



Polad' Prahu

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Návrh

Shrnutí

Tento dokument je hlavním výstupem Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, připraveného v rámci projektu Polad' Prahu. Ačkoliv je zaměřen na návrhovou část, obsahuje také souhrnnou informaci o předchozích částech projektu. Člení se na kapitoly:

1. **Plán mobility v kostce** – stručný průvodce Plánem mobility a jeho třemi etapami – Analýzou, Dopravní politikou a Návrhem
2. **Plán mobility krok za krokem** – kapitola zaměřená na proces pořízení Plánu mobility, včetně zapojení odborných partnerů i široké veřejnosti
3. **Návrh podrobně** – detailní popis opatření vybraných do Návrhu se zdůvodněním a odkazem do Analýzy a Dopravní politiky
4. **Dopady návrhu** – rozbor Návrhu pohledem dopravního modelu, finanční náročnosti a životního prostředí, s vyčíslením indikátorů pro sledování úspěšnosti Návrhu

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí byl schválen usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019.

Obsah

1	Plán mobility v kostce	6
1.1	Co je to Plán mobility?	6
1.2	Analýza	6
1.3	Dopravní politika	8
1.4	Návrh	12
2	Plán mobility krok za krokem	15
2.1	Metodika	15
2.2	Proces pořízení	16
2.2.1	Projektové řízení	16
2.2.2	Participace s veřejností	17
2.3	Analýza	18
2.3.1	Problémové mapy	19
2.3.2	SWOT analýza	20
2.4	Scénáře mobility	21
2.4.1	Vize mobility	21
2.4.2	Definice scénářů	23
2.4.2.1	Praha efektivní	23
2.4.2.2	Praha racionální	24
2.4.2.3	Praha liberální	24
2.4.3	Workshop s Partnery	25
2.5	Dopravní politika	25
2.5.1	Strategické cíle a prioritní osy	26
2.5.2	Sociologický průzkum	33
2.6	Návrh	35
2.6.1	Zásobník opatření	35
2.6.2	Finanční rámec pro návrh	36
2.6.2.1	Finanční a rozpočtový výhled hl. m. Prahy	36
2.6.2.2	Provázanost na možnosti financování z fondů EU	38
2.6.2.3	Financování z fondů EU	38
2.6.2.4	Financování s využitím soukromého kapitálu	38
2.6.3	Reakce na problémy identifikované v Analýze P+	39
2.6.4	Hodnocení opatření	39
2.6.4.1	Hodnotitelé	40
2.6.4.2	Kritéria hodnocení	41
2.6.4.3	Výsledky hodnocení	41
2.6.5	Názory odborné a laické veřejnosti	42
2.6.5.1	Workshop s Partnery	42
2.6.5.2	Výstava a doprovodné akce	43
2.7	Hodnocení SEA	43
2.7.1	Závěry posuzování	44
2.7.2	Stanovisko a jeho požadavky	45
2.8	Akční plán	47
2.8.1	Obsah akčního plánu	48
2.8.2	Souvislost se Strategickým plánem	48
2.9	Implementace plánu	49
2.9.1	Organizační struktura	49
2.9.2	Implementační aktivity	50
2.10	Aktualizace plánu	52
2.10.1	Aktualizace návrhové části	53

