi

Lokalita



Grafická dokumentace

Operativní mimořádnosti	Plánované výluky
V SOUČASNÉ DOBĚ NEPROBÍHÁ ŽÁDNÉ MIMOŘÁDNOSTI	<ul style="list-style-type: none"> 21.04.07:00 - 23:00 Anetl - Sídliště Řepy (1, 2, 18, 93) 22.8.00:00 - 8:12, 22:59 Anetl - Křižáky, Anetl - Radická (8, 7, 19) 22.8.22:00 do odvolání Městské - Opatov, Albertov - Výtoň (II. etapa) (4, 7, 13, 14, 18, 23, 24, 34, 93, 93, 93) 11.7.2017 - do odvolání Muzeum (6)
Všechny mimořádnosti (0)	Všechny výluky (40)

495 | Projekt VYMI (výluky a mimořádnosti) - další vylepšení

Úkol	Informace	Stav
Testování softwaru DPP	Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• Plánování dalšího rozvoje	Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2020	Čeká na zahájení

496 | Jednotný informační systém hl. m. Prahy s přesahem do PID



Kapitola Návrhu

- 3.2.10 Integrované služby v mobilitě

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 10 000 000 Kč
- MHMP: 10 000 000 Kč

Charakteristika

V Praze v současné funguje několik navzájem nepropojených a nekoordinovaných informačních a navigačních systémů, a to nejen pro cestující veřejné dopravy, ale i obecně pro pěší a turisty. Projekt si klade za cíl stávající situaci hloubkově analyzovat a za pomoci dobrých příkladů z ostatních českých měst i ze zahraničí navrhnout doplnění nových prvků a jednotnou podobu celého systému včetně systémových úprav kompetencí jednotlivých městských organizací a dalších správců.

Na realizační studii, která prověří stávající stav a navrhne možné úpravy pro dosažení vyšší kvality, následně naváže mezinárodní graficko-designérská soutěž, z níž vzejde nová podoba jednotlivých prvků systému. Projekt navrhne i vhodné možnosti časování, fázování a financování implementace nových prvků systému.

Výsledky projektu by měly propagovat využívání udržitelných druhů dopravy po městě (MHD, pěší doprava, cyklistika) a podporovat multimodalitu (lepší navigace k zastávkám a stanicím páteřní dopravy). Souvisí s opatřením Kompetence při správě zastávek a přestupních bodů PID.

Pozitivní dopady

- podpora užívání udržitelných druhů mobility
- podpora multimodality
- snížení zátěže města IAD
- zlepšení obrazu veřejné dopravy mezi veřejností

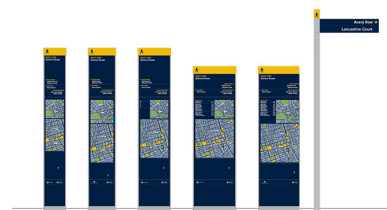
Rizika

- snížená funkčnost nového systému (při nevhodné etapizaci, neúplné realizaci apod.)
- finanční náročnost

Lokalita



Grafická dokumentace



496 | Jednotný informační systém hl. m. Prahy s přesahem do PID

Úkol	Informace	Stav
Realizační studie JIS	<p>Členové pracovní skupiny musí připomínkovat a projednat studii ve svých organizacích, spolupracovat na projednání studie na úrovni HMP; HMP musí projednat a schválit výsledky studie a vybrat vhodný scénář realizace.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: leden 2019</p>	Pracuje se na tom
• Příprava designové soutěže na vizuál JIS	<p>Členové pracovní skupiny, zejm. ROPID: připravit graficko-designérskou soutěž, zajistit podmínky, finance, porotu (V ZÁVISLOSTI NA VYBRANÉ VARIANTĚ SCÉNÁŘE), vzájemně spolupracovat, nominovat odborníky, spolupracovat na propagaci soutěže a projektu</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: únor 2020</p>	Čeká na zahájení
• • Vyhlášení soutěže	<hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: únor 2020</p>	Čeká na zahájení
Úprava nastavení kompetencí ve správě a údržbě	<p>Příprava případných převodů kompetencí, zajištění dostatečných prostor a počtů pracovníků v jednotlivých organizacích; Organizace města (zejm. ROPID, DPP, TSK, OICT, IPR, PCT): spolupracovat na převodu kompetencí, předat/převzít některé kompetence; HMP: projednat a schválit případné změny kompetencí, zřizovacích listin, smluv apod.</p> <hr/> <p>Splnit do: leden 2021</p>	Čeká na zahájení
• Pilotování a zkoušení	<hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: červen 2021</p>	Čeká na zahájení
Vyhlášení výsledků soutěže	<p>zpracování design manuálu JIS vítězem soutěže; HMP, organizace města: spolupracovat, připomínkovat, implementovat manuál</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení

497 | Jednotný vzhled vozidel PID



Kapitola Návrhu

- 3.2.10 Integrované služby v mobilitě

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Charakteristika

Cílem projektu je jednotný vnější vzhled i vizuál interiéru všech vozidel systému Pražské integrované dopravy dle zásady "Cestující cestuje Pražskou integrovanou dopravou, nikoliv s dopravcem." Jednotný vzhled vozidel napříč jednotlivými dopravci je jedním ze základních identifikačních prvků integrovaného dopravního systému a také nositelem vizuálního stylu systému PID. Projekt navazuje na dosavadní zkušenosti u autobusové a částečně i železniční dopravy a má za cíl sjednotit vzhled vozového parku PID, zdůraznit značku systému PID i základní myšlenky propagující používání veřejné dopravy i zjednodušit orientaci cestujících včetně sjednocení služby zákazníkům a zrovnoprávnění jednotlivých dopravců.

Základem projektu je v první fázi sjednocení vzhledu vozového parku autobusů v návaznosti na uzavírání nových dlouhodobých smluv a realizace jednotnosti vzhledu u nových železničních vozidel, v dalších etapách i pro další druhy dopravy.

Positivní dopady

- vnímání PID jako jednotného systému ze strany cestujících
- zlepšení povědomí o systému PID
- zjednodušení orientace cestujících, jednotná podoba služby
- zvýšení kvality reprezentace systému PID

Rizika

- neochota zejména velkých dopravců aplikovat jednotný vzhled a potlačit tak svou vlastní identitu (riziko může být eliminována nastavením nových smluv s dopravci po roce 2019)
- nedůslednost při realizaci u jednotlivých dopravců (riziko může být eliminováno důslednou kontrolou plnění standardů kvality PID, jejichž součástí jednotný vzhled vozidel je)

Lokalita



Grafická dokumentace



497 | Jednotný vzhled vozidel PID

Úkol	Informace	Stav
Vytvoření Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID - Autobusy PID	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy	Splněno
• Definice povinnosti Jednotného vzhledu vozidel PID do Standardů kvality PID - Autobusy PID	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy	Splněno
• • Zajistit povinnost dodržování Standardy kvality PID - Autobusy PID, včetně pravidel jednotného vzhledu vozidel PID, v nově uzavíraných či prodlužovaných smluv s dopravci autobusových linek PID	Předmětem úkolu je zadefinování povinnosti dodržování Standardů kvality PID - Autobusy PID, respektive návazné přílohy Manuál jednotného vzhledu vozidel PID, do nově uzavíraných smluv i prodlužovaných smluv s dopravci autobusových linek. Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: leden 2020	Čeká na zahájení
Vytvoření Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID - Vlaky PID	Předmětem úkolu je vytvoření manuálu jednotného vzhledu vozidel PID - Vlaky PID jako závaznou součástí Standardů kvality PID - Vlaky PID. Manuál deifnuje základní pravidla a parametry aplikace jednotného vzhledu vozidel PID a bude obsahovat i závazné vzorové výkresy pro jednotlivé typy vozidel. Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: duben 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení
• Definice povinnosti Jednotného vzhledu vozidel PID do Standardů kvality PID - Vlaky PID	Zpracování povinnosti dopravců na aplikaci jednotného vzhledu na svá vozidla provozovaná v PID do Standardů kvality PID - Vlaky PID aktualizovaných pro uzavírání smluv od roku 2019, včetně systému vyhodnocení dodržování této povinnosti a určení příslušných sankcí. Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: květen 2020	Čeká na zahájení
• • Zajistit povinnost dodržování Standardy kvality PID - Vlaky PID, včetně pravidel jednotného vzhledu vozidel PID, v nově uzavíraných či prodlužovaných smluv s dopravci vlakových linek PID	Předmětem úkolu je zadefinování povinnosti dodržování Standardů kvality PID - Vlaky PID, respektive návazné přílohy Manuál jednotného vzhledu vozidel PID, do nově uzavíraných smluv i prodlužovaných smluv s dopravci autobusových linek. Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: červenec 2020	Čeká na zahájení
Vytvoření Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID - Tramvaje PID	Předmětem úkolu je vytvoření manuálu jednotného vzhledu vozidel PID - Tramvaje PID jako závaznou součástí Standardů kvality PID - Tramvaje PID. Manuál deifnuje základní pravidla a parametry aplikace jednotného vzhledu vozidel PID a bude obsahovat i závazné vzorové výkresy pro jednotlivé typy vozidel. Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: květen 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
<p>• Definice povinnosti Jednotného vzhledu vozidel PID do Standardů kvality PID - Tramvaje PID</p>	<p>Zpracování povinnosti dopravců na aplikaci jednotného vzhledu na svá vozidla provozovaná v PID do Standardů kvality PID - Tramvaje PID aktualizovaných pro uzavírání smluv od roku 2019, včetně systému vyhodnocení dodržování této povinnosti a určení příslušných sankcí.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: červenec 2020</p>	<p>Čeká na zahájení</p>
<p>• • Zajistit povinnost dodržování Standardy kvality PID - Tramvaje PID, včetně pravidel jednotného vzhledu vozidel PID, v nově uzavíraných či prodlužovaných smluv s dopravci vlakových linek PID</p>	<p>Předmětem úkolu je zadefinování povinnosti dodržování Standardů kvality PID - Tramvaje PID, respektive návazné přílohy Manuál jednotného vzhledu vozidel PID, do nově uzavíraných smluv i prodlužovaných smluv s dopravci autobusových linek.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	<p>Čeká na zahájení</p>

498 | Kampaně na podporu využívání PID



Kapitola Návrhu

- 3.2.17 Kampaně na podporu udržitelné mobility

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

132

Investiční náklady celkem

- Celkem: 42 000 000 Kč
- MHMP: 42 000 000 Kč

Charakteristika

Opatření zahrnuje pravidelné a dlouhodobé kampaně za účelem propagace užívání veřejné dopravy a posílení značky PID. Opatření obsahuje zejména:

- osvětové kampaně na změnu dopravního chování obyvatel (ve prospěch VHD),
- kampaň na kombinování veřejné a individuální dopravy (P+R),
- kampaň na podporu využívání železnice v Praze.

Osvětové kampaně na změnu dopravního chování obyvatel se zaměří na dlouhodobé působení na neuživatele nebo občasně uživatele veřejné dopravy. V rámci opatření se plánují různé propagační a osvětové kampaně v co nejpřesnějších provedení a v různém tematickém zaměření pro zaujetí cílové skupiny. Důležitá je dlouhodobost a správné cílení jednotlivých částí kampaně včetně použití správných nástrojů pro oslovení uživatelů IAD.

Kampaň na kombinování veřejné a individuální dopravy (P+R) by měla pomoci zmenšit podíl cest osobním automobilem při cestách do Prahy na minimum a pomoci navést uživatele osobních automobilů na parkoviště s volnou kapacitou a informovat je o výhodách kombinování zejména s železniční dopravou.

Kampaň na podporu využívání železnice v Praze si dává za cíl propagaci konkrétních zlepšení infrastruktury, jízdních řádů i tarifních nabídek a dále pak poukázání na obecné výhody cestování na železnici (časové hledisko, pohodlí, jiný pohled na město, neotřelý způsob cestování). Vhodné propojit s projekty na zlepšení infrastruktury pražského eSka a zvýraznění značky pražského eSka i s projektem Jednotného informačního systému hl. m. Prahy.

Do projektu je vhodné zapojit odborníky, známé osobnosti a nebát se i kreativnějších a neotřelých přístupů včetně mírně kontroverzních eventů. Lze propojit s plánovanými kampaněmi na podporu preferenčních opatření pro VHD.

Pozitivní dopady

- zlepšení modal splitu ve prospěch veřejné dopravy
- zlepšení povědomí neutilizátorů veřejné dopravy o systému PID
- zvýšení spokojenosti s veřejnou dopravou
- zvýšení počtu cestujících na železnici

Lokalita



Grafická dokumentace



- zrychlení cest do školy, zaměstnání
- zvýšení vytižení některých vlaků např. v odvratných směrech nebo přepravních sedlech
- zlepšení povědomí o veřejné dopravě
- odlehčení některých přetížených tras MHD
- snížení podílu cest IAD v Praze a okolí
- zvýšení plynulosti provozu autobusové dopravy odlehčením příjezdových komunikací do Prahy

Negativní dopady

- přeplnění stávajících záchytných parkovišť s již nyní téměř nebo zcela vyčerpanou kapacitou

Rizika

- možná kritika ze strany skalních uživatelů IAD
- neochota změnit své dopravní chování
- riziko nedostatečné nabídky volné kapacity ve veřejné dopravě (může být eliminováno důsledným dodržováním a implementací P+ Dopravní politiky)
- nedostatečná rychlost/nekoncepčnost budování záchytných parkovišť
- nedostatečná infrastruktura (chybějící P+R)
- nedostatečná podpora ze strany SŽDC, měst a obcí
- nízká ochota uživatelů IAD měnit dopravní chování
- nedostatečně atraktivní přístup k železničním zastávkám v Praze

498 | Kampaně na podporu využívání PID

Úkol	Informace	Stav
Příprava marketingové kampaně	Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: červen 2020	Čeká na zahájení
• Realizace první fáze kampaně	Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: říjen 2020	Čeká na zahájení
• • Analýza vnímání a potřeb cestujících	Průzkum bude provádět pomocí tzv. focus groups mezi uživateli PID. Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2020	Čeká na zahájení
• • • Vyhodnocení první fáze	průzkumy efektivity Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: červen 2021	Čeká na zahájení

501 | Zajištění dostatečného počtu řidičů pro PID



Kapitola Návrhu

- 3.1.11 Posílení veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

60

Charakteristika

Předmětem opatření je stanovení a realizace promyšlené sady kroků, které ve střednědobém a dlouhodobém horizontu povedou k zajištění dostatečného počtu řidičů autobusů a tramvají, respektive strojvedoucích vlaků a metra. Součástí balíku opatření musí být mimo jiné:

- osvětové a marketingové kampaně pro zvýšení společenské prestiže tohoto povolání a zvýšení jeho atraktivit pro mladou generaci
- program pro výchovu a výcvik budoucích řidičů PID, jejich vzdělávání, související sociální programy, profesní průkazy apod.
- opatření vedoucí ke zvyšování platového ohodnocení řidičů v rámci systému PID
- iniciace celostátních změn pro zjednodušení přijímání řidičů autobusů
- prosazení příslušných mzdových, sociálních i organizačních mechanismů na celostátní úrovni

Pozitivní dopady

Zajištění dostatečného počtu řidičů a strojvedoucích pro rozvoj Pražské integrované dopravy a zajištění zvýšené poptávky po veřejné dopravě v souladu s principy P+ Dopravní politiky.

Negativní dopady

Opatření může generovat mírné zdražení dopravních výkonů.

Rizika

Rizikem je zejména neochota pro příslušné změny a prosazení mzdových, sociálních i organizačních mechanismů na celostátní úrovni.

Lokalita



Grafická dokumentace



501 | Zajištění dostatečného počtu řidičů pro PID

Úkol	Informace	Stav
Analýza možností zajištění dostatečného počtu řidičů	<p>Úkol zahrnuje analýzu možností dotčených organizací (DPP, ROPID) a MHMP jak zvýšit atraktivitu povolání řidiče a zvýšit jejich počet v PID.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

502 | Snížení energetické náročnosti Strahov. a Zlíchov. tunelu



Kapitola Návrhu

- 3.1.2 Rekonstrukce silniční infrastruktury

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 99 600 000 Kč
- MHMP: 9 960 000 Kč

Charakteristika

Projekt je zaměřen na úspory energetické náročnosti ve Strahovském a Zlíchovském tunelu.