2.10.2	Aktualizace plánu jako celku	54
3	Návrh podrobně	55
3.1	Standardní opatření	55
3.1.1	Rekonstrukce kolejové infrastruktury	55
3.1.2	Rekonstrukce silniční infrastruktury	56
3.1.3	Parkovací zóny	58
3.1.4	Řízení dopravy	58
3.1.5	Preference veřejné dopravy	59
3.1.6	Zlepšení prostředí veřejné dopravy	61
3.1.7	Revitalizace městského prostoru	63
3.1.8	Bezbariérovost infrastruktury	64
3.1.9	Bezpečnost dopravy	66
3.1.10	Integrovaný dopravní systém	67
3.1.11	Posílení veřejné dopravy	68
3.2	Rozvojová opatření	69
3.2.1	Rozvoj železniční sítě	69
3.2.2	Rozvoj sítě tramvají a metra	70
3.2.3	Preference veřejné dopravy	72
3.2.4	Dokončení Pražského okruhu	73
3.2.5	Dokončení Městského okruhu	75
3.2.6	Nová komunikační propojení	77
3.2.7	Mýtný systém	78
3.2.8	Zásobování města	79
3.2.9	Parkoviště P+R a B+R	80
3.2.10	Integrované služby v mobilitě	81
3.2.11	Sdílená mobilita	82
3.2.12	Podpora dopravní cyklistiky	84
3.2.13	Nová pěší propojení	85
3.2.14	Zklidňování dopravy	86
3.2.15	Elektrobuses a individuální elektromobilita	88
3.2.16	Posílení veřejné dopravy	90
3.2.17	Kampaně na podporu udržitelné mobility	90
3.2.18	Inovace v městské správě dopravy	92
3.2.19	Řízení dopravy	93
3.3	Podmíněná a související opatření	94
3.3.1	Podmíněná opatření	94
3.3.2	Související opatření	96
4	Dopady návrhu	99
4.1	Dopravní modelování	99
4.1.1	Popis modelu a jeho tvorby	99
4.1.2	Základní parametry modelu P+	100
4.1.3	Model BAU	101
4.1.4	Návrhový model	102
4.1.5	Výstupy dopravního modelu	104
4.1.6	Interpretace výsledků	105
4.2	Indikátory dopravního systému	106
4.2.1	Indikátory z dopravního modelu	106
4.2.2	Indikátory nemodelované	106
4.3	Náklady a příjmy mobility	107
4.3.1	Investiční náklady	107
4.3.1.1	Investiční náklady Prahy	108
4.3.1.2	Investiční náklady partnerských organizací a dotace	109

4.3.2	Provozní náklady	110
4.3.2.1	Provozní náklady Prahy	110
4.3.2.2	Provozní náklady partnerských organizací	112
4.3.3	Provozní příjmy	112
4.4	Životní prostředí	113
4.5	Územní plánování	114
4.5.1	Územně plánovací dokumentace hl. m. Prahy	115
4.5.2	Územně plánovací dokumentace Středočeského kraje	117

1 Plán mobility v kostce

1.1 Co je to Plán mobility?

Hlavní město Praha chce v úzké spolupráci se Středočeským krajem nastavit strategické dopravní plánování tak, aby dovolilo hlavnímu městu i jeho okolí dlouhodobý růst kvality života a přitom zbytečně nezatěžovalo životní prostředí ani veřejné zdroje.

Vznikl proto Plán udržitelné mobility Prahy a okolí podle evropské praxe přípravy SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans). Plán řeší dopravu jako celek, neodtrhává od sebe jednotlivé druhy dopravy. Naopak se snaží využít předností každého z nich, klade důraz na vzájemnou provázanost. Záběr Plánu mobility zahrnuje dopravu automobilovou, veřejnou, pěší, cyklistickou, ale také zásobování.

Na přípravě plánu pracoval tým odborníků nominovaný hlavním městem Prahou a Středočeským krajem od roku 2015 do roku 2018. Další partneři z řad akademické sféry, nezávislých expertů, zájmových sdružení a městských částí Prahy i středočeských měst se přidali externě formou workshopů a konzultací. Všechny etapy plánu byly připraveny se zapojením široké veřejnosti, ať už sociologickými průzkumy či sběrem individuálních názorů. Příprava plánu se odehrávala pod hlavičkou projektu Polad' Praha.



Obrázek 1 - Harmonogram a členění projektu

1.2 Analýza

Analýza se zabývá souhrnem strategických dokumentů Evropské unie, České republiky i hlavního města Prahy, sběrem dat o infrastruktuře a provozu dopravy i mobilitě uživatelů, soustředěním podnětů od odborných subjektů i veřejnosti. Uvádí také souvislosti dopravy s příbuznými obory, jako je oblast životního prostředí, lidského zdraví, urbanismu, ekonomiky města. První část projektu zakončuje SWOT analýza, podpořená on-line problémovými mapami mobility.

Plánování udržitelné dopravy v městské aglomeraci má silnou oporu nejen v evropských a národních **strategiích a směrnících**, ale také na „domácí půdě“ na úrovni Prahy. Odvrácenou stranou je obecně nízký respekt k prioritám strategií a politik města, který se odráží i v rovině rozpočtu města.

Řada závazných dokumentů má **přísně nastavené cíle**, které lze splnit jen koordinovaným rozvojem mobility v hlavním městě i za jeho hranicemi. Jde zejména o cíle vázané na snižování závislosti na fosilních palivech, snižování dopravní nehodovosti nebo odstranění bariér pro uživatele veřejné dopravy.

Strategie

Cíle

Praha vyniká v **kontextu srovnatelných měst** vysokým podílem veřejné dopravy a její nízkou cenovou hladinou, zaostává naopak v podílu cyklistiky a moderních forem mobility (sdílení, alternativní pohony, záchytná parkoviště na síti veřejné dopravy). Srovnatelná je pak situace v oblasti kongescí, regulace parkování či propagace služeb mobility.

Dopravní systém Prahy obslouží každý den asi 1,8 mil. **obyvatel a návštěvníků města**. Velmi významně (84 %) převažují cesty vnitroměstské, podíl vnějších cest (15 %) má však rostoucí tendenci. Počet vykonaných cest na obyvatele Prahy setrvale roste, aktuálně připadá v průměru 3,57 cesty na den.

Dopravní chování obyvatel a návštěvníků města je odlišné v **dělbě přepravní práce** – zatímco Pražané nejčastěji volí veřejnou dopravu (46 %), chůzi (29 %) a automobilovou dopravu (23 %), návštěvníci z okolí Prahy přijíždějí hlavně automobilem (45 %) a teprve poté veřejnou dopravou (36 %).

Plánování dopravy v Praze a jejím okolí je **procesně složité**. Komplikací je značná decentralizace samosprávy (57 městských částí), nedotažené majetkoprávní vypořádání (na úrovni státní správy i ve vnějších vztazích) či kompetenční přesahy některých institucí (například v řízení dopravy či veřejném prostoru).

Doprava se podílí na výdajích **rozpočtu hlavního města Prahy** pravidelně 35–40 %, a je tak jeho nejnákladnější položkou. Přitom však jsou prostředky vkládané do rekonstrukce komunikací, mostů i tunelů nedostatečné. Významné náklady představuje každoroční pokrytí ztráty z provozu veřejné dopravy (zhruba 13 mld. Kč).

Ve veřejné dopravě má stěžejní roli systém **Pražské integrované dopravy (PID)**, umožňující cestování na jedné síti, jednu jízdenku a jeden jízdní řád. Každoročně síť PID přepraví 1,3 mld. cestujících, přičemž podíly metra, tramvají a autobusů jsou podobné (okolo 30 %), následované železnicí (5 %). Počtu cestujících stále roste.

Mezi chronické **problémy sítě PID** patří nedostatečně rozvinutá železniční infrastruktura do Středočeského kraje a kongesce na komunikační síti, které dopadají na spolehlivost autobusové dopravy. Síť veřejné dopravy trápí také nevyhovující přestupní body, jejich horší pěší dostupnost či přetrvávající bariérovost určitých stanic a zastávek.

V **síti pražské MHD** je na horní hranici využití linka C metra, v tramvajové síti je kritickým bodem zejména oblast Karlova náměstí. V posledních letech se významně zlepšila technická úroveň tramvajových tratí i vozidel, nedaří se však rozšiřovat kolejovou dopravu do oblastí s vysokou poptávkou, kde je suplována autobusy.

Záchytná parkoviště P+R mají kapacitu jen 3000 míst, některá z nich jsou pravidelně zaplnována již v časných ranních hodinách. Doprovodný jev „živelného parkování“ v okolí stanic metra je do značné míry redukován rozšířením zón placeného stání, ovšem bez náhrady dalšími parkovišti P+R v Praze či na území Středočeského kraje.

Benchmarking

Cesty

Modal split

Procesy

Rozpočet

Cestující PID

Síť PID

Síť MHD

P+R

V oblasti **aktivní dopravy** lze vysledovat jen mírně rostoucí trend využití jízdního kola k dopravě po městě. Síť pěších a cyklistických tras nejvíce chybí v okrajových částech Prahy a dále ve vazbě do Středočeského kraje. Zastavěné území kompaktního města pak trpí nespojitostí cyklistických opatření na hlavních trasách.

Praha exceluje vysokým **stupněm automobilizace** (584 vozidel na 1000 obyvatel), což ji řadí na přední místa v Evropě. Automobil je v průměru obsazen 1,3 osoby, rozměry vozidel se zvětšují. Dopravní zátěže na centrálním prstenci města posledních 15 let klesají, zatímco intenzity na okraji Prahy stále rostou. Celkový dopravní výkon spíše stagnuje.

Tíživým problémem Prahy je pomalá výstavba **nadřazené komunikační sítě**. Rozvoj infrastruktury obecně nedokáže reagovat stejným tempem na rozvoj zástavby v okolí města. Využití sítě (včetně nově budovaných úseků okruhů) je často na hraně kapacity bez zachování rezervy, což způsobuje zvýšenou citlivost na mimořádné stavy (nehody, uzavírky).