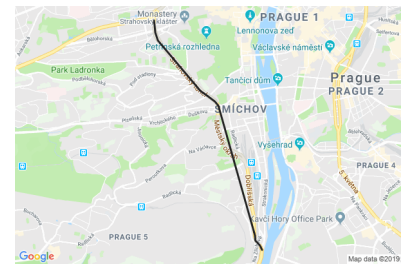
Náklady na osvětlení silničních tunelů, zejména jejich nájezdových částí s adaptačním osvětlením, jsou jednou z nejvyšších položek nezbytných pro zajištění provozu. Toto osvětlení je nutné pro zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy, a proto můžeme dosáhnout úspor jen použitím svítidel a světelných zdrojů s vyšší účinností přeměny elektrické energie na světelnou, v případě adaptačního osvětlení k tomu přistupují i úspory vytvořené dokonalejším řízením intenzity osvětlení.

U obou tunelů projekt navrhuje doplnění systému naváděcího osvětlení a výměnu stávajícího sodíkového osvětlení za nová osvětlovací tělesa s LED světelnými zdroji, a to včetně napájecích kabelů, které svým provedením odpovídají současné legislativě pro tunelové instalace. Současně proběhne výměna nosných a úložných konstrukcí pro kabely a také výměna stávajících transformátorů zajišťujících dodávky elektrické energie za efektivnější typy.

Positivní dopady

- zlepšení parametrů osvětlení Strahovského a Zlíchovského tunelu,
- úspory provozních nákladů tunelů,
- zvýšení spolehlivosti vybavení tunelů,
- doplnění bezpečnostního naváděcího osvětlení,
- přizpůsobení vybavení tunelů současné legislativě,
- zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu.

Lokalita



502 | Snížení energetické náročnosti Strahov. a Zlíchov. tunelu

Úkol	Informace	Stav
výběr zhotovitele	uzavření SOD na realizaci stavby Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: září 2019	Čeká na zahájení
• realizace stavby	termíny realizace jsou soutěžním kritériem, termíny budou aktualizovány po uzavření SOD. Splnit do: listopad 2022 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení

503 | Nízkouhlíkové řešení logistiky odpadů na Praze 1



Kapitola Návrhu

- 3.2.8 Zásobování města

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

10

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 49 900 000 Kč
- MHMP: 4 990 000 Kč

Charakteristika

Předmětem projektu je nalézt nové inovativní řešení svozu odpadu z firemních provozoven na Praze 1, které zajistí optimalizaci svozu odpadů od samotného nahlášení jejich vzniku až po jejich konečný svoz.

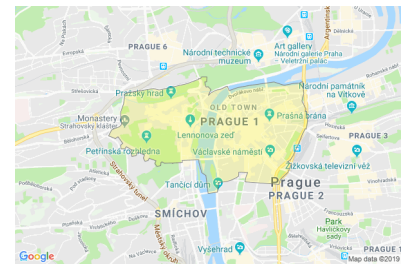
Účelem je vyvinutí a testování vozidel s parametry nízkoemisních, nízkouhlíkových a bezhlučných vozidel a se specifickými parametry pro zajištění městských logistických potřeb na území hl. m. Prahy a omezení doby, po kterou je odpad uložen na ulicích před firemními provozovnami, kdy současně znečišťují unikátní historické jádro Prahy 1 – tj. snížení průběžné doby mezi vznikem/umístěním odpadu a jeho svozem.

Projekt bude realizován v rámci centra hl. m. Prahy, přičemž nebude představovat emisní zátěž (škodliviny, hluk) pro okolní městské části při odvozu odpadu k dalšímu zpracování.

Pozitivní dopady

- snížení potřeby vjezdu stávajících standardních nákladních svozových vozů do historického centra Prahy 1,
- snížení emisí a hluku, produkovaného stávajícími nákladními svozovými vozy na Praze 1,
- snížení opotřebení komunikací na Praze 1, vzniklé jako důsledek vjezdu stávajících standardních svozových vozů a použití vibračních lisů pro stlačení odpadu.

Lokalita



503 | Nízkouhlíkové řešení logistiky odpadů na Praze 1

Úkol	Informace	Stav
Zahájení projektu	Splnit do: leden 2019	Splněno
• Přípravná fáze	<p>Příprava dokumentace, průzkumy trhu, před tržní konzultace a jednání o nabídkách pro Výběr Inovačních partnerů pro získání inovativního řešení v oblasti svozu odpadu na Praze 1. červenec 2018 - květen 2019</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: květen 2019 Kontrolní termín: květen 2019</p>	Pracuje se na tom
• • Vývojová fáze	<p>Zahájení spolupráce s vybranými inovačními partnery. Vývoj řešení pro logistiku svozu odpadu na Praze 1.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vývoj a dodání vhodného nízkoemisního a bezhlučného vozidla pro svoz odpadů. • Vývoj optimálního řešení pro nahlášení odpadu, přidělování zakázek a sledování životního cyklu odpadu. • Vývoj způsobu přepravy odpadu z území Prahy 1 <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: duben 2020 Kontrolní termín: květen 2019</p>	Pracuje se na tom
• • • Ověřovací fáze	<p>Ověřovací provoz, otestování dodaného řešení na vybraném vzoru provozoven produkujících odpad na Praze 1</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2020 Kontrolní termín: květen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • • • Realizace projektu	<p>Výběr vhodného řešení na základě výsledku testovacího provozu.</p> <hr/> <p>Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení

507 | Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

6

Investiční náklady celkem

- Celkem: 150 000 Kč
- MHMP: 150 000 Kč

Charakteristika

Strategie má za cíl navrhnout možnosti zpřístupnění jednotlivých stanic metra cestujícím s jízdním kolem. Měla by obsahovat analýzu současné situace a navrhnout postup zpřístupnění aktuálně nelegálně přístupným stanicím s návaznostmi na dopravní situaci v okolí stanice. Součástí by měla být také kontrola přístupnosti v současnosti již už navržených nových stanic metra D, aby od samého začátku bylo počítáno s přístupností pro cestující s jízdním kolem.

Opatření má všeobecně za cíl umožnit cestujícím přepravu jízdních kol a bezbariérový přístup k metru. Pokud ve stanici není výtah umožňující přepravu kol, měly by zde být instalovány vodící lišty na pevných schodištích nebo situace řešena jinak.

Využití není jen pro každodenní uživatele jízdního kola a rekreační turisty, ale také pro občany, kteří jízdní kolo (nebo podobný bezmotorový prostředek) využívají jako kompenzační pomůcku k pohybu.

Positivní dopady

Větší vzdálenosti je uživatel schopen překonat páteřní kolejovou dopravou. Počáteční a koncový úsek své cesty realizuje na jízdním kole. Zároveň je uživateli umožněno využít MHD v případě defektu, úrazu nebo špatného počasí.

Zvýší se bezpečnost přesunu kola. Uživatel nebude muset kolo vláčet po schodech ani držet na eskalátorech, což je podle norem nelegální. Přeprava kol v metru se zpřístupní také lidem, kteří nemají fyzické schopnosti na to kolo přenášet. Jednat se může také o maminku s dítětem nebo o cestování s dětským přívěsným vozíkem. Jedná se také o lidi s hendikepem využívající kolo jako kompenzační pomůcku.

Rizika

Konflikt se zástupci Komise pro Prahu Bezbariérovou a nízká vůle pro spolupráci ze strany DPP. Vytváření nesmyslně vysokých cen za instalaci relativně jednoduchého řešení a to na základě vysokých požadavků.

Lokalita



507 | Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem

Úkol	Informace	Stav
analýza stávajícího stavu přístupnosti stanic	<p>Analýza přístupu stávajících stanic metra po technické stránce. Analýza by se měla týkat i stanic připravované linky metra D</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Čeká na zahájení
• analýza stávajícího stavu přístupnosti stanic z bezprostředního okolí a návrh úprav	<p>Analýza přístupových a návazných vazeb z hlediska cyklistické dopravy. Součástí bude majetkoprávní elaborát, pojemnování omezujících faktorů (např. přístupnost jen v době provozu metra). Návrh řešení v u konkrétních stanic. Pro jednotlivé stanice metra je nutné zvolit takové řešení, které bude přijatelné pro Dopravní podnik, ale i ostatní subjekty. Problematiku nutno diskutovat se zástupci osob se sníženou schopností pohybu a orientaci, hasiči atd. Tento úkol by měl navazovat na analýzu DPP.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: březen 2021 Kontrolní termín: říjen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • sestavení akčního plánu	<p>Stanovení prioritních stanic k realizaci. Samotná relaizace by měla prohéhnout z programového opatření "cyklo".</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: březen 2021</p>	Čeká na zahájení

508 | Cyklostezka z Chýně do Zličína



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Obec Chýně

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 9 100 000 Kč
- MHMP: 364 000 Kč

Charakteristika

Tzv. Jižní stezka z Chýně (v současnosti se zde buduje rozsáhlá obytná čtvrť) na hranici Prahy. Do budoucna by mohla vést až do Zličína a tím umožnit bezpečný přístup obyvatel Chýně na metro. Projekt má vypracovanou projektovou dokumentaci a stavební povolení a je uveden v Cyklokonceptu Středočeského kraje pro období 2017 - 2023. Předpokládaná délka cca 2 500 metrů.

Prostředky na realizaci jsou v odpovědnosti obce Chýně, na realizaci bude možné žádat o dotaci z evropských fondů v rámci Integrované strategie ITI Pražské metropolitní oblasti.

Pozitivní dopady

Zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy jejím oddělením od frekventované automobilové dopravy. V budoucnu potenciál pro napojení okolních obcí na západní část Prahy a stanici metra Zličín.

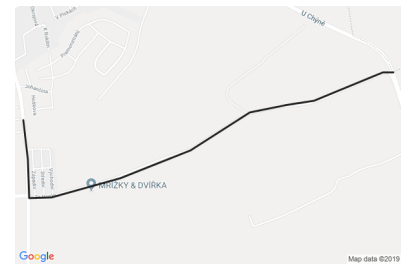
Rizika

Potřeba vyčlenit odpovídající finanční prostředky.

Nekordinovaný rozvoj a nespolečná spolupráce mezi MČ Praha-Zličín a obcí Chýně.

Nerealizaci nápojných částí směrem na Sobín.

Lokalita



508 | Cyklostezka z Chýně do Zličína

Úkol	Informace	Stav
obnova propadlého SP	<p>Vydané SP na zpracovanou PD bylo platné do roku 2011. V tuto chvíli je nutné upravit PD a opětovně získat platné SP. Po domluvě s okolními obcemi a stavu změn územních plánů je reálný rok 2021.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Obec Chýně Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
realizace cyklostezky	<p>V návaznosti na obnovené SP realizace celého projektu.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Obec Chýně Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení

512 | Program zaměřený na vzdělávání studentů SŠ a VŠ



Kapitola Návrhu

- 3.2.17 Kampaně na podporu udržitelné mobility

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč
- MHMP: 2 000 000 Kč

Charakteristika

Vzdělávací program pro studenty SŠ a VŠ zaměřený na problematiku udržitelné dopravy (pěší, cyklo, bezbariérovost, MHD) - rozvoj, plánování, realizace infrastruktury, dopravní řešení apod.

Obsah by byl doplněn o zkušenosti ze zahraničí a praktické exkurze do zahraničí, účast na mezinárodních vzdělávacích konferencích a akcích.

Uživatelé: studenti, pedagogové

Opatření obsahuje I. fáze přípravy programu a komunikaci s VŠ II. fáze realizace navrženého programu

Pozitivní dopady

Spolupráce s univerzitami, VŠ a SŠ s městem a jinými odbornými organizacemi. Vzdělávání mladých lidí, rozšiřování obzorů za hranicemi ČR a města. Předávání zkušeností a know how. Příprava mladých lidí pro práci na zlepšování udržitelné mobility ve městě.

Rizika

Nezájem studentů a pedagogů, nízká motivace, nedostatek odborníků v daných tématech ochotných předávat své vědomosti a vést studenty.

Lokalita



512 | Program zaměřený na vzdělávání studentů SŠ a VŠ

Úkol	Informace	Stav
analýza nabízených programů pro SŠ a VŠ a poptávky po nich	<p>Vyhledání a zhodnocení stávajících programů, které se nyní nabízejí pro SŠ a VŠ. Definice kritérií, dle kterých bude posuzováno, zda je daný projekt pro SŠ a VŠ přínosem a tedy i finančně podpořen MHMP (nástroj i pro nové projekty). Spolupráce s OCP MHMP, případně dalšími subjekty. Dialog se zástupci škol - o jakou formu programu/výuky mají zájem. Doporučení vhodných způsobů výuky (přednášky, e-learning, webové aplikace apod.). Dle závěrů návrh na vytvoření vhodných a efektivních materiálů pro výuku. Výstupem by měl být kromě jiného výčet škol, kterých se týká výuka v oblasti udržitelné dopravy.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• projednání na úrovni města	<p>Součástí by mělo být i procesní nastavení pro přidělování a čerpání finančních prostředků.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • přidělování finanční podpory na konkrétní programy	<p>Na základě podkladů zjištěných z předchozích úkolů a také diskuze s radním pro dopravu a případně i zřizovatelem dané školy.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení

513 | Zřízení stanicového bikesharingu



Kapitola Návrhu

- 3.2.11 Sdílená mobilita

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2022

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

10

Investiční náklady celkem

- Celkem: 46 000 000 Kč
- MHMP: 46 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 10 000 000 Kč / rok
- MHMP: 10 000 000 Kč / rok

Provozní příjmy celkem

- Celkem: 8 500 000 Kč / rok
- MHMP: 8 500 000 Kč / rok

Charakteristika

Bikesharing je systém půjčování tzv. „veřejných kol“ pro rezidenty i turisty, jde o systém dopravy, který funguje hlavně na kratší vzdálenosti, většinou se zaměřením na centrální či turisticky atraktivní oblasti, obvykle ve spojení s MHD.

Stanicový systém je založen na možnosti půjčování a vrácení kol pouze ve speciálních stojanech a zajištění systému oprav i průběžného balancování kol (převozy mezi jednotlivými stanicemi tak, aby nikde nechybělo). Odkládání kol je zajištěno do předem vybraných míst, kde nepřekáží dalším účastníkům. Systém má smluvně vybraného provozovatele, který musí splňovat stanovená kritéria. Provoz a rozšiřování je pod kontrolou města, tomu odpovídají i náklady.

Jízdní kolo je nejdostupnější prostředek individuální dopravy, lze jej používat i bez řidičského oprávnění.

Positivní dopady

- Základní výhody bikesharingu jsou:
 - snižování dopravních kongescí a zlepšení kvality ovzduší - obecně se předpokládá, že člověk, který bude využívat kolo, nebude muset využít IAD, což je zejména v centrální oblasti Prahy značný benefit;
 - zlepšení dostupnosti v rámci řešené oblasti - rychlost pohybu na kole je značně vyšší, než chůzí;
 - odlehčení MHD na kratší trasy
 - implementace cyklo dopravy do dopravního systému Prahy;
 - zlepšení zdraví rezidentů (podpora aktivní dopravy);

Rizika

výběr provozovatele, který nezvládne systém provozovat na nezbytné kvalitativní úrovni

náklady na provoz a výrazné zvýšení počtu kol, což může vytvořit tlak na rychlejší úpravy infrastruktury

Lokalita



513 | Zřízení stanicového bikesharingu

Úkol	Informace	Stav
Analýza stávající nabídky služeb sdílené mobility	<p>Celá balst sdílení jídných kol a koloběžek prochází rychlým vývojem. Proto bdue před zahájením zakázky nezbytné ověřit aktuální stav a zejména v jalém rozsahu bdue zakázku nutné realizovat k dosažení výsledků</p> <hr/> <p>Splnit do: leden 2021 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení
• příprava zakázky	<p>Aktualizace zadávací dokumentace veřejné zakázky, potvrzení a ověření vytýčených cílů.</p> <hr/> <p>Splnit do: leden 2022 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení
• • Zajištění finančních prostředků	<p>podání žádosti o uvolnění finančních prostředků v rozpočtu HMP na rok 2023 a následující</p> <hr/> <p>Splnit do: srpen 2022 Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení
• • • zajištění veřejné zakázky	<p>Vyhlášení a administrace veřejné zakázky, zahájení realizace provozu</p> <hr/> <p>Splnit do: leden 2023 Kontrolní termín: prosinec 2023</p>	Čeká na zahájení

514 | Finanční podpora programů pro ZŠ



Kapitola Návrhu

- 3.2.17 Kampaně na podporu udržitelné mobility

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

10

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

6

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč
- MHMP: 1 000 000 Kč

Charakteristika

Všeobecná podpora programům zabývajícím se osvětou v oblasti udržitelné mobility na ZŠ. V současné době jde o programy př. Bezpečné cesty do škol (Pražské matky), Studentké cyklojízdy (Auto*Mat), Child Friendly city, Oblečme hada Edu apod.