V oblasti **dopravy zboží** je třeba řešit organizaci parkování na vyhrazených parkovacích stáních pro zásobovací vozidla. Na území Prahy je aplikována poměrně rozsáhlá regulace vjezdu nákladních automobilů, přesto je pohyb nákladních vozidel po Praze vyšší než nezbytný, a to vlivem nedokončeného Pražského okruhu.

Aktivní pohyb

Automobily

Komunikace

Zásobování

1.3 Dopravní politika

Dopravní politika vznikla jako most mezi analýzou a návrhem Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Propojuje důkladnou analýzu problémů, kritických míst i nevyužitých příležitostí s neméně podrobnou návrhovou částí se stovkami opatření. Dopravní politika tedy nastavuje strategický rámec pro vyhledání přínosných projektů do návrhu.

Dopravní politika je výsledkem odborné diskuze nad nejlepší možnou cestou naplnění Strategického plánu hl. m. Prahy v oblasti mobility. Vznikla jako průmět názorových proudů, shrnutých do tzv. scénářů mobility. Není jen odborným doporučením, ale představuje také společenský konsenzus s občany i návštěvníky Prahy.

Veřejnou dopravou především

Praha vidí budoucnost mobility v rychlé, kvalitní, provázané a dostupné síti integrované veřejné dopravy, založené na výhodách kolejové dopravy i elektrické trakce, která bude konkurenceschopnou alternativou k individuální automobilové dopravě. Promyšlené posílení a rozvoj městské a příměstské železnice, metra, tramvají či dalších kolejových systémů nabídnou uživatelům veřejné dopravy rychlé a snadné cestování po celém městě i metropolitní oblasti s nízkým dopadem na životní prostředí a vysokou ekonomickou i prostorovou efektivitou.

Autem, když nejde jinak

Praha bude podporovat automobilovou dopravu jednak jako doplněk k cestování veřejnou dopravou v méně zatížených přepravních vztazích, kde by veřejná doprava nebyla dostatečně efektivní, a jednak také tam, kde zajišťuje nezbytné zásobování města zbožím a službami. Rozšiřovat se bude systém P+R navázaný na atraktivní kolejové linky veřejné dopravy do okolí Prahy. V oblastech

s dobrou dostupností veřejné dopravy a vysokou koncentrací aktivit bude automobilová doprava regulována kombinací zklidňujících opatření, parkovací politiky a zpoplatněného vjezdu do území. Systém zásobování města zbožím a službami bude mít nižší dopad na město a životní prostředí.

Aktivně pro každého

Chůzi i cyklistiku bude Praha rozvíjet jak na cestách „od dveří ke dveřím“, tak i v návaznosti na přestupní body veřejné dopravy v „prvním a posledním kilometru“ cesty. Velkého rozvoje se rovněž dočká systém B+R a sdílených jízdních kol, navázaný na trasy vlaků, metra a tramvají, v širším centru pak orientovaný i na cesty „ode dveří ke dveřím“.

Město pro život

Praha bude zvyšovat kvalitu veřejného prostranství a celoplošně zklidňovat dopravu v návaznosti na postupné odstraňování vnitřního dluhu sítě dopravní infrastruktury. Rovněž bude systematicky rozvíjet a preferovat integrovanou veřejnou dopravu společně se zvýhodněním chůze a cyklistiky. Postupně umožní snížit nároky na rozsah dopravních ploch, zlepšit lokální životní podmínky a navrátit do ulic a veřejných prostranství více života. Praha se tím stane příjemnějším městem pro život i podnikání.

Plánovat pro budoucnost

Praha bude důsledně koordinovat územní a dopravní plánování, včetně využití městotvorné funkce kolejové dopravy, zejména jako reakci na hrozbu suburbanizace v okolí Prahy i jako podporu města krátkých vzdáleností. Praha bude využívat nových poznatků ve vědě a technice pro rozvoj svého dopravního systému v souladu s celosvětovým konceptem tzv. „smart cities“. Nové poznatky ve vědě a technice znamenají především větší využití segmentu informačních technologií pro plánování, řízení či využívání dopravy a dopravní infrastruktury. Díky informačním technologiím bude Praha směřovat ke konceptu „mobility as a service“.

O co méně stavět, o to lépe řídit

Praha upřednostní lokální zlepšení stávající silniční infrastruktury, včetně zavedení pokročilých systémů řízení dopravy pro efektivní využití silniční sítě, před výstavbou nových kapacitních komunikací. Ve vazbě Prahy na okolní region budou uplatněna opatření pro odvedení tranzitní automobilové dopravy mimo hustě zastavěné území. Praha rovněž bude podporovat implementaci vhodných systémů řízení optimalizujících provoz veřejné dopravy či umožňujících zvýšení kapacity zejména železniční dopravy.

Čistěji zásobovat

Praha se zaměří na rozšíření datové základny o městském zásobování. Podporovat bude alternativní, především nízkoemisní a bezemisní dopravu zboží, včetně dopravy kolejové, vodní a cyklistické a jejich vzájemného propojení. Podporovat bude rovněž konsolidaci zásilek, ať již v průběhu přepravy, nebo na výdejních místech včetně automatizovaných způsobů výdeje zásilek. Důraz bude kladen také na snížení dopadů dopravy substrátů a stavebního materiálu či odpadů, a to využitím železniční a vodní dopravní infrastruktury.

Táhnout za jeden provaz

Praha se bude snažit o silné nasazení a vzájemnou koordinaci hl. m. Prahy, jeho městských částí a organizací, Středočeského kraje a jeho organizací, měst a obcí na jeho území a dalších partnerů na úrovni státu, což je nezbytný předpoklad naplňování dopravní politiky. Jedině těsné propojení subjektů na straně organizace, investic i provozu umožní uvést v život jak mnoho drobných opatření v krátkém čase, tak i zásadní investice v kolejové dopravě v příštích desetiletích i daleko za administrativní hranicí Prahy.

Dopravní politika definuje **sedm strategických cílů** pro oblast dopravy. Tyto cíle jsou doplněny o konkrétní hodnoty indikátorů, aby bylo možné vývoj a míru naplnění cílů sledovat v porovnání s jejich současným stavem.

Strategický cíl	Indikátory – porovnaný stav roku 2017 (v případě absence dat rok 2016) s Návrhem v roce 2030
ZVÝŠENÍ PROSTOROVÉ EFEKTIVITY DOPRAVY	Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce se zvýší ze 70 % na 73 %.
	Stupeň automobilizace se zvýší z 655 na 714 osobních vozidel na 1000 obyvatel (BAU 2030 = 772 os. voz. / 1000 obyvatel)
	Kapacita systému P+R v Praze a okolním regionu se zvýší ze 4167 vozidel na 20434 vozidel.
	Podíl kolejové veřejné dopravy (metro, tramvaje, železnice) na počtu přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území Prahy se zvýší ze 67,29 % na 72 %.
	Celkový počet parkovacích míst v uličním prostoru PPR se sníží z 15 927 na 14 334
	Průměrná obsazenost osobních vozidel zůstane zachována na hodnotě 1,3 osoby na vozidlo.
	Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon se sníží z 530 na 464 tis. denně.
SNÍŽENÍ UHLÍKOVÉ STOPY	Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras se zvýší ze 173 km na 260 km.
	Celková délka cykloobousměrek se zvýší ze 23 km na 55 km.
	Počet vozidel v rámci carsharingu se navýší.
	Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce se zvýší ze 70 % na 73 %.
	Emise VOC z automobilové dopravy se budou snižovat.
Měrné emise skleníkových plynů (CO2 ekv.) z dopravy se budou snižovat.	
Počet registrovaných vozidel s elektromotorem (čistě elektromobily) se zvýší z 1 060 na 56 000.	
Počet autobusů s elektromotorem v provozu veřejné dopravy se zvýší ze 2 na 30.	

Strategický cíl

Indikátory – porovnaný stav roku 2017 (v případě absence dat rok 2016) s Návrhem v roce 2030

ZVÝŠENÍ VÝKONNOSTI A SPOLEHLIVOSTI

Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon se sníží z 530 na 464 tisíc denně.

Průměrná cestovní rychlost tramvají se zvýší z 18,6 km/h na 19 km/h.

Průměrná cestovní rychlost autobusů PID se zvýší z 25,2 km/h na 26 km/h.

Průměrné zpoždění autobusů PID na vjezdu ze Středočeského kraje do HMP se sníží.

Přesnost provozu vlaků PID se zvýší z 94 % na 96 %.

Délka komunikací s pravidelným výskytem stupně dopravy 4+ bude 85 km nebo nižší.

Počet přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území města Prahy se zvýší z 1,26 mil. na 1,35 mil. denně

Počet SSZ připojených do hlavní dopravní ústředny se zvýší z 69 % na 100 %.