Pěší a cyklistická doprava rozvíjí u dětí samostatnost, lepší orientaci v terénu, vztah k prostředí, socializaci ve společnosti, zajišťuje potřebný pravidelný pohyb.

Zvýšení podílu udržitelné dopravy u dětí sníží množství dopravních kongescí v okolí škol a školek a zvýší bezpečnost pro pohyb dětí.

Cílová skupina: děti, rodiny s dětmi

Opatření zahrnuje sestavení plánu podporovaných akcí a jejich následnou finanční podporu.

Pozitivní dopady

Děti dostanou příležitost vyjádřit se k dopravě ve svém okolí a zvýší se váha jejich názoru a pocitů. Děti budou již od nízkého věku vychovávány ke vztahu k veřejnému prostoranství a způsobu jakým se po městě pohybují. Své pozitivní zkušenosti budou dál sdělovat svým rodičům.

Rizika

Odpor rodičů, nerespektování potřeb dětí ze strany projektantů a policie.

Nezhodnocení a nevyužití výstupů ze školních programů v praxi. Lhostejnost úřadu (MHMP, ÚMČ) a dalších organizací (IPR, TSK, DPP...)

Nízký zájem ZŠ na základě přehlcenosti jinými programy.

Lokalita



514 | Finanční podpora programů pro ZŠ

Úkol	Informace	Stav
analýza nabízených programů pro ZŠ a poptávky po nich	<p>Vyhledání a zhodnocení stávajících programů, které se nyní nabízejí pro ZŠ. Definice kritérií, dle kterých bude posuzováno, zda je daný projekt pro ZŠ přínosem a tedy i finančně podpořen MHMP (nástroj i pro nové projekty). Spolupráce s OCP MHMP, případně dalšími subjekty. Dialog se zástupci ZŠ (ředitelé, pedagogové) - o jakou formu programu/výuky mají zájem. Rešerše možností (interaktivní, pracovní listy, webové aplikace apod.). Dle závěrů návrh na vytvoření vhodných a efektivních materiálů pro výuku.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• projednání na úrovni města	<p>Součástí by mělo být i procesní nastavení pro přidělování a čerpání finančních prostředků.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • přidělování finanční podpory na konkrétní programy	<p>Na základě podkladů zjištěných z předchozích úkolů a také diskuze s radním pro dopravu a případně i zřizovatelem dané ZŠ (většinou MČ, speciální MHMP).</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení

522 | Kampaň Správné chování ve veřejné dopravě



Kapitola Návrhu

- 3.2.17 Kampaně na podporu udržitelné mobility

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2024

Délka přípravy (v měs.)

6

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 3 600 000 Kč
- MHMP: 3 600 000 Kč

Charakteristika

Na již realizované projekty (Preventivní vlak, Cyklohráček, Není cesty zpět) naváže dlouhodobý projekt s cílem zajistit osvětu o správném a bezpečném chování ve veřejných dopravních prostředcích, na stanicích a zastávkách.

Působit bude jednak cíleně, a to poutavým a hravým programem pro školy s účastí odborníků (policisté, zdravotníci, hasiči), a jednak obecně na širokou skupinu cestujících, aby si uvědomili, jak se správně chovat a neobtěžovat tím ostatní spolucestující, ale také jak přispět ke zrychlení dopravy, zvýšení pocitu bezpečnosti a celkové pohody během cestování.

Možné propojit s probíhající kampaní proti černým pasažérům.

Pozitivní dopady

- zvýšení povědomí o fungování veřejné dopravy
- zlepšení chování cestujících vůči provozním pracovníkům i mezi sebou
- motivace nastupující generace využívat veřejnou dopravu
- zvýšení spokojenosti s využíváním veřejné dopravy díky lepší znalosti jednotlivých provozních aspektů

Rizika

- malá ochota školní mládeže podílet se na preventivních a osvětových projektech
- malá ochota "dospělých" měnit své zlozvyky
- nespolupráce ze strany poskytovatelů reklamních ploch (dopravci, správci infrastruktury)

Lokalita



524 | Program vybavení přestupních bodů VHD v Praze



Kapitola Návrhu

- 3.1.6 Zlepšení prostředí veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

84

Investiční náklady celkem

- Celkem: 500 000 000 Kč
- MHMP: 500 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 2 000 000 Kč / rok
- MHMP: 2 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Předmětem opatření je systematické vybavení přestupních bodů veřejné dopravy na území Prahy novým pražským mobilářem (dle soutěží IPR Praha) a informačními prvky pro cestující, včetně informačních panelů s on-line odjezdy spojů a aktuálními informacemi (ZISy) dle pravidel pro rozsah vybavení zastávek definovaných ve Standardu zastávek PID.

Positivní dopady

Systémové řešení kvalitního a účelného vybavení přestupních bodů PID na území HMP, včetně výrazného zlepšení informování cestujících a souvisejícího zvýšení kvality služby veřejné dopravy.

Negativní dopady

nejsou

Rizika

Roztříštěnost správy zastávek, nedodržování koncepčních dokumentů (Usnesení RHMP) ze strany jednotlivých aktérů/odborů magistrátu/městských organizací.

Lokalita



Grafická dokumentace



534 | Lávky Kačerov - Roztyly



Kapitola Návrhu

- 3.2.13 Nová pěší propojení

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 500 000 Kč
- MHMP: 500 000 Kč

Charakteristika

Předmětem opatření je studie technického provedení pro možnost zřízení bezmotorového propojení mezi Kačerovem a oblastí Roztyly jako součást radiálního spojení Jižního města a centra Prahy. Mimoúrovňová křižovatka třídy 5. května a Jižní spojky tvoří významnou bariéru v bezmotorovém přístupu od Jižního města směrem na Pankrác a dále do centra Prahy. Spojení v koridoru je možné jak veřejnou dopravou (metrem) tak IAD, nikoliv ale pěšky nebo na kole. Zřízení přímého bezmotorového propojení Pankrácké plošiny a Prahy 11 nabídne v této relaci zcela novou kvalitu pro řadu relací mezi cíli ležícími na Praze 11 a Praze 4.

Objízdné trasy jsou jednak delší (zpravidla cca o 0,5 km), jednak vedou k nezanedbatelným ztraceným spádům (cca o 15 m více než v případě přímého spojení).

Akce vyžaduje zřízení nové bezmotorové lávky přes Jižní spojku v délce cca 180 metrů, překlenutí trati metra do depa Kačerov (cca 80 m) a železniční trati společně s ulicí Michelskou (cca 210 m). Poslední dvě přemostění je možné realizovat i úsporně, s využitím stávajícího mostu třídy 5. května. V navržené podobě akce nemá vliv na automobilovou dopravu a současně nekoliduje se záměrem pozdější humanizace Severojižní magistrály.

Pro akci existuje schválená zadávací karta cyklotrasy č. 2017/22 schválená v květnu 2017 Komisí Rady pro cyklistickou dopravu, která obsahuje podrobnější specifikaci záměru.

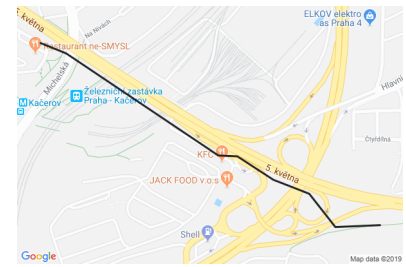
Positivní dopady

- Bezbariérové zpřístupnění oblasti mezi Kačerovem a Roztyly od VHD
- Použitelné pěší propojení Kačerova s oblastí Roztyl
- Zkrácení bezmotorové cesty mezi Pankráckou plání a Jižním Městem o cca 0,5 km
- Zmenšení ztraceného spádu na bezmotorové cestě mezi Pankráckou plání a Jižním Městem o cca 15 m.
- Významné zlepšení cyklistické dostupnosti centra z Jižního Města

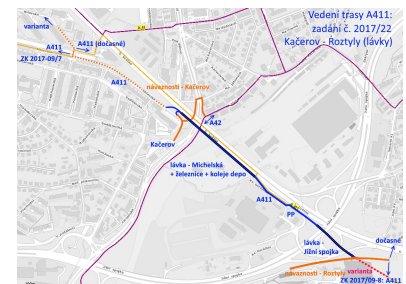
Negativní dopady

- Zvýšení nákladů na údržbu sítě bezmotorových cest

Lokalita



Grafická dokumentace



Rizika

- Riziko nekompatibility záměru s humanizací Severojižní magistrály (žádoucí koordinovat).

534 | Lávky Kačerov - Roztyly

Úkol	Informace	Stav
Vypracování studie na polohu a typ lávky	<p>Vypracování studie, která bude obsahovat odpovědi na otázky: Poloha lávek, šířkové uspořádání, typ nosné konstrukce a s tím související umístění opěr a podpěr, řešení zásahu do přilehlých pozemků, zejména Garáží Kačerov, navazující stezky pro chodce a cyklisty, cena a harmonogram realizace ve variantách s architektonickou soutěží a bez. Studii lze vypracovat externě i interně.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: leden 2022</p>	Čeká na zahájení
Stanovení dalšího postupu	<p>Na základě vypracování studie bude jasná poloha, typ, cena a harmonogram. Cílem tohoto úkolu je určit, zda s přípravou lávky dále pokračovat a jak. Tedy kdo bude investorem, správcem a jaké další kroky je nezbytné učinit (pořízení EIA, DÚR, DSP, změna ÚP atd.).</p> <p>Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: září 2022</p>	Čeká na zahájení

555 | Západovýchodní cyklomagistrála (Smíchov - Vinohrady)



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 300 000 Kč
- MHMP: 300 000 Kč

Charakteristika

Předmětem opatření je studie možnosti zřízení vysoce komfortní chráněné cyklotrasy na spojení center Smíchova a Vinohrad, vedené komfortně převážně v přidruženém prostoru a ulicemi s mírným stoupáním.

Vedení cyklistické dopravy od Smíchova (Praha 5) na Nové Město a Vinohrady (Praha 2) v koridoru Jiráskova mostu a ulic Žitné nebo Ječné je přirozené díky jejich relativně konstantnímu sklonu nepřesahujícímu 5 % a prostorovému dimenzování ulice, které umožňují zřídit plnohodnotná cykloopatření.

Pro začlenění koridoru do celoměstského systému cyklotras je třeba upravit vedení tras A14 a A231, ze kterých se trasa seskládá.

Jednotlivé úseky lze realizovat v různé kvalitě v závislosti na možných změnách organizace dopravy, u kterých je kvalitní bezmotorové řešení víceméně doprovodným pozitivem.

Mozartova - Jiráskův most:

- Ve stávajícím dopravním režimu maximum integrace a segregované úseky, vedení přes Anděl.
- V případě zrušení malého smíchovského okruhu je možné
- obousměrné vedení ulicí Kartouzskou a V Botanice.

Jiráskův most:

- Jednosměrné kodaňské pásy nebo obousměrná stezka na rozšířeném severním chodníku.

Jiráskovo nám. - Karlovo nám

- Variantně buď Myslíkovou a Odborů (nutné kodaňské pásy a zásadní rekonstrukce ulice, příp. její zklidnění a zvážení režimu v ul. Odborů) nebo Resselovou (snížit počet pruhů na 3, v řazení zachovat 2).

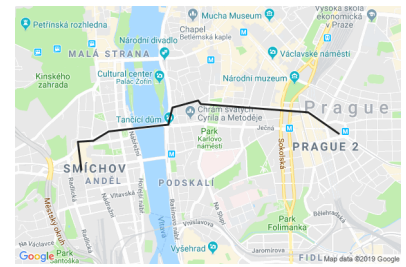
Karlovo nám.

- Řešení v závislosti na dalším trasování, bez ztraceného spádu.

Žitná, Anglická (po náměstí Míru)

- Obousměrná stezka na jižní straně ulice.
- K prověření alternativa vedení ulicí Ječnou (bylo by patrně nutné snížení počtu pruhů a změna organizace dopravy v širší oblasti Nového Města).

Lokalita



Pozitivní dopady

- Podpora aktivní mobility
- Cháněné západovýchodní spojení pro cyklisty skrze centrum

Negativní dopady

- Důsledky stavební činnosti mohou dočasně zhoršit životní prostředí

Rizika

- Zvýšení provozních nákladů na údržbu bezmotorových cest
- Nedostatek finančních prostředků
- Nezahrnutí těchto opatření do metropolitního plánu a nekoordinace s různými investičními akcemi, jež mohou realizaci záměru znemožnit (zejména Městský okruh a Vysočanská radiála)

555 | Západovýchodní cyklomagistrála (Smíchov - Vinohrady)

Úkol	Informace	Stav
zadání studie proveditelnosti	Výběr (popř. VZ) na zadavatele studie (přes TSK), která prověří možnosti vedení trasy. Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• dokončení a projednání studie	Diskuze s dotčenými orgány, odouhlasení ideální varianty (pokud je více variant) tak, aby se mohlo navazovat se zpracováním dalších stupňů PD. Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: říjen 2022	Čeká na zahájení

557 | Levobřežní cyklotrasa A1 s návaznostmi v regionu



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

48

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 500 000 Kč
- MHMP: 1 500 000 Kč

Charakteristika

Opatření znamená zřízení komfortní trasy A1 v koridoru dle platného cyklogenerelu hlavního města Prahy a na jihu navazující cyklotrasy (na jihu č. 3., na severu napojení do Kralup nad Vltavou).

Cyklotrasa musí být řešena v kvalitních parametrech mimo silný provoz v celé délce.

Jako zvlášť významná a tudíž odděleně specifikovaná opatření jsou v rámci této trasy řešeny zejména podjezdy mostu Legií a Mánesova. Trasa je dále v prostorovém kontaktu s řadou dalších navržených opatření.

Pozitivní dopady

- Podpora aktivní mobility
- Vedení cyklistů v daném koridoru ve vysokém komfortu.
- Zlepšení podmínek pro pěší i cyklistickou dopravu
- Zlepšení podmínek pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- Zásadní zatraktivnění aktivní mobility a zvýšení jejího podílu na dělbě přepravní práce

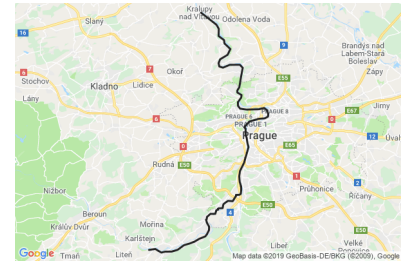
Negativní dopady

- Důsledky stavební činnosti mohou dočasně zhoršit životní prostředí

Rizika

- Zvýšení provozních nákladů na údržbu bezmotorových cest
- Nedostatek finančních prostředků
- Nezahrnutí těchto opatření do metropolitního plánu a nekoordinace s různými investičními akcemi, jež mohou realizaci záměru znemožnit (zejména Městský okruh a Vysočanská radiála)

Lokalita



557 | Levobřežní cyklostrasa A1 s návaznostmi v regionu

Úkol	Informace	Stav
identifikace problematických úseků a míst	<p>Nutno koordinovat se stávajícími zadávacími kartami a již připravovanými akcemi.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• studie řešení vybraných lokalit	<p>Jednotlivé návrhy řešení lokalit, které byly identifikovány jako problematické.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • stanovení priorit a zadání k přípravě PD a realizaci	<p>Zadání od ODO MHMP na TSK. Součástí bude i nárokování a přidělení finančních prostředků.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení
• • zpracování dalších stupňů PD	<p>V návaznosti na zpracované studie a projednané varianty řešení na základě zadání ODO MHMP.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení
pokračování v procesu přípravy již rozpracovaných lokalit	<p>Jedná se o další přípravu PD a projednávání těch úseků, které jsou v různém stádiu rozpracovanosti. Jde např. o akce "podjezd pod Mánesovým mostem", "rozšíření ul. Roztocká", "Strakonická ul.", "Smíchovská náplavka". Obvykle připravuje TSK/MČ.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení

558 | Pravobřežní cyklotrasa A2 s návaznostmi v regionu



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor dopravy MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč
- MHMP: 1 000 000 Kč

Charakteristika

Opatření znamená zřízení komfortní trasy A2 v koridoru dle platného generelu hlavního města Prahy a na jihu navazující cyklotrasy (na jihu napojení do Štěchovic, na severu napojení do Reže).

Cyklotrasa musí být řešena v kvalitních parametrech mimo silný provoz v celé délce.

Jako zvlášť významná a tudíž odděleně specifikovaná opatření jsou v rámci této trasy řešeny zejména vedení cyklotrasy přes Výtoň. Trasa je dále v prostorovém kontaktu s řadou dalších navržených opatření.

Pozitivní dopady

- Podpora aktivní mobility
- Vedení cyklistů v daném koridoru ve vysokém komfortu.
- Zlepšení podmínek pro pěší i cyklistickou dopravu
- Zlepšení podmínek pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- Zásadní zatraktivnění aktivní mobility a zvýšení jejího podílu na dělbě přepravní práce

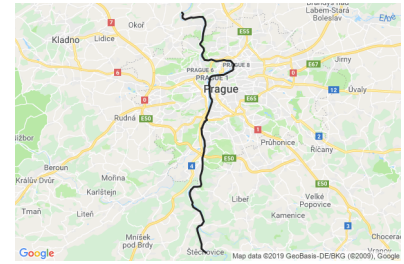
Negativní dopady

- Důsledky stavební činnosti mohou dočasně zhoršit životní prostředí

Rizika

- Zvýšení provozních nákladů na údržbu bezmotorových cest
- Nedostatek finančních prostředků
- Nezahrnutí těchto opatření do metropolitního plánu a nekoordinace s různými investičními akcemi, jež mohou realizaci záměru znemožnit (zejména Městský okruh a Vysočanská radiála)

Lokalita



558 | Pravobřežní cyklotrasa A2 s návaznostmi v regionu

Úkol	Informace	Stav
identifikace problematických úseků a míst	<p>Nutno koordinovat se stávajícími zadávacími kartami a již připravovanými akcemi.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• studie řešení vybraných lokalit	<p>Jednotlivé návrhy řešení lokalit, které byly identifikované jako problematické.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• • stanovení priorit a zadání k přípravě PD a realizaci	<p>Zadání od ODO MHMP na TSK. Součástí bude i nárokování a přidělení finančních prostředků.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: červen 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021</p>	Čeká na zahájení
• • • zpracování dalších stupňů PD	<p>V návaznosti na zpracované studie a projednané varianty řešení na základě zadání ODO MHMP.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení
pokračování v procesu přípravy již rozpracovaných lokalit	<p>Jedná se o další přípravu PD a projednávání těch úseků, které jsou v různém stádiu rozpracovanosti. Jde např. o akce "rozšíření ulice U Soutoku", "rozšíření v úseku Výtoň - Modřanská", "integrace na Rašínově nábřeží", "přemostění Ohrobeckého potoka". Obvykle připravuje TSK/MČ.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení

572 | Cyklostezka z Dolních Břežan do Zbraslavi



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Obec Dolní Břežany

Rozsah

- Realizace opatření

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

12

Investiční náklady celkem

- Celkem: 6 000 000 Kč
- MHMP: 240 000 Kč

Charakteristika

Cyklistické spojení Dolnobřežanska s vlakovým nádražím Praha-Zbraslav a pražskou páteří cyklotrasou a cyklostezkou A2, EuroVelo a CT7 podél Vltavy.

Projekt připravuje na svůj účet obec Dolní Břežany jako rekonstrukci historické stezky, která je dlouhodobě v nevyhovujícím stavu. Na realizaci opatření tohoto typu je možné žádat o dotaci z evropských fondů v rámci Integrované strategie ITI Pražské metropolitní oblasti.

Projekt je uveden v Cyklokoncepti Středočeského kraje pro období 2017 - 2023. Předpokládaná délka cca 2 800 metrů.

Pozitivní dopady

Zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy jejím oddělením od frekventované automobilové dopravy. Napojení Dolních Břežan a okolních obcí na hlavní cyklistický tah podél Vltavy a žel. stanici Praha-Zbraslav.

Rizika

Potřeba vyčlenit odpovídající finanční prostředky.

Nespolupráce mezi MČ Praha - Zbraslav a obcí Dolní Břežany.

Ochrana přírody - projekt zasahuje do evropsky významné lokality Břežanské údolí.

Lokalita



572 | Cyklostezka z Dolních Břežan do Zbraslavi

Úkol	Informace	Stav
realizace jednotlivých etap stavby	<p>Dle vydaného SP. Ukončení prací bude oproti původnímu termínu prodlouženo z důvodu kalamitní těžby v lese. Předpoklad ukončení prací je přelom září - října 2019.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Obec Dolní Břežany Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Pracuje se na tom
• realizace navazujících úprav na území hl. m. Prahy	<p>Jedná se o realizaci dílčích úprav (dopravní značení apod.) na území hl. m. Prahy tak, aby byla zajištěna návaznost na novou cyklostezku.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: květen 2020 Kontrolní termín: říjen 2019</p>	Pracuje se na tom

577 | Cyklistická propojení Říčana a okolí s Prahou



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Město Říčany

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

10

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 150 000 000 Kč
- MHMP: 7 500 000 Kč

Charakteristika

Tento projekt řeší absenci cyklostezky, která by spojovala celé území svazu obcí "Ladův kraj" s Prahou. Zvyšuje bezpečnost nemotorové dopravy díky tomu, že cyklisté nebudou muset jet po silnicích mezi auty a nákladními vozidly, ale pouze na cyklostezce pro ně určené.

Podpoří rekreační cykloturistiku i bezpečné pravidlené dojíždění na kole do práce či školy. Zapojené obce jsou ty, přes jejichž území povede páteřní cyklostezka – tedy městská část Praha-Kolovraty, město Říčany, obec Světlá, obec Všestary, město Mnichovice. Akce je připravována po etapách.

Stezka je projektově připravena a současně je připravena k žádosti o financování z evropských fondů v rámci Integrované strategie ITI Pražské metropolitní oblasti. Na území Prahy navazuje na trasu A22, která vede cyklisty na stanici metra Háje. Projekt je uveden v Cyklokonceptu Středočeského kraje pro období 2017 - 2023 a Konceptu rozvoje infrastruktury pro cyklistickou dopravu Ladovým krajem na kole. Předpokládaná délka cca 11 000 metrů.

Positivní dopady

Zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy jejím oddělením od frekventované automobilové dopravy. Důležité propojení Říčana a okolí s MČ Praha 11 a stanicí metra Háje s obrovským potenciálem pro cyklo dopravu.

Rizika

Potřeba vyčlenit odpovídající finanční prostředky.

Nespolupráce mezi Prahou, Říčany a svazkem obcí Ladův kraj.

Nepřidělení dotace z programu ITI.

Lokalita



Grafická dokumentace

577 | Cyklistická propojení Říčan a okolí s Prahou

Úkol	Informace	Stav
realizace části na území Říčan	Realizace části cyklostezky na katastrálním území města Říčany. <hr/> Zodpovědný subjekt: Město Říčany Splnit do: duben 2020 Kontrolní termín: říjen 2019	Pracuje se na tom
realizace částí na území obcí Stčk	Spoluúčast v rámci operačního programu, popř. neuznatelné výdaje. Katastrální území jednotlivých obcí, kudy cyklostezka prochází. Řeší si jednotlivé obce. <hr/> Zodpovědný subjekt: Město Říčany Splnit do: duben 2020 Kontrolní termín: říjen 2019	Pracuje se na tom
realizace části na území MČ Praha - Kolovraty	Realizace části cyklostezky na katastrálním území hl. m. Prahy. <hr/> Zodpovědný subjekt: MČ Praha - Kolovraty Splnit do: duben 2020 Kontrolní termín: říjen 2019	Pracuje se na tom

585 | Radlická radiála (projektová příprava)



Kapitola Návrhu

- 3.2.6 Nová komunikační propojení

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 400 000 000 Kč
- MHMP: 400 000 000 Kč

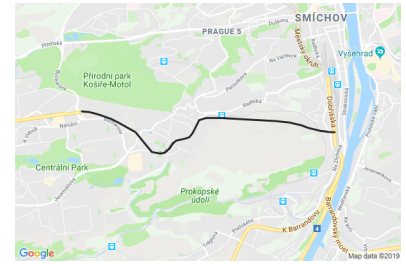
Charakteristika

Jedná se o dokončení projektové přípravy Radlické radiály. Radlická radiála je součástí nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy. Závazně je vymezena koridorem v ZÚR hl. m. Prahy i plochou v platném ÚP hl. m. Prahy. Radlická radiála se napojuje u Třebonic na Pražský okruh ve stávající MÚK, její zprovozněný úsek tvoří Rozvadovská spojka, ukončená v MÚK s Bucharovou ulicí. Od této křižovatky trasa Radlické radiály vede podél severovýchodního okraje Jihozápadního Města na východ přes Butovice a Jinonice v koridoru Radlické ulice, kde jsou navrženy dva tunelové úseky vzájemně oddělené otevřeným zahloubeným úsekem umožňujícím dodatečně zakrytí. Od Jinonic ke Zlíchovu je trasa Radlické radiály navržena v samostatné trase tunelem, který je v prostoru Zlíchova na úpatí Dívčích hradů zaústěn do budoucí MÚK s Městským okruhem.

V rámci doprovodných staveb bude humanizována stávající ulice Radlická.

Součástí projektu jsou navržena opatření pro zmírnění negativních vlivů (zejména z pohledu imisní a hlukové zátěže) na okolí zástavby s jasným cílem splnění limitních hodnot daných současnými právními předpisy. Z akustického hlediska tak vliv RR je buď pod hygienickými limity, anebo v místech, kde je již v současné době hladina hluku nad limity nedochází k jejímu dalšímu navyšování. Vliv RR na ovzduší bude podlimitní ve všech zákonem daných škodlivinách (oxid dusičitý NO₂, částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, Benzen, Benzo(a)pyren). Projekt obsahuje návrh kompenzační opatření – výsadbu zeleně v rozsahu 400 ks dřevin (k záchytu prachových částic PM₁₀, resp. v nich obsažených B(a)P). Dalším možným opatřením za účelem snížení prašnosti je pravidelný úklid a údržba komunikace.

Lokalita



Pozitivní dopady

Radlická radiála umožní převést značnou část vnitroměstské automobilové dopravy mezi západním sektorem hlavního města a jeho centrální oblastí po technicky vybavené trase s vysokým podílem tunelů a rozsáhlými protihlukovými opatřeními. Zprovoznění Radlické radiály zajistí snížení dopravní zátěže (zejména na území Prahy 5) na stávajících dopravně významných ulicích procházejících stávající převážně obytnou zástavbou (např. Plzeňská, Vrchlického). Radlická radiála rovněž umožní urbanizovat část města v přilehlém území.

Negativní dopady

Bariérový efekt komunikace v netunelových částech. Vysoké investiční a provozní náklady. Riziko dopravních problémů v případě nepřipravenosti stávající sítě a jejich přesun do jihozápadního města.

Rizika

Výstavbě a zprovoznění Radlické radiály musí předcházet zprovoznění chybějícího úseku Pražského okruhu (dále PO) stavby č.511 - úsek Běchovice - D1 a rekonstrukce a zkapacitnění Barandovského mostu a výstavba Dvoreckého mostu. Při absenci chybějících úseků PO a stávajícího stavu uzlu Barrandovského mostu by zprovoznění Radlické radiály za současné situace znamenalo riziko velkých provozních komplikací na Městském okruhu i v jihozápadní části města.

Riziko indukce IAD z příměstské oblasti a ohrožení konkurenceschopnosti veřejné dopravy na jihozápadu města.

Riziko ovlivnění obytného území negativními vlivy nové komunikace, resp. nezlepšení situace i přes převedení dopravy pod zem.

Riziko projednání úseků v oblasti Jihozápadního města a Radlic.

Náklady na údržbu průzkumné štoly v případě oddalování či zastavení projektu

585 | Radlická radiála (projektová příprava)

Úkol	Informace	Stav
Zpracování DÚR a vydání územního rozhodnutí	<p>Dokončení rozpracované DÚR se zapracováním připomínek z územního řízení, které míří zejména na oblast Jinonic a Jihozápadního města. Následné vydání územního rozhodnutí.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Pracuje se na tom
• Dokumentace pro stavební povolení a vydání SP	<p>Zpracování dokumentace po stavební povolení. Vydání stavebního povolení.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022</p>	Čeká na zahájení

586 | Cyklostezka z Proseka do Brandýsa nad Labem



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Městská část Praha 19

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 60 000 000 Kč
- MHMP: 30 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 100 000 Kč / rok
- MHMP: 100 000 Kč / rok

Charakteristika

Nové bezkolizní propojení z Prahy do Brandýsa nad Labem ve stopě historické poutní cesty Via Sancta.

Záměr navazuje i na plánovanou revitalizaci průmyslových areálů ve Kbelích.

V místě střetu s fekventovanou komunikací II/610 navržena stezka pro pěší a cyklisty.

Etapa 1 - Prosek-Kbely - ověřovací studie
 Etapa 2 - Kbely-Vinoř - ověřovací studie
 Etapa 3 - Vinoř-Podolánka
 Etapa 4 - Podolánka-Brandýs nad Labem

Pozitivní dopady

Vytvoření liniového bezkolizního propojení.

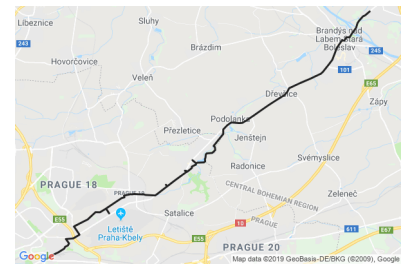
Obnova historické cestní sítě.

Zlepšení radiální vazby pro bezmotorovou dopravu.

Rizika

Nutná koordinace se záměry developerů.

Lokalita



586 | Cyklostezka z Proseka do Brandýsa nad Labem

Úkol	Informace	Stav
zpracování studie na jednotlivé úseky cyklostezky	Studie pro jednotlivé úseky cyklostezky (u těch, které ještě nejsou zpracovány). Zodpovědný subjekt: Městská část Praha 19 Splnit do: leden 2021 Kontrolní termín: březen 2020	Čeká na zahájení
• příprava projektové dokumentace DÚR	Navazující projektová příprava s cílem získat vydané ÚR. Zodpovědný subjekt: Městská část Praha 19 Splnit do: červen 2021 Kontrolní termín: leden 2021	Čeká na zahájení
• • příprava projektové dokumentace DSP	Navazující projektová příprava s cílem získat vydané SP. Zodpovědný subjekt: Městská část Praha 19 Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: červen 2021	Čeká na zahájení
• • • realizace akce	Výstavba cyklostezky dle projektové dokumentace. Zodpovědný subjekt: Městská část Praha 19 Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení

587 | Zkapacitnění trati Praha - Kolín novostavbou v nové stopě



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

48

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

48

Investiční náklady celkem

- Celkem: 420 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o záměr výstavby novostavby dvoukolejné železniční trati, která by byla určená prioritně pro dálkovou osobní a nákladní dopravu. Záměr je sledován s ohledem na přetížení stávající trati a vzdáleným termínům zprovoznění rychlých spojení. Trať by nicméně mohla být stavěna v parametrech trati RS.