Podíl realizované části Pražského okruhu se zvýší z 50 % na 100 %.

ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Počet zraněných a usmrcených chodců a cyklistů se sníží ze 732 na 650 ročně.

Počet lehce zraněných při dopravních nehodách se sníží z 1951 na 1750 ročně.

Počet usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách dle evidence Policie ČR se sníží ze 173 na 110 ročně.

Celkový počet dopravních nehod evidovaných Policií ČR v Praze zůstane přibližně na hodnotě 23 000.

Počet dopravních nehod tramvají s motorovými vozidly se sníží z 1312 na 1200.

ZVÝŠENÍ FINANČNÍ UDRŽITELNOSTI

Podíl příjmů z dopravy na celkovém městském rozpočtu se zvýší ze 4,6 % na 6,6 %.

Podíl úhrady ztráty z provozu veřejné dopravy na území HMP k jejím celkovým nákladům se sníží z 80 % na 75 %.

Počet obyvatel s trvalým bydlištěm v Praze se zvýší z 1,280 mil. na 1,357 mil.

Podíl mostů se stavebním stavem "3-dobry" a lepší se sníží pouze mírně ze 39 % na 35 % z celkového počtu mostů.

ZLEPŠENÍ LIDSKÉHO ZDRAVÍ

Plocha území s překročenými imisními limity (v %) pro roční imisní limity pro PM10 a PM2,5 se sníží na 0 %.

Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro benzo(a)pyren se sníží z 54 % na 0 %.

Strategický cíl	Indikátory – porovnaný stav roku 2017 (v případě absence dat rok 2016) s Návrhem v roce 2030
ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI DOPRAVY	Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro oxid dusičitý se sníží z 0,6 % na 0 %.
	Emise NOx z automobilové dopravy se sníží.
	Počet obyvatel trvale bydlících na území s překročenými imisními limity se sníží na 0.
	Počet obyvatel trvale bydlících v oblastech, kde noční hluk přesahuje úroveň 50 dB, se sníží.
	Počet usmrčených a těžce zraněných při dopravních nehodách dle evidence Policie ČR se sníží ze 173 na 110 ročně.
	Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními tramvaji se zvýší z 52 % na 90 %.
	Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními autobusy PID v Praze se zvýší z 88 % na 95 %.
	Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními vozidly autobusy PID mimo Prahu v PMO se zvýší z 52 % na 80 %.
	Podíl bezbariérových stanic metra ze 72 % na 95 % všech stanic.
	Podíl bezbariérových stanic a zastávek vlaků PID se zvýší ze 45 % na 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) se zvýší z 939 tis. na 1029 tis.	

Tabulka 1 – Strategické cíle a indikátory

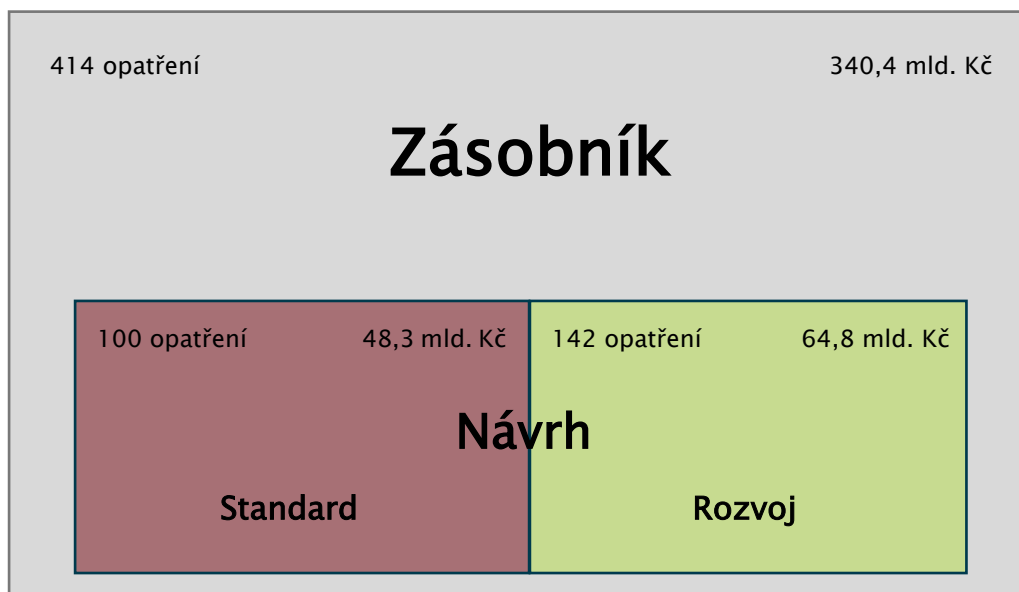
Dopravní politiku schválenou Radou hl. m. Prahy doplňuje seznam 33 podmínek plynoucích ze souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí vydaného 25. 3. 2019. Tento seznam je uveden v kapitole 2.7.2 Stanovisko a jeho požadavky a je závazný pro implementaci jednotlivých opatření (projektů) v dopravě, dopravní infrastrukturu či částech jiných projektů, které dopravu či dopravní infrastrukturu obsahují.