V rámci tohoto opatření je sledován úsek Praha-Běchovice - Poříčany.

Pozitivní dopady

- zvýšení propustnosti vytižené příměstské trati Praha - Kolín
- umožnění navýšení objednávky osobní dopravy (zkrácení intervalu osobních vlaků)
- možnění průjezdu většího množství nákladních vlaků
- zkrácení jízdní doby dálkových vlaků

Negativní dopady

- fragmentace krajiny

Rizika

- obtížná projednatelnost záměru

Lokalita



587 | Zkapacitnění trati Praha - Kolín novostavbou v nové stopě

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace. Dokumentace pro územní rozhodnutí je součástí studie proveditelnosti <hr/> Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Pracuje se na tom
• • Zajištění projektu stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace <hr/> Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení
• • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. <hr/> Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2028 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení

588 | Zdvoukolejnění trati Praha-Radotín - Praha-Vršovice č. k.



Kapitola Návrhu

- 3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Správa železniční dopravní cesty

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 200 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Charakteristika

Jedná se o záměr doplnit druhou kolej do tzv. jižní nákladní spojky v trase Praha-Radotín - Praha-Vršovice čekací koleje. Ve většině trasy se již při výstavbě s doplněním koleje počítalo (včetně tzv. mostu Inteligence). Tunel u tohoto mostu ale zůstane nadále jednokolejný. V rámci stavby dojde k výstavbě těchto zastávek:

- Praha-Braník, horní koleje
- Praha-Spořilov
- výstavba druhého nástupiště v zastávce Praha-Kačerov

Pozitivní dopady

- výrazné zvýšení kapacity tratě
- možnost zavedení městských železničních linek
- nové zastávka v návaznosti na linky PID

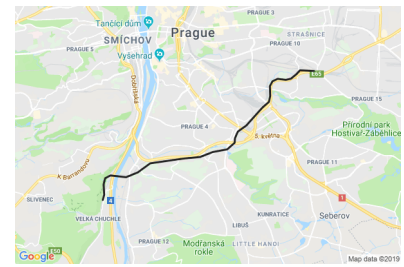
Negativní dopady

- zvýšení hlukové zátěže v lokalitě

Rizika

- obtížná projednatelnost záměru

Lokalita



588 | Zdvoukolejnění trati Praha-Radotín - Praha-Vršovice č. k.

Úkol	Informace	Stav
Zajištění studie proveditelnosti	Splnit do: leden 2019 Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty	Splněno
• Zajištění záměru projektu	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Zajištění dokumentace pro územní rozhodnutí	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2021	Čeká na zahájení
• • • Zajištění projektu stavby	Úkolem SŽDC je zajištění zpracování a projednání příslušné dokumentace Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2023 Kontrolní termín: prosinec 2022	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby	Po zpracování dokumentace bude SŽDC realizovat stavbu dle předchozí dokumentace. Zodpovědný subjekt: Správa železniční dopravní cesty Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení

601 | Cyklistická propojení Prahy a Středočeského kraje



Kapitola Návrhu

- 3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

52

Investiční náklady celkem

- Celkem: 9 000 000 Kč
- MHMP: 900 000 Kč

Charakteristika

Studijní a projektová příprava nových cyklostezek a cyklotras, které navazují na pražskou síť a fungují jako bezpečné spojení pro cyklisty s přesahem do Středočeského kraje. Jedná se o záměry, které jsou schváleny v Cyklokonceptu Středočeského kraje pro období 2017 - 2023. Opatření má vysoký potenciál pro rekreační cyklistiku, současně ovšem pomůže propojení okrajových částí Prahy a obcí za hranicemi Prahy pro pěší i cyklistickou dopravu a tím přispěje ke snížení zátěže jiných druhů dopravy v případě těchto krátkých cest. V mnoha případech stezky směřují na terminály MHD na území Prahy.

Opatření je zaměřeno na přípravu těch tras, které zatím nejsou detailněji prověřeny a jeho cílem je umožnit prověření záměrů a zahájení přípravy.

Garanty jednotlivých záměrů jsou obvykle obce nebo svazky obcí v okolí Prahy ve spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy. Náklady jsou odhadnuté na realizaci studií a projektové přípravy. Na realizaci opatření tohoto typu je možné žádat o dotaci z evropských fondů v rámci Integrované strategie ITI Pražské metropolitní oblasti.

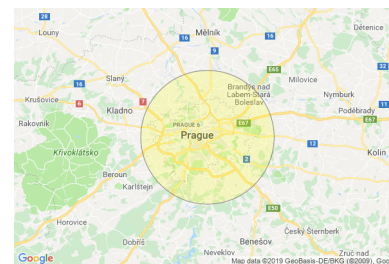
Jedná se o trasy:

- Cyklostezka ze Suchdolu do Horoměřic
- Cyklostezka z Kněževse na Letiště Václava Havla
- Cyklostezka z Hostivice (rybník Strnad) do Řep (nádrž Jiviny)
- Cyklostezka z Chrástán do Zličína
- Cyklostezka z Chrástán do Třebonic
- Cyklostezka z Jesenice (Zdiměřice) do Hrnčířů
- Cyklostezka z Kolodějů do Sibřiny
- Cyklostezka z Letňan do Přezletic
- Cyklostezka z Víně do Podolanky
- Cyklostezka z Černého Mostu do Podolanky
- Cyklostezka z Roztok do Sedlce
- Cyklostezka z Průhonic do Kolovrat

Positivní dopady

- Zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy jejím oddělením od frekventované automobilové dopravy.

Lokalita



- Vytvoření alternativy pro část cest přes administrativní hranice, kde je již nyní veřejná doprava i infrastruktura pro IAD přetížena.

Rizika

Nespolupráce mezi dotčenými pražskými MČ a sousedními obcemi.

Zajištění finančních zdrojů, zejména u obcí Středočeského kraje.

601 | Cyklistická propojení Prahy a Středočeského kraje

Úkol	Informace	Stav
zpracování studií proveditelnosti jednotlivých cyklistických propojení	Studie proveditelnosti pro jednotlivé trasy. <hr/> Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: květen 2021 Kontrolní termín: duben 2020	Čeká na zahájení
• příprava projektové dokumentace DÚR	Navazující projektová příprava s cílem získat vydané ÚR. <hr/> Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: květen 2022 Kontrolní termín: květen 2021	Čeká na zahájení
• • příprava projektové dokumentace DSP	Navazující projektová příprava s cílem získat vydané SP <hr/> Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: květen 2023 Kontrolní termín: květen 2022	Čeká na zahájení

604 | Program zvýšení plynulosti provozu tramvají



Kapitola Návrhu

- 3.1.5 Preference veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření
- Realizace již probíhá
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

10

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

72

Charakteristika

Koncepční zásady pro řešení tramvajových tratí, rekonstrukce i novostavby. Cílem opatření je zajistit optimální stav tramvajové sítě z hlediska plynulosti, ale také výkonnosti, bezpečnosti, provozní rychlosti a provozních nákladů a tramvajové dopravy ve městě. Součástí opatření nejsou klasická preferenční opatření (SSZ, oddělovací tvarovky). Především se jedná o:

Úprava dopravního značení - přednosti

Na řadě míst tramvaje jedoucí po pozemní komunikaci, nebo vyjíždějící z místa mimo pozemní komunikaci, dávají dle dopravního značení přednost automobilové dopravě. V některých z těchto míst dochází ke zbytečnému snižování plynulosti, komfortu a cestovní rychlosti tramvají (např. Mariánské hradby - Chotkova, Myslíkova - Odborů, Smetanovo nábřeží - Divadelní). Řešením je, aby na vybraných místech byla přednost upravena ve prospěch tramvají.

Úprava dopravního značení - rychlosti

Dle současné legislativy platí pro tramvaje v provozu po pozemních komunikacích, včetně fyzicky oddělených tramvajových těles, silniční dopravní značky, a to včetně značek upravujících rychlost. V některých místech (zastávky, příčné prahy) je jejich dodržování ze strany tramvají nelogické, v jiných lze o účelnosti pochybovat. Za poměrně značné riziko pro snížení cestovní rychlosti tramvají, které je třeba soustavně sledovat a návrhy připomínkovat, lze označit možné zřizování zón 30, či pěších zón (20 km) do lokalit, odkud byla odvedena páteřní silniční doprava, ale tramvajová v nich zůstala. V takovém případě hrozí preference IAD před MHD.

Řešením je, aby jakákoliv značka omezující rychlost byla pro tramvaje platná pouze v případě, kdy je to nezbytné nebo vhodné. (Auta omezení pro tramvaje nedodrží vůbec.) Pokud ne, je potřebné takovou značku doplnit podtabulkou MIMO TRAM. Přijatelným řešením je rovněž celkové nové posouzení situace a nahrazení takové značky doporučenou rychlostí, či její úplné odstranění. V posledních cca 5 letech bylo různými způsoby již vyřešeno přibližně 20 míst.

Zvýšení rychlosti jízdy přes výhybky a křižení

V souvislosti s postupným zaváděním

Lokalita



rychlostních výhybek a ověřením provozu a přínosů výhybky R 04 v Braníku budou vytipována další vhodná místa pro jejich realizaci. Současně je třeba sledovat všechny možnosti, které v budoucnosti povedou k tomu, že bude možné dále zvyšovat obecnou rychlost tramvají přes výhybky a křižení. (Naposledy došlo k příznivé úpravě v roce 2015.) Příznivým faktorem pro zvyšování rychlosti je případné zvětšení šířky tramvajové kola.

Zvýšení rychlosti na zvýšených tramvajových tělesech

V úsecích tramvajových tratí, které jsou vedeny zvýšených tramvajových tělesech, zvláště pokud fyzicky neumožňují pojíždění silničními motorovými vozidly (OKS, tráva), s ohledem na množství přejezdů a frekvenci vozidel na přejezdech a chodců přechodech, se navrhuje zvýšení rychlosti tramvají až do 60 km/h, zatímco obecná úprava uvádí 50 km/h. Opatření je dle konkrétního místa vhodné doplnit například vhodným dopravním značením a organizací dopravy pro silniční vozidla u přejezdů. Pro opatření je nezbytná součinnost příslušného silničního správního úřadu.

Zvýšení rychlosti na samostatně vedených tratích

V úsecích tramvajových tratí, které umožňují vzdáleností zastávek, geometrií a rozhledovými poměry provoz vyšší rychlosti, se navrhuje zvýšit rychlost tramvají až do 70 nebo 80 km/h, proti současně stanovené rychlosti 60 km/h. K opatření je nezbytné kromě vlastního prověření úseků (rámcově již proběhlo) zajistit také schopný vozový park.

Odstraňování zón s nočním omezením rychlosti

Přibližně na třetině tramvajové sítě v Praze platí v době 22 – 6 hod nejvyšší dovolená rychlost tramvají 40 km/h z důvodů překračování limitů hluku. V posledních letech, s postupnou rekonstrukcí tramvajových tratí, se daří v řadě úseků toto omezení rušit. Je žádoucí pokračovat v rekonstrukcích tramvajových tratí s důrazem na snižování hlukové zátěže. Současně je potřebný dohled a úprava legislativy tak, aby tramvajová doprava nebyla znevýhodněna vůči dopravně silniční, či dokonce byla do jisté míry zvýhodněna, protože z hygienického hlediska přináší tento způsob dopravy užitek.

Přejezdy

Převážná většina tramvajových přejezdů ve městě je neřízená a je zdrojem značného zdržení tramvají a množství dopravních nehod. Z více než tisíce nehod pražských tramvají každý rok se jich většina odehraje právě na tramvajových

přejezděch. Typickým problémem je odbočování silničních vozidel vlevo při souběžné jízdě. Obecně lze konstatovat, že proti jiným vyspělým tramvajovým provozům má Praha nebyvalé množství přejezdů. V některých ulicích je přejezd prakticky u každého vyústění boční ulice. Na ulicích, kde jsou neřízené přejezdy umístěny s krátkými rozestupy (méně než 200 m), dochází častěji k nehodám (Sokolovská, Českomoravská).

Především v rámci rekonstrukcí (i výstavby) TT je třeba se zaměřit na

- Redukci přejezdů a navazující opatření v organizaci dopravy
- Umístění přejezdů do vhodných míst, vzhledem rozhledovým poměrům a k rychlosti tramvají v daném místě
- Vybavení přejezdů vhodným dopravním značením, organizací dopravy, v krajním případě světelnou signalizací se směrovými signály
- Další rozvoj směrových signálů na SSZ pro vybraná levá odbočení přes TT, nebo spínání plné kruhové červené před příjezdem tramvaje, variantně s doplňkovou šipkou pro jízdu přímo a vpravo souběžně s TT

Optimalizace hustoty zastávek

Zvláště při rekonstrukcích a novostavbách tramvajových tratí je nezbytné volit takovou mezizastávkovou vzdálenost, aby docházelo ke vhodnému mixu cestovní rychlosti a docházkové času na zastávku tak, aby byla veřejná doprava časově co nejatraktivnější a tedy maximálně konkurenceschopná individuální automobilové dopravě. Současně je třeba tramvajovou dopravu provozovat pro cestující komfortně a pro město hospodárně a využívat každého zastavení tramvaje k výměně odpovídajícího množství cestujících. Významnou roli hraje také přesné umístění zastávek vůči navazující infrastruktuře a cílům. Optimální mezizastávkovou vzdáleností je cca 500 – 600 metrů v zahuštěné zástavbě. Maximální docházka na zastávku pak typicky dosahuje maximálně 5,5 minuty. V některých lokalitách (Vinice, Průběžná ulice, Kobylisy) dosahují mezizastávkové vzdálenosti v současnosti jen cca 200 m.

Pozn.: Opatření je souladu s ČSN 73-6425-1, která udává vzdálenost zastávek 300 – 700 m a dle které docházka nemá být delší než 500 m.

Optimalizace délek zastávek

Zvláště při rekonstrukcích a novostavbách tramvajových tratí je třeba respektovat množství spojů na trati a dle toho dimenzovat délku zastávky na počet vlaků (1 nebo 2). Problematické jsou zejména krátké zastávky pro jeden vlak na zatížených místech (Vítězná náměstí, Jindřišská, Vodičkova, Kamenická). V

případě, že je to po stavební stránce možné, je třeba zastávku zřídit v odpovídající délce.

Mysy / vídeňské zastávky

V souvislosti s úpravami veřejného prostoru je v některých ulicích nahrazováno původní uspořádání s tramvajovými ostrůvky novým uspořádáním s mysy (Francouzská, Moskevská), nebo vídeňskými zastávkami (Holešovice, U Plynárny). Z hlediska plynulosti provozu tramvají je výhodnější vídeňská zastávka než mys (auta nejedou po kolejích). Z hlediska bezpečnosti provozu nejsou obě varianty dostatečně zhodnoceny, přesto se odborná i široká veřejnost kloní často k mysům jako k řešení bezpečnějšímu. Je nezbytné obě varianty porovnat analýzou a postupovat dále tak, aby byly naplňovány v konkrétních místech požadavky na bezpečnost a plynulost provozu.

Pozitivní dopady

- Zvýšení plynulosti provozu tramvají
- Zvýšení cestovní rychlosti tramvají
- Snížení nehodovosti provozu tramvají (pouze při dodržení důsledných opatření při zvyšování rychlosti)
- Zvýšení komfortu a tepelné pohody v tramvajové dopravě
- Zvýšení provozní spolehlivosti tramvajové dopravy
- Zvýšení atraktivity tramvajové dopravy pro cestující
- Snížení provozních nákladů tramvajové dopravy
- Mírné zvýšení podílu chůze v dopravě (díky vyššímu využívání MHD a nepatrnému prodloužení docházky na zastávku v některých místech)

Negativní dopady

- Nepatrné prodloužení docházky na zastávku tramvají

Rizika

- Projednání některých opatření se státní správou a samosprávou
- Postoj veřejnosti k některým opatřením

604 | Program zvýšení plynulosti provozu tramvají

Úkol	Informace	Stav
Zvýšení rychlosti TRAM na zvýšených tramvajových tělesech	<p>Budou vybrány vhodné úseky tramvajových tratí, na kterých by bylo přínosné zvýšit rychlost tramvají na 60 km/h z běžných 50 km/h. Jednálo by se o úseky vedené po pozemní komunikaci na tělese odděleném klasickou hranatou obrubou, kde není dovolené podélné pojíždění ostatní dopravou. Návrh bude projednán s příslušným silničním správním úřadem. V případě kladného projednání bude současně zvolen vhodný legislativní nástroj, kterým by taková úprava byla umožněna.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červenec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
Úprava dopravního značení - přednosti (projednání)	<p>Ve vybraných místech, kde je tramvajová doprava znevýhodněna dopravním značením upravujícím přednost, bude s příslušnými silničními správními úřady projednána úprava režimu - změna přednosti ve prospěch tramvajové dopravy. Zejména se jedná o křižovatky:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mariánské hradby - Chotkova • Myslíkova - Odborů • Korunní - Blanická • Smetanovo nábřeží - Divadelní <p>V případě úspěšného projednání konkrétní křižovatky bude vypracována projektová dokumentace úpravy DZ a požádáno o stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení
• Úprava dopravního značení - přednosti (realizace)	<p>Na základě stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích bude provedena úprava DZ.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
Úprava dopravního značení - rychlosti TRAM (projednání)	<p>V místech, kde je rychlost veškeré dopravy na pozemní komunikaci, včetně tramvají, snížena dopravním značením a takové snížení rychlosti se nejvíce jako dostatečně opodstatněné, nebo se nejvíce jako dostatečně opodstatněné vůči tramvajové dopravě, bude s příslušnými silničními správními úřady a Policií ČR projednána úprava dopravního značení. Řešením může být úplné zrušení omezení, doplnění podtabulky MIMO TRAM, nebo změna dopravního značení, například doporučení rychlosti namísto omezení. Jedná se o tato místa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bělohorská, před zastávkou Malý Břevnov DC • Koněvova, zastávka Kněžská luka DC • Koněvova, zastávka Kněžská luka ZC • Koněvova, zastávka Chmelnice DC • Koněvova, zastávka Chmelnice ZC • Koněvova, úsek Na Hlídce - Za Žižkovskou vozovnou DC • Koněvova, úsek Loudova - Za Žižkovskou vozovnou ZC • Koněvova, zastávka Vápenka DC • Koněvova, zastávka Vápenka ZC • Korunní, zastávka Orionka ZC • Masarykovo nábřeží, úsek Myslíkova - Na Struze DC • Sokolovská, zastávka Nádraží Vysočany ZC (vídeňská) • Zenklova, křižovatka s Vosmíkových ZC • Na Slupi, zastávka Albertov ZC (vídeňská) • Letenské náměstí, zastávka DC (vídeňská) • Bubenské nábřeží, zastávka Pražská tržnice ZC • Makovského, před zastávkou Blatiny DC • Makovského, před zastávkou Blatiny ZC • Na Petřínách, před zastávkou Baterie ZC (60 m) • Na Petřínách, před zastávkou Baterie DC (100 m) • Střešovická, úsek V Průhledu - Na Pěkné vyhlídce (240 m) • Střešovická, Západní - Lomená DC (115 m) • Střešovická, Lomená - Západní ZC (115 m) • Bělohorská, zastávka Marjánka ZC • Bělohorská, zastávka Marjánka DC • Bělohorská, u křižovatky s 8. listopadu DC • U Plynárny, zastávka Plynárna Michle DC • U Plynárny, zastávka Plynárna Michle ZC • U Plynárny, zastávka Chodovská DC • U Plynárny, zastávka Chodovská ZC • Nuselská, zastávka Pod Jezerkou ZC • Nuselská, zastávka Pod Jezerkou DC • Nádražní, úsek Vltavská - pěší zóna • Lidická, úsek Zborovská - Nádražní • nábřeží Edvarda Beneše, Klárov - U Bruských kasáren <p>Nepředpokládá se, že veškeré návrhy budou příslušné orgány akceptovat.</p>	Pracuje se na tom
	<p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: listopad 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	
• Úprava dopravního značení - rychlosti TRAM (realizace)	<p>Na základě stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích bude provedena úprava DZ.</p>	Pracuje se na tom
	<p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	
Odstraňování zón s nočním omezením rychlosti	<p>V souvislosti s plněním příslušného nařízení vlády a časově omezeného povolení provozování nadlimitního zdroje hluku jsou tramvajové tratě při rekonstrukcích opatřovány prvky, které snižují šíření hluku a vibrací do okolí. V důsledku toho následně obvykle může dojít k odstranění tzv. noční zóny 40, která snižuje rychlost tramvají v době 22 - 6 hod. na 40 km/h místo běžných 50 km/h.</p>	Pracuje se na tom
	<p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2022 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	

Úkol	Informace	Stav
Zvýšení rychlosti jízdy TRAM přes výhybky a křížení	<p>Ve vhodných místech budou zřizovány rychlostní výhybky, zejména v rámci rekonstrukcí tramvajových tratí. Vhodným místem pro zřízení rychlostní výhybky jsou taková místa, za kterými alespoň v jedné větvi není další kolejové křížení a zřízením rychlostní výhybky bude odstraněn nebo významně zmírněn propad rychlosti. Bude opatřena projektová dokumentace, požádáno o stavební povolení a zrealizováno.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: leden 2025 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Pracuje se na tom
Zvýšení rychlosti TRAM na samostatně vedených tratích	<p>Budou vybrány vhodné úseky samostatných tramvajových tratí mimo pozemní komunikace, na kterých by bylo přínosné zvýšit rychlost tramvají na 70 - 80 km/h z běžných 60 km/h. Je třeba zvolit vhodné vnitropodnikové (legislativní) opatření. Je třeba zajistit schopný vozový park.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
Regulace přejezdů tramvajových tratí	<p>Při rekonstrukcích (případně i novostavbách) tramvajových tratí na zvýšeném či samostatném tělese bude posuzována hustota přejezdů přes tramvajovou trať, u jednotlivých přejezdů pak jejich vhodnost a potřebnost. Za optimální vzdálenost přejezdů s ohledem na bezpečnost a plynulost provozu z jedné strany, a obsluhu území ze strany druhé lze považovat cca 500 metrů s tím, že přejezd by pak mohl být umístěn u tramvajové zastávky, kde je nižší rychlost vlaků, případně dle intenzit by mohl být vybaven SSZ. V rámci projektů je třeba řešit zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zajištění náhradního způsobu obsluhy území • Umístění přejezdů do vhodných míst, vzhledem rozhledovým poměrům a k rychlosti tramvají v daném místě • Vybavení přejezdů vhodným dopravním značením, organizací dopravy, v krajním případě světelnou signalizací se směrovými signály • Umožnění otáčení na SSZ na směrový signál vlevo pro zajištění bezpečného překonání TT a adekvátní obsluhy území • Další rozvoj směrových signálů na SSZ pro vybraná levá odbočení přes TT, nebo spínání plné kruhové červené před příjezdem tramvaje, variantně s doplňkovou šipkou pro jízdu přímo a vpravo souběžně s TT <p>Návrh opatření bude projednáván v rámci přípravy PD a stavebního řízení s příslušnými orgány, zejména příslušnými silničními správními úřady. Schválení bude formou stavebního povolení a následně také stanovením místní úpravy provozu. Současně je nezbytné obdobným způsobem řešit požadavky na zřizování dalších přejezdů TT, které by vedly k jejich zahušťování nad optimální míru.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
Optimalizace hustoty zastávek	<p>V záměrech na rekonstrukce a novostavby tramvajových tratí bude prověřeno, zdali jsou zastávky v odpovídajících vzdálenostech a ve vhodných místech bude navrženo snížení počtu zastávek, či vhodnější a ohleduplné rozmístění. Kritériem bude celková doba přepravy od domu k domu. Zásadním obecným dokumentem pro posuzování je Standard zastávek (schválený RZHMP), který určuje optimální vzdálenost zastávek 400 - 600 metrů a další limity. Příslušné změny budou projednány s orgány samosprávy a státní správy, ve vhodných případech také s občany v rámci přípravy dokumentace a dále v rámci stavebního, případně územního řízení. Bude vydáno stavební povolení. Následně dojde k realizaci. Současně bude obdobná pozornost věnována záměrům na zřizování nových zastávek, které jsou nevhodné z hlediska výše uvedených parametrů.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
Optimalizace délek zastávek	<p>Při rekonstrukcích, případně novostavbách tramvajových tratí budou respektovány potřeby na optimální délku zastávek tak, aby v zatížených místech (dle četnosti spojů a cestujících) byly preferovány zastávky, které umožní současné stanicování dvou klasických vlaků (souprav) za sebou. V úsecích s provozem do 2 (případně 3) linek, s výjimkou výstupních zastávek, míst s výrazně nadprůměrnou frekvencí cestujících (například přestupy na metro), nebo u komplikovanějších řízených křižovatek, je možné a v řadě případů vhodné preferovat zastávky na jeden klasický vlak.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
Mysy / vídeňské zastávky	<p>Mysové zastávky, které vedou automobilovou dopravu po tramvajových tratích jsou DOSS často upřednostňovány před zastávkami vídeňskými, které naopak provoz TRAM segregují a zajišťují tak výrazně větší míru preference MHD. Z hlediska bezpečnosti provozu nejsou obě varianty dostatečně zhodnoceny, přesto se odborná i široká veřejnost kloní často k mysům jako k řešení bezpečnějším. Je nezbytné obě varianty porovnat analýzou, zejména nehodovosti, a postupovat dále tak, aby byly naplňovány v konkrétních místech požadavky na bezpečnost a plynulost provozu. V případě, že vídeňské zastávky budou z tohoto pohledu přijatelné, s ohledem na dopravní poměry, dojde k jejich dalšímu rozšiřování zejména v rámci rekonstrukcí.</p>	Čeká na zahájení
	<p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: červen 2020</p>	

605 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Flora



Kapitola Návrhu

- 3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Strategické cíle

- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

40

Rok zahájení realizace

2023

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 175 000 000 Kč
- MHMP: 175 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 560 000 Kč / rok
- MHMP: 560 000 Kč / rok

Charakteristika

Realizace výtahu do stanice metra Flora na základě zpracované studie proveditelnosti bezbariérového zpřístupnění prostřednictvím kaskády výtahů s podzemní přestupní chodbou a povrchového kiosku. Významný uzel z hlediska veřejné dopravy, návaznost na obchodní centrum a povrchovou dopravu. Vychází z Koncepte odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Studie navrhuje výstup vybavit 2 výtahy z nástupiště do přestupní chodby a dalšími 2 výtahy z přestupní chodby na povrch Vinohradské ulice v blízkosti hlavního vstupu do OC Palác Flora. Převážná kapacita výtahového výstupu bude dosahovat 2x180os/čtvrhodinu, tj. cca 1500 os/hod. Podle kapacitní rozvahy nové výtahy neovlivní negativně pěší provoz na nástupišti a přispějí ke zvýšení standardu stanice o možnost bezbariérového přístupu. Provedení výtahů je podmíněno přesunem strojovny VZT v ÚPN (místnost 108), to je základní podmínka realizace bezbariérového zpřístupnění. S tímto řešením však nesouhlasil IPR, neboť výtahy z nástupiště jsou za sebou a nikoliv souměrně a kolmo na osu nástupiště. V současnosti je na základě nových požadavků hasičů na zajištění evakuace zpracována nová varianta – vždy 1 výtah + evakuační schodiště, která je projednávána a IPR ji pravděpodobně schválí.

Positivní dopady

- Zlepšení přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu, rodiče s kočárky, cestující s většími zavazadly, ev. pro cyklisty

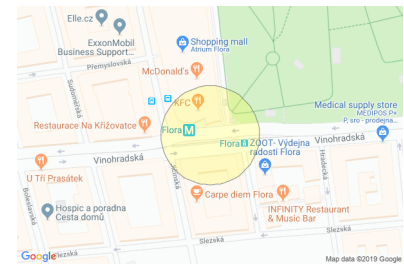
Negativní dopady

- Vyvolá nové náklady na provoz a údržbu

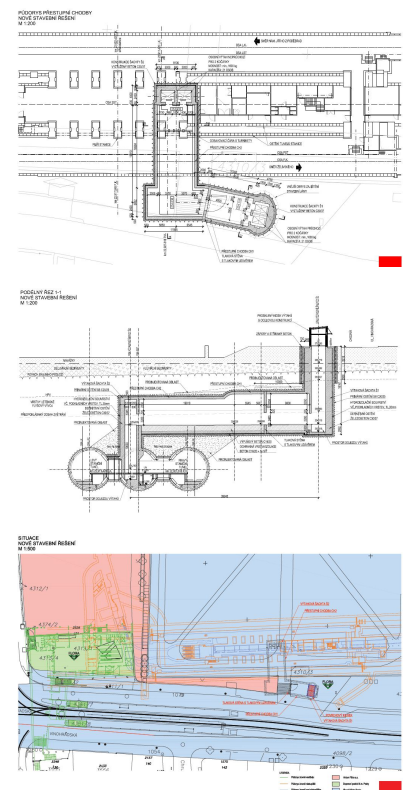
Rizika

- Vandalismus
- Poruchy

Lokalita



Grafická dokumentace



605 | Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Flora

Úkol	Informace	Stav
Výběr zpracovatele PD	Interní proces DPP - výběr zpracovatele PD Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: říjen 2019 Kontrolní termín: září 2019	Pracuje se na tom
• Získat pravomocné ÚR	Zpracovat DÚR, projednat a získat pravomocné ÚR Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• • Získat pravomocné SP	Zpracovat DSP, projednat a získat pravomocné SP Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: březen 2021	Čeká na zahájení
• • • Výběr zhotovitele stavby	Zpracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na výběr zhotovitele stavby Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2023 Kontrolní termín: září 2022	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2024 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení

618 | Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města



Kapitola Návrhu

- 3.2.5 Dokončení Městského okruhu

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 50 000 000 Kč
- MHMP: 50 000 000 Kč

Charakteristika

Opatření spočívá ve studijním prověření různých variant řešení tak, aby bylo dosaženo dodržování hlukových a imisních limitů v oblastech s obytnou zástavbou. Podnětem je stávající neuspokojivá situace nejen v ulici V Holešovičkách.

Studie by měla potvrdit, zda je nezbytné sadu opatření navrhovaných v roce 2019 Plánem udržitelné mobility doplnit, aby v dané části města mohlo být dosaženo předsevzatých cílů na straně zlepšení životního prostředí. Je nezbytné, aby studie reflektovala dosavadní i očekávané investice města (např. naplňování akčních plánů, požadavků Hygienické stanice hl. m. Prahy, atp.) a respektovala předpoklady vývoje zdrojů znečištění uvedené v nadřazených strategiích. Po zprovoznění severní části Pražského okruhu by studie měla v ulici V Holešovičkách cílit na splnění hlukových limitů bez uplatnění tzv. staré hlukové zátěže.

V případě, že se ukáže nezbytné realizovat další opatření, musí studie navrhnout a posoudit (multikriteriální analýzou, cost-benefit analýzou) širší spektrum možných variant řešení za účelem vytipování a označení funkčně dostatečných, ekonomicky přiměřených a brzy realizovatelných řešení.

Porovnání dopadů možných řešení se nesmí věnovat pouze úzce vymezené oblasti města, ale musí posoudit jejich možný dopad na obyvatele a fungování města (např. u zahloubení ulice V Holešovičkách především ve směru do centra města se lze důvodně obávat negativních dopadů na celou severní část města - provozní vazba nového tunelu na nestabilní tunelovou kaskádu na Městském okruhu). Dále je třeba kvantifikovat i případná rizika v době vystavby.