1.4 Návrh

Návrhová část Plánu mobility navazuje na Dopravní politiku, schválenou v září 2017 Radou hlavního města Prahy. S pomocí Dopravní politiky bylo vyhledáno celkem **242 opatření Návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí**, která prokázala svůj přínos a splnila přitom podmínku finanční udržitelnosti rozpočtu hlavního města. Opatření vložená do Návrhu jsou určena k přípravě či realizaci během období ohraničeného rokem 2030.

Proces přípravy Návrhu prošel dvěma kroky výběru opatření, postupně od početné skupiny opatření v Zásobníku až po výsledný Návrh. Níže uváděné hodnoty nákladů se vztahují pouze na investice (kapitálové výdaje) hrazené z rozpočtu hl. m. Prahy:

1. Zásobník – celkem 414 opatření v hodnotě 340,4 mld. Kč
2. Návrh – celkem 242 opatření v hodnotě 113,1 mld. Kč
 - Standardní opatření – 100 opatření v hodnotě 48,3 mld. Kč
 - Rozvojová opatření – 142 opatření v hodnotě 64,8 mld. Kč



Obrázek 2 – Postup vytváření Návrhu

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 relevantní pro následné posuzování jejich souladu s Dopravní politikou prostřednictvím multikriteriální analýzy. Karty opatření obsahují i orientační zákres do mapového podkladu, tento zákres je však pouze schematický a slouží pro orientaci v území, nikoliv pro detailní posouzení konkrétní trasy infrastrukturních opatření. Všechna opatření ze Zásobníku, která dosáhla v rámci provedeného hodnocení opatření kladného výsledku, byla dále uvažována jako potenciálně zařaditelná do Návrhu. Pouze 4 opatření neprošla hodnocením. Zásobník je k dispozici on-line na <http://zasobnik.poladprahu.cz/>.

Návrh je soubor opatření vybraných ze Zásobníku do finálního Návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. 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.

Standardní opatření Návrhu 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 Návrhu 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.

Zásobník

Návrh

Standard

Rozvoj

Standardní opatření	Počet opatření	Investiční náklady Prahy (mil.Kč)	Provozní náklady Prahy (mil.Kč/rok)
Rekonstrukce kolejové infrastruktury	8	819	0
Rekonstrukce silniční infrastruktury	10	33 967	3 200
Parkovací zóny	1	400	75
Řízení dopravy	8	302	10
Preference veřejné dopravy	14	1 077	0
Zlepšení prostředí veřejné dopravy	6	5 000	2
Revitalizace městského prostoru	16	3 760	0
Bezbariérovost infrastruktury	18	2 309	5
Bezpečnost dopravy	3	600	0
Integrovaný dopravní systém	10	48	328
Posílení veřejné dopravy	6	0	114
Celkem	100	48 282	3 734

Tabulka 2 – Přehled standardních opatření Návrhu

Rozvojová opatření	Počet opatření	Investiční náklady Prahy (mil.Kč)	Provozní náklady Prahy (mil.Kč/rok)
Rozvoj železniční sítě	13	766	0
Rozvoj sítě metra a tramvají	23	50 255	865
Preference veřejné dopravy	6	8	0
Dokončení Pražského okruhu	7	346	7
Dokončení Městského okruhu	5	1 705	0
Nová komunikační propojení	8	1 369	15
Mýtný systém	2	4 005	400
Zásobování města	3	10	1
Parkoviště P+R a B+R	7	2 801	75
Integrované služby v mobilitě	6	21	34
Sdílená mobilita	4	73	17
Podpora dopravní cyklistiky	12	612	0
Nová pěší propojení	8	612	0