Mezi hypotetickými řešeními lze očekávat například:

- zmírňující pásy zeleně při hlavním dopravním prostoru zatížených tras,
- organizační opatření (př. snížení povolené rychlosti v nočním období),
- ukončení dálkových autobusů na kapacitním terminálu Letňany (namísto Holešovic a Florence),
- telematické aplikace s proměnným značením (př. vypnutí motoru, uvolňování pruhu před projíždějící MHD),
- ambicióznější převedení části dopravní zátěže na stávající MHD,
- výkupy nebo změna funkčního

Lokalita



- využití nemovitostí tam, kde nejsou dostupné přiměřené možnosti ochrany,
- adaptace připravovaných dopravních staveb, především Libeňské spojky a MO,
 - jednosměrné, v nejzazším případě obousměrné tunelové řešení některých úseků,
 - zcela nové koridory, v případě, že by jejich pozitivní efekt měl být vyšší a náklady by nepřesahovaly předchozí těžkou variantou,
 - pozastavení rozvoje a dalšího posilování vnitřní části města,
 - ...

Rizika

- touhy po neudržitelném absolutním řešení, neochota kompromisu,
- nerefluktování omezených ekonomických možností,
- přenášení negativních dopadů dopravy mezi lokalitami NIMBY ("Not in my backyard"),
- provozní závislost blízkých tunelových staveb (přerušování provozu),
- neexistence adekvátně kapacitních objízdných tras (rychlý rozvoj kongescí v rozsáhlém území, zhoršení životního prostředí, kolapsy povrchové dopravy),
- zvýšení dopravní nehodovosti a jejich následků (hrozba založení nečekaných překážek provozu),
- neefektivita zvoleného řešení (nedostatečný pozitivní dopad na životní prostředí vůči vynaloženým nákladům),
- ...

618 | Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města

Úkol	Informace	Stav
Výběrové řízení na zpracovatele studie těžkých řešení	Splnit do: červen 2019 Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP	Splněno
• Zpracování studie těžkých řešení	Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: říjen 2019	Pracuje se na tom
Výběrové řízení na zpracování studie lehčích variant a multikriteriální srovnání proveditelných řešení	Příslušný odbor MHMP (pravp. INV) zadá studii na: <ul style="list-style-type: none"> • stavebně technické řešení lehčích variant řešení (např. jednosměrný tunel pouze ve směru z centra města, úpravy organizace dopravy, apod.), • porovnání proveditelných variant (včetně těžkých z paralelní studie) z hlediska celoživotní CBA i z hlediska plynulosti provozu při uzavření/regulaci na vjezdu do Bubenečského tunelu v ranní špičkové hodině nad skeletem komunikací v severní části města počínaje II. třídou místních komunikací, • předběžné porovnání z hlediska vlivu na životní prostředí (včetně zaměření na ranní dopravní špičku a obyvatele v celé severní části města). Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: červenec 2019	Pracuje se na tom
• Zpracování studie lehčích variant a multikriteriální srovnání proveditelných řešení	Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • Založení nového opatření v P+	V návaznosti na výsledek studií se do zásobníku P+ formálně založí nové opatření, které budou aspirovat na přeřazení do návrhové části Plánu udržitelné mobility. Vlastní realizace však není součástí této karty. Zodpovědný subjekt: Odbor dopravy MHMP Splnit do: leden 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020	Čeká na zahájení

619 | Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 10 000 000 Kč
- MHMP: 10 000 000 Kč

Charakteristika

Předmětem opatření je rozpracování urbanisticko-architektonické studie Pleňská Vrchlického Proměna ulic Motolského údolí do podoby projektové dokumentace, která bude odpovídat technickým požadavkům a bude projednatelná s všemi dotčenými subjekty včetně rezidentů.

Ulice Plzeňská a Vrchlického na Praze 5 tvoří důležitou spojnicí mezi Městským okruhem a západní oblastí města, zároveň přenáší významné dopravní zátěže v městské hromadné dopravě směr Motol a Řepy. Uliční prostor obou ulic je podřízen dopravní funkci a příliš nezohledňuje okolní rezidenční zástavbu. Na zadání MČ Prahy 5 vznikla urbanisticko-architektonická studie, která uvažuje s revitalizací prostoru obou ulic s podmínkou odlehčení 25% dopravní zátěže roku 2017, ať již zprovozněním Radlické radiály, nebo zásadní změnou dopravní politiky města. Projektová dokumentace může uvažovat dva horizonty řešení, a sice zlepšení současného stavu a výslednou podobu po požadovaném odlehčení 25% dopravních zátěží roku 2017. Projektová dokumentace musí odlišit investiční náklady na revitalizaci uličního prostoru ulic Plzeňská a Vrchlického a revitalizaci navazujících prostor. Navazující prostory je totiž možné realizovat často i bez zásadního vlivu na dopravní toky a přitom dojde ke zhodnocení území. Součástí projektové dokumentace musí být i předpokládaný harmonogram včetně investičních a provozních nákladů.

Opatření je nezbytné koordinovat s projektovou dokumentací na Radlickou radiálu a humanizací ulice Radlická.

Positivní dopady

Zvýšení estetické hodnoty uličního prostoru

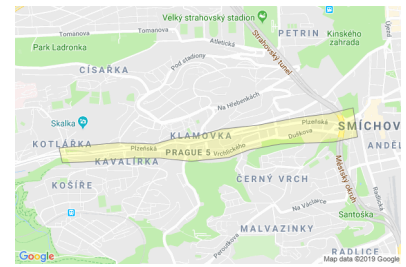
Snížení negativních vlivů IAD na obyvatelstvo

Zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zejména pro chodce a cyklisty

Negativní dopady

V případě realizace všech opatření ze studie Motolského údolí výrazné snížení kapacity ulic z hlediska dopravní obslužnosti města, které bude patrné zejména mimo oblast revitalizovaných ulic (vlivem regulace provozu na Městském okruhu budou problémy patrné v oblasti Troji a Barrandovského mostu a vlivem telematických aplikací v oblasti Motola a

Lokalita



Řep)

Rizika

Obtížné projednávání opatření a prosazování převedení dopravní zátěže na Radlickou radiálu (pro tunelové úseky požaduje Policie obvykle objízdné trasy na povrchu)

619 | Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického

Úkol	Informace	Stav
Schválení studie RHMP	<p>MČ Praha 5 jako pořizovatel studie, by měla zajistit předání na RHMP, kde by studie mohla být následně schválena jako závazný podklad na navazující části.</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2019 Kontrolní termín: září 2019</p>	Čeká na zahájení
• harmonogram a rozdělení na etapy	<p>vypracování harmonogramu a členění na jednotlivé úseky/etapy pro navazující projektovou přípravu</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020</p>	Čeká na zahájení
• • projektová příprava	<p>zahájení projektové přípravy dílčích částí</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení

620 | Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (ŘSD)



Kapitola Návrhu

- 3.2.14 Zklidňování dopravy

Strategické cíle

- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Ředitelství silnic a dálnic ČR

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření
- Program

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2020

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 389 000 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 1 000 000 Kč / rok
- MHMP: 1 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Jedná se o výběr opatření z Akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2016, konkrétně o samostatné protihlukové stěny/valu v gesci ŘSD. Materiál není pro hl. m. Prahu závazný, avšak jeho plnění sníží negativní dopady dopravy. Lokality:

- D0, Ořech
- D0, most přes Počernický rybník
- D0, Zličín - Sobín
- D1, Formanská
- D1, Kateřinky val
- D1 Újezd u Průhonic

Pozitivní dopady

- Snižování hlukové zátěže z automobilové dopravy v konkrétních lokalitách.

Negativní dopady

- Vyvolá náklady na údržbu
- Může mít negativní dopad na pohyb zvěře

Lokalita



620 | Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (ŘSD)

Úkol	Informace	Stav
_Průběžná kontrola plnění akčního plánu ze strany ŘSD	Zajistit průběžnou kontrolu plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha za strany ŘSD a udržovat aktuální přehled úkolů v opatření akčního plánu P+ v rozlišení na jednotlivé stupně přípravy u každé jednotlivé položky příslušející k plnění ze strany ŘSD. Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: leden 2019 Kontrolní termín: leden 2019	Pracuje se na tom
Dálnice D1, PHS Kateřinky na valu - realizace	PHS, km 2,441-2,848 vlevo, délka stěny 407m, výška 2-3m Zodpovědný subjekt: Ředitelství silnic a dálnic ČR Splnit do: srpen 2019 Kontrolní termín: listopad 2019	Čeká na zahájení
_Aktualizace Akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha	Zajistit aktualizaci Akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha. Zodpovědný subjekt: Odbor hospodaření s majetkem Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: květen 2019	Čeká na zahájení
Dálnice D1, PHS Chodov - realizace	PHS, km 1,451-1,548 vlevo, délka stěny 97m, výška 4-6m Zodpovědný subjekt: Ředitelství silnic a dálnic ČR Splnit do: duben 2020 Kontrolní termín: červenec 2020	Čeká na zahájení
Dálnice D1, PHS Formanská - realizace	PHS, km 3,166-4,094, délka stěny 928m, výška 5m Zodpovědný subjekt: Ředitelství silnic a dálnic ČR Splnit do: červen 2020 Kontrolní termín: říjen 2020	Čeká na zahájení
PO (st.515-516), PHS Ořech - realizace	PHS, km 19,250-19,713 vlevo, délka stěny 463m, výška 5m Zodpovědný subjekt: Ředitelství silnic a dálnic ČR Splnit do: srpen 2020 Kontrolní termín: duben 2020	Čeká na zahájení
Dálnice D1, PHS Újezd - realizace	PHS, km 4,905-5,351 vlevo, délka stěny 446m, výška 4m Zodpovědný subjekt: Ředitelství silnic a dálnic ČR Splnit do: září 2020 Kontrolní termín: květen 2021	Čeká na zahájení
Dálnice D1, PHS Šeberov - realizace	PHS, km 2,050-2,910 vpravo, délka stěny 860m, výška 3m Splnit do: duben 2021 Kontrolní termín: srpen 2021	Čeká na zahájení
PO (st.510), PHS Dolní Počernice - realizace	PHS, km 63,1-63,9, vpravo, vlevo i uprostřed, délka stěny 798m, výška 5m Zodpovědný subjekt: Ředitelství silnic a dálnic ČR Splnit do: duben 2021 Kontrolní termín: srpen 2021	Čeká na zahájení

Úkol	Informace	Stav
PO (st.516), PHS Sobín-Zličín - realizace	PHS, km 24,200-24,660 vpravo i vlevo, délka stěny 590m, výška 7m (částečná obnova stávající PHS) Zodpovědný subjekt: Ředitelství silnic a dálnic ČR Splnit do: duben 2021 Kontrolní termín: srpen 2021	Čeká na zahájení

621 | Liniové řízení částí Městského okruhu



Kapitola Návrhu

- 3.2.19 Řízení dopravy

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti

Nositel

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 100 000 000 Kč
- MHMP: 100 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 600 000 Kč / rok
- MHMP: 600 000 Kč / rok

Charakteristika

Městský okruh nemá vyjma tunelových částí řešeno liniové řízení. Pro jeho rozšíření se doporučuje zadání odborné studie na postup doplnění liniového řízení, včetně definování požadavků na systém (HW a SW) a harmonogramu/prioritizaci výstavby.

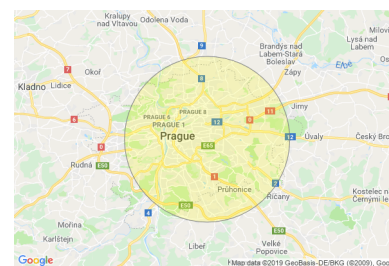
Pozitivní dopady

- zvýšení kapacity nadřazené sítě ve špičkových hodinách dne

Negativní dopady

- finanční náročnost

Lokalita



621 | Liniové řízení částí Městského okruhu

Úkol	Informace	Stav
Zadání odborné studie	<p>Studie by měla řešit jak technickou stránku doplnění liniového řízení (požadavky na HW a SW), tak i harmonogram a prioritizaci výstavby, zřejmě v návaznosti na stávající úseky v tunelech, kde je již liniové řízení použito. Zároveň musí být definováno, odkud bude systém ovládán a jakým způsobem bude navázán na stávající řešení. Bude vytipováno budoucí umístění dopravních značek, které budou využity pro liniové řízení (v příčném řezu na komunikacích MO).</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2020</p>	Čeká na zahájení
• Realizace opatření	<p>Dle výsledků studie bude přistoupeno k realizaci po úsecích. V tuto chvíli nelze blíže specifikovat, po zpracování studie bude doplněno.</p> <p>Zodpovědný subjekt: Technická správa komunikací hl. m. Prahy Splnit do: červen 2023 Kontrolní termín: červen 2022</p>	Čeká na zahájení

632 | Terminál Smíchov



Kapitola Návrhu

- 3.1.6 Zlepšení prostředí veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

60

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 500 000 000 Kč
- MHMP: 1 500 000 000 Kč

Charakteristika

Opatření zahrnuje program celkové rekonstrukce přestupního bodu na území současného železničního nádraží Praha-Smíchov a jeho okolí za účelem zvýšení kvality přestupní vazby v rámci PID, příměstské i dálkové dopravy dle zásad obsažených ve Standardu zastávek PID. V rámci programu rekonstrukce bude nutná spolupráce všech investorů a správců jednotlivých částí přestupních bodů, včetně státní organizace SŽDC. Opatření rovněž zahrnuje nastavení příslušných pravidelných finančních toků do tohoto programu (celkově či částečně přes organizátora IDS).

Pozitivní dopady

Kvalita přestupní vazby je jedním ze základních oblastí vnímání kvality veřejné dopravy ze strany cestujících. Systematické rekonstrukce přestupních bodů dle zásad obsažených ve Standardu zastávek PID zvýší atraktivitu veřejné dopravy pro cestující, odstraní bariéry při přestupu a celkově zpřístupní veřejnou dopravu. Snadný a komfortní přestup rovněž v určitých případech umožní nové trasy cestujícím a příklon k osovému pojetí linkového vedení.

Rizika

Nedodržování koncepčních dokumentů (Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, Standard zastávek PID), extensivní výklad právních a technických norem při návrhu a projednávání rekonstrukcí přestupních bodů.

Lokalita



632 | Terminál Smíchov

Úkol	Informace	Stav
Definice konkrétního harmonogramu rekonstrukce	Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
Realizace rekonstrukce	Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: prosinec 2023	Čeká na zahájení

633 | Terminál Zahradní Město



Kapitola Návrhu

- 3.1.6 Zlepšení prostředí veřejné dopravy

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

120

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 500 000 000 Kč
- MHMP: 1 500 000 000 Kč

Charakteristika

Opatření zahrnuje celkovou rekonstrukci přestupního bodu na Zahradním Městě za účelem zvýšení kvality přestupní vazby v rámci PID, příměstské i dálkové dopravy dle zásad obsažených ve Standardu zastávek PID. V rámci programu rekonstrukce bude nutná spolupráce všech investorů a správců jednotlivých částí přestupních bodů, včetně státní organizace SŽDC. Opatření rovněž zahrnuje nastavení příslušných pravidelných finančních toků do tohoto programu (celkově či částečně přes organizátora IDS).

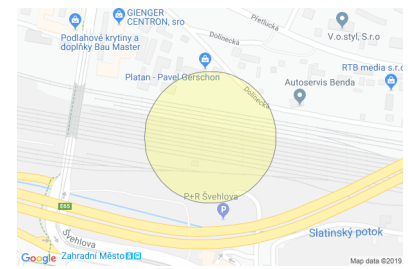
Pozitivní dopady

Kvalita přestupní vazby je jedním ze základních oblastí vnímání kvality veřejné dopravy ze strany cestujících. Systematické rekonstrukce přestupních bodů dle zásad obsažených ve Standardu zastávek PID zvýší atraktivitu veřejné dopravy pro cestující, odstraní bariéry při přestupu a celkově zpřístupní veřejnou dopravu. Snadný a komfortní přestup rovněž v určitých případech umožní nové trasy cestujícím a příklon k osovému pojetí linkového vedení.

Rizika

Nedodržování koncepčních dokumentů (Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, Standard zastávek PID), extensivní výklad právních a technických norem při návrhu a projednávání rekonstrukcí přestupních bodů.

Lokalita



633 | Terminál Zahradní Město

Úkol	Informace	Stav
Definice konkrétního harmonogramu rekonstrukce	Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: leden 2020 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení
• Realizace rekonstrukce	Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2030 Kontrolní termín: prosinec 2026	Čeká na zahájení

634 | Metro D: přípravné práce (geologický průzkum)



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

30

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 581 000 000 Kč
- MHMP: 1 581 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o soubor přípravných prací spočívající především v realizaci geologického průzkumu v úseku Pankrác - Olbrachtova (složitě geologické podmínky Pankrácké pláně).

Geologický průzkum byl schválen RHMP v květnu 2019 a pro rozpočet hlavního města je v letech 2019 - 2021 významnou položkou.

Positivní dopady

Týká se dobudování trasy metra D - Geologický průzkum je nutnou fází v přípravě.

- zásadní zlepšení komfortu, kvality a rychlosti cestování veřejnou dopravou v západní části jižního sektoru města (Krč, Lhotka, Libuš, Písnice) a dalších kapacitních sídlištních celcích
- náhrada přetížených autobusových tahů (ekologické přínosy, redukce počtu autobusů)
- zvýšení bezpečnosti dopravy
- žádoucí podchycení autobusové dopravy a části individuální automobilové dopravy ve stanicích Písnice a Depo Písnice (autobusové terminály, záchytná parkoviště P+R)
- vznik vhodných podmínek pro kombinovaný způsob dopravy do centra města prostřednictvím P+R přímo na městském okruhu ve stanici Nádraží Krč
- odlehčení jižní části linky C metra (m.j. spojené s razantním snížením obrátu stanice Kačerov)
- územní rozvoj lokalit u budoucích stanic metra
- snížení ekologické zátěže z IAD a intenzivní autobusové dopravy
- konkurenční výhoda veřejné dopravy i ve vztahu dojíždějících obyvatel z oblastí přiléhajících k dotčené oblasti (Jesenice, Dolní Břežany, Kamenice atd.) s potenciálem snížení zatížení IAD na komunikační síti jižního sektoru Prahy
- prohloubení integrace veřejné dopravy lepšími vazbami k linkám C metra, k síti povrchových linek a železniční dopravě (Nádraží Krč)

Negativní dopady

- stavební činnost v průběhu výstavby (hloubené úseky)
- vyšší provozní náklady města
- vznik přestupu v některých relacích (často však časově efektivnější)

Lokalita



Grafická dokumentace

Rizika

- komplikace při majetkoprávním vypořádání v území
- průtahy při výběru zhotovitele (riziko odvolání)
- zajištění financování a podpora EU fondů

634 | Metro D: přípravné práce (geologický průzkum)

Úkol	Informace	Stav
Provedení geologického průzkumu	<p>Výběr zhotovitele geologického průzkumu, realizace geologického průzkumu, výběr zhotovitele pasportizace a monitoringu a jeho následné provedení</p> <hr/> <p>Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červenec 2021 Kontrolní termín: prosinec 2019</p>	Pracuje se na tom

637 | Rekonstrukce ulice Vinohradská



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

12

Rok zahájení realizace

2019

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 640 000 000 Kč
- MHMP: 640 000 000 Kč

Charakteristika

Jedná se o rekonstrukci ulice Vinohradská v úseku od Národního muzea po křižovatku Želivského. Tento projekt bude kordinován s rekonstrukcí tramvajové trati v ulici Vinohradská, která bude zrekonstruována jako první fáze (v souladu s koncepční studií).

Předmětem návrhu bude rekonstrukce tramvajových zastávek, chodníků, vozovek, stromořadí a veřejného osvětlení. IPR Praha je zpracovatel koncepční studie. Investorem bude OSI MHMP a DPP a.s.

Pozitivní dopady

Rekonstrukcí ulice Vinohradská dojde k odstranění nevhovujícího technického stavu tramvajové trati, vozovek a chodníků a k obnově zeleně. Nejedná se však o prostou rekonstrukci ale celkové zvýšení užité hodnoty ulice za účelem zvýšení kvality veřejného prostranství především pro chodce, kterých se na ulici pohybuje velké množství, ale i pro cyklisty, cestující v hromadné dopravě a řidiče automobilů. Přínosy rekonstrukce pocítí i obyvatelé. Prostor místní komunikace bude po rekonstrukci více uspořádaný. Zastávky MHD budou plně bezbariérové.

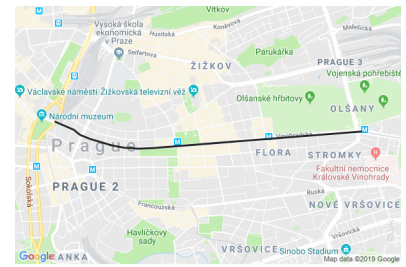
Negativní dopady

Může dojít k mírnému poklesu počtu parkovacích stání či zvýšení docházkové vzdálenosti k nim.

Rizika

Rizika plynou především z projednatelnosti celé předinvestiční fáze vzhledem k velkému počtu zúčastněných aktérů a vlátníků. Celá rekonstrukce je velmi náročná také na koordinaci aktérů i koordinaci omezení v průběhu výstavby

Lokalita



637 | Rekonstrukce ulice Vinohradská

Úkol	Informace	Stav
DÚR chodníků	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor Investic HI. m. Prahy Splnit do: březen 2020 Kontrolní termín: leden 2020</p>	Čeká na zahájení
realizace	<p>Zodpovědný subjekt: Odbor investiční MHMP Splnit do: říjen 2021 Kontrolní termín: září 2020</p>	Čeká na zahájení

638 | Hradčanská 2. vestibul (výtahy - bezbariérové zpřístupnění)



Kapitola Návrhu

- 3.2.2 Rozvoj sítě tramvajů a metra

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2020

Délka přípravy (v měs.)

46

Rok zahájení realizace

2024

Délka realizace (v měs.)

18

Investiční náklady celkem

- Celkem: 429 000 000 Kč
- MHMP: 429 000 000 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 560 000 Kč / rok
- MHMP: 560 000 Kč / rok

Charakteristika

Na základě provedené studie proveditelnosti bezbariérového zpřístupnění stanice metra Hradčanská je předpokládána realizace nového výtahového vestibulu se 4 osobními výtahy (ve dvou variantách: 1) čtyři osobní výtahy + evakuační schodiště nebo 2) čtyři evakuační výtahy). Počítáno je s přímým propojením úrovně nástupiště s úrovní terénu. Umístění vestibulu a povrchového objektu výústění výtahů se předpokládá do prostoru dnešního parkoviště poblíž nádraží Dejvice. Vestibul je navržen s ohledem na budoucí rozvoj zástavby v oblasti. Konstrukce vestibulu a jeho tvar jsou navrženy s ohledem na konstrukci budoucí železniční stanice Praha - Dejvice a umožnění oddělené výstavby. Rovněž je uvažováno s dalším propojením vestibulu s konstrukcí vstupu do nové železniční stanice.

Poloha a dispoziční řešení vestibulu může být dále upraveno v dalším stupni PD, ale poloha výstupů výtahů musí být zachována a to hlavně s ohledem na umístění výtahů ve stanici metra a polohu budoucí železniční stanice Praha - Dejvice.

Pozitivní dopady

Výtahový vestibul ve stanici metra Hradčanská výrazně zkracuje přestupní vazbu mezi metrem a železnicí vedoucí do Kladna a v budoucnu i na letiště. Vestibul zároveň obsluhuje jižní část Dejvic konkrétně okolí Bachmačského náměstí, které je dnes hůře obsluženo VHD. Zároveň je zajištěn bezbariérový přístup do stanice metra Hradčanská.

Negativní dopady

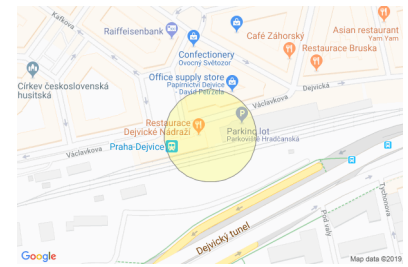
Negativní dopady nejsou identifikovány.

Rizika

Obtížné nalézání investičních zdrojů vzhledem k investiční náročnosti výstavby druhého vestibulu.

Nutná úzká koordinace záměru s projektem modernizace trati Praha - Kladno s odbočkou na letiště.

Lokalita



638 | Hradčanská 2. vestibul (výtahy - bezbariérové zpřístupnění)

Úkol	Informace	Stav
Zajištění zpracovatele PD	Zajištění zpracovatele PD (interní proces DPP) Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2020 Kontrolní termín: červen 2020	Čeká na zahájení
• Zajištění pravomocného ÚR	Zpracovat DÚR, projednat a získat pravomocné ÚR v úzké koordinaci se SŽDC a přípravou modernizace železniční trati Praha - Kladno s odbočkou na letiště (PRAK) vč. vypořádání pozemků pro umístění vestibulu. Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2022 Kontrolní termín: červen 2021	Čeká na zahájení
• • Zajištění pravomocného SP	Zpracovat DSP, projednat a získat pravomocné SP. V úzké koordinaci se SŽDC a přípravou modernizace železniční trati Praha - Kladno s odbočkou na letiště (PRAK). Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: červen 2023 Kontrolní termín: září 2022	Čeká na zahájení
• • • Zajištění zhotovitele stavby	Zpracovat DPS, připravit a vyhlásit VZ na zajištění zhotovitele stavby. Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: duben 2024 Kontrolní termín: září 2023	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby	 Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: prosinec 2025 Kontrolní termín: září 2024	Čeká na zahájení

641 | Lanová dráha Podbaba - Bohnice



Kapitola Návrhu

- Čeká na aktualizaci Návrhu

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Nositel

- Odbor investiční MHMP

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

24

Investiční náklady celkem

- Celkem: 1 200 000 000 Kč
- MHMP: 1 200 000 000 Kč

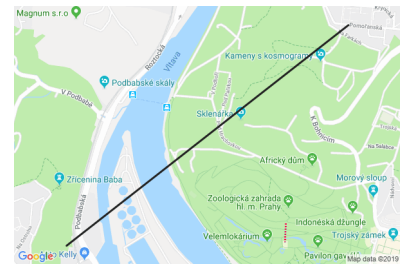
Provozní náklady celkem

- Celkem: 40 000 000 Kč / rok
- MHMP: 40 000 000 Kč / rok

Charakteristika

Předmětem opatření je projektová příprava a stavba lanové dráhy spojující Podbabu s Bohnicemi. Tato severní předměstí vyžadují kvalitnější propojení veřejnou dopravou, než je tomu v současnosti. Kvůli značně složitému terénu je realizace lanovky rychlejší i levnější než stavba tramvajové trati.

Lokalita



643 | Revitalizace Václavského náměstí / horní část TT



Kapitola Návrhu

- 3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Nositel

- Dopravní podnik hl. m. Prahy

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření
- Realizace již probíhá

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

36

Rok zahájení realizace

2022

Délka realizace (v měs.)

48

Investiční náklady celkem

- Celkem: 412 000 000 Kč
- MHMP: 412 000 000 Kč

Charakteristika

Komplexní revitalizace Václavského náměstí dle studie Cigler Marani z roku 2005. Revitalizace spočívá v obnově všech povrchů, inženýrských sítí, obnovení a doplnění stromořadí. Z povrchu zmizí část parkovacích stání a rozšíří se chodníkové plochy.

Studie Cigler Marani umožňuje opětovné zavedení tramvajového provozu v horní části Václavského náměstí, tj. Vodičkova - Vinohradská. Jeho zavedení je však předmětem dalších jednání a změny územního plánu, naráží však dosud na odpor některých zúčastněných akterů i přes jasnou systémovost této vazby a odlehčení ulice Ječná. Finanční náklady na vybudování tramvajové trati jsou v rámci celkové revitalizace poměrově minimální.

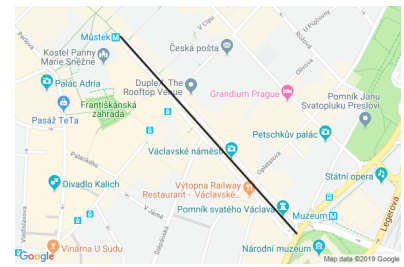
Positivní dopady

Celkové zhodnocení celého prostoru Václavského náměstí, vyšší komfort a bezpečnost pro všechny účastníky provozu, odstranění zanedbaného prostoru. Revitalizace inženýrských sítí.

Rizika

Koordinace projektu se všemi zúčastněnými aktéry. Diskuze o vybudování tramvajové trati v horní části náměstí.

Lokalita



643 | Revitalizace Václavského náměstí / horní část TT

Úkol	Informace	Stav
Aktualizace studie / horní část	Splnit do: květen 2019 Zodpovědný subjekt: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	Splněno
• Zajištění zpracovatele PD	zajištění zpracovatele PD pro TT, dnešní prostor vozovek a středovou plochu. <hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: září 2019 Kontrolní termín: červenec 2019	Pracuje se na tom
• • Získání pravomocného společného povolení / horní část	Zpracování dokumentace ke společnému povolení, projednání a získání pravomocného společného povolení <hr/> Zodpovědný subjekt: Dopravní podnik hl. m. Prahy Splnit do: březen 2021 Kontrolní termín: prosinec 2019	Čeká na zahájení
• • • Výběr zhotovitele stavby / TT	Zpracování PDPS, VZ na výběr zhotovitele stavby <hr/> Splnit do: říjen 2021 Kontrolní termín: červen 2021	Čeká na zahájení
• • • • Realizace stavby	<hr/> Splnit do: listopad 2022 Kontrolní termín: březen 2022	Čeká na zahájení

646 | Napojení křižovatky Beranka - Klánovická spojka



Kapitola Návrhu

- 3.2.6 Nová komunikační propojení

Strategické cíle

- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zlepšení lidského zdraví

Nositel

- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

Rozsah

- Projektová příprava
- Příprava již probíhá
- Realizace opatření

Rok zahájení přípravy

2019

Délka přípravy (v měs.)

24

Rok zahájení realizace

2021

Délka realizace (v měs.)

36

Investiční náklady celkem

- Celkem: 181 200 000 Kč
- MHMP: 0 Kč

Provozní náklady celkem

- Celkem: 1 777 458 Kč / rok
- MHMP: 1 777 458 Kč / rok

Charakteristika

Jedná se o doplnění rojlístků staveb MÚK Beranka (ŘSD), Klánovická spojka (Středočeský kraj), Hornopočernická spojka (MHMP).

Jižní napojení křižovatky Beranka tvoří Klánovická spojka. Jde o komunikaci propojující dálnici D11 s komunikací Klánovic, která umožní odvedení tranzitní dopravy z dotčeného území na dálnici D11.

Pozitivní dopady

- odvedení části dopravy z Klánovic a Šestajovic, přímo na nadřaze, sekundárně odlehčí i Praze 21 a Běchovicím

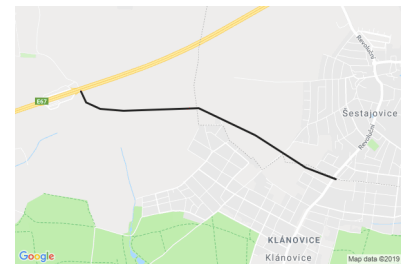
Negativní dopady

- fragmentace a omezení průchodnosti krajiny

Rizika

- "NIMBY" ("not in my backyard")
- nedohoda MČ Klánovice a obce Šestajovice o poloze

Lokalita



646 | Napojení křižovatky Beranka - Klánovická spojka

Úkol	Informace	Stav
Projekční příprava EIA+DUR	Zodpovědný subjekt: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje Splnit do: prosinec 2021 Kontrolní termín: leden 2020	Čeká na zahájení