Rozvojová opatření	Počet opatření	Investiční náklady Prahy (mil.Kč)	Provozní náklady Prahy (mil.Kč/rok)
Zklidňování dopravy	6	910	2
Elektrobusy a individuální elektromobilita	7	504	40
Posílení veřejné dopravy	4	95	196
Kampaně na podporu udržitelné mobility	5	31	5
Inovace v městské správě dopravy	8	12	2
Řízení dopravy	8	620	80
Celkem	142	64 755	1 739

Tabulka 3 – Přehled rozvojových opatření Návrhu

2 Plán mobility krok za krokem

2.1 Metodika

Plán udržitelné mobility je strategickým dokumentem, který řeší dopravu, resp. mobilitu jako celek včetně souvisejících aspektů. Při pořizování Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí bylo postupováno dle platných metodik pro plány mobility:

- Návod ke zpracování a realizaci plánu udržitelné městské mobility (Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan), Rupprecht Consult, leden 2014
- Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) – pomocné metodické pokyny vypracované JASPERS pro zadavatele v České republice, JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions), červen 2015
- Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., prosinec 2015. Metodika je certifikována

Manažerská struktura projektu, horizonty plánování, řešené území, plán participace i jednotlivé etapy práce byly vytyčeny v předprojektové přípravě v druhé polovině roku 2015, následně byly jednotlivé etapy projektu konzultovány s JASPERS a schvalovány řídicí radou Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí složené z politických i úřednických představitelů hlavního města Prahy či Radou hlavního města Prahy. Východiskem pro návrhovou část se postupně staly dílčí dokumenty Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a to Analýza, Scénáře a Dopravní politika.

Při zpracování Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí se vycházelo z platných strategických dokumentů na městské, národní i evropské úrovni. Příslušná analýza strategických dokumentů je provedena v dokumentu Analýza.

Na městské úrovni je nejbližším nadřazeným dokumentem Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí Strategický plán hlavního města Prahy schválený zastupitelstvem HMP v listopadu 2016.

Celý proces pořizování byl v souladu s metodikami participován s širokou i odbornou veřejností.

2.2 Proces pořízení

Příprava plánu udržitelné mobility je zakotvena ve Strategickém plánu hlavního města Prahy a zároveň je nezbytnou podmínkou pro čerpání z fondů EU od roku 2018. Právě tyto dva aspekty se staly základním hybným momentem pro pořízení Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Velký význam má rovněž nahrazení zastaralých Zásad dopravní politiky z roku 1996.

Pořízení Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí bylo zahájeno rozhodnutím Rady HMP 21. července 2015, kdy byla ustanovena pracovní skupina a zahájena předprojektová příprava. Po svém schválení v Zastupitelstvu hl. m. Prahy se stane Plán udržitelné mobility Prahy a okolí hlavním koncepčním dokumentem v oblasti dopravy pro hlavní město Prahu, čímž nahradí současné Zásady dopravní politiky z roku 1996.

2.2.1 Projektové řízení

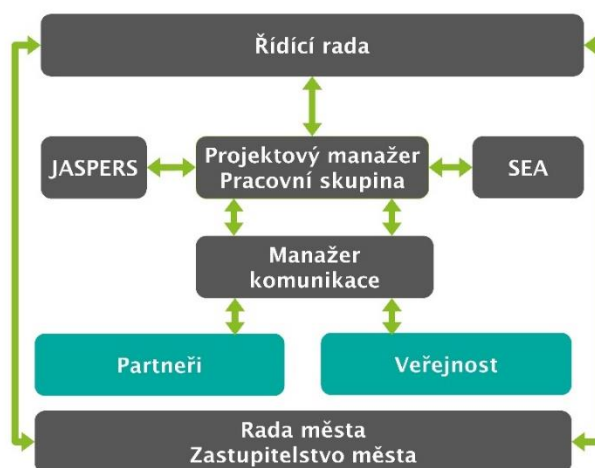
Pracovní skupina, která se v průměru scházela alespoň jednou týdně ve složení:

- Magistrát hlavního města Prahy, odbor rozvoje a financování dopravy (RFD)
- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR Praha)
- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID)
- Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK)
- Technická správa komunikací (TSK)
- Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP)
- Operátor ICT (OICT)
- Středočeský kraj (StČK),

připravovala pod vedením projektového manažera ze společnosti Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. veškeré dokumenty i workshopy. O marketing včetně webových stránek www.poladprahu.cz se po celou dobu pořizování starala společnost Ewing Public Relations, s. r. o. Pro marketingové účely byla využívána značka P+ a slogan Polad' Prahu.



Obrázek 3 – Logo P+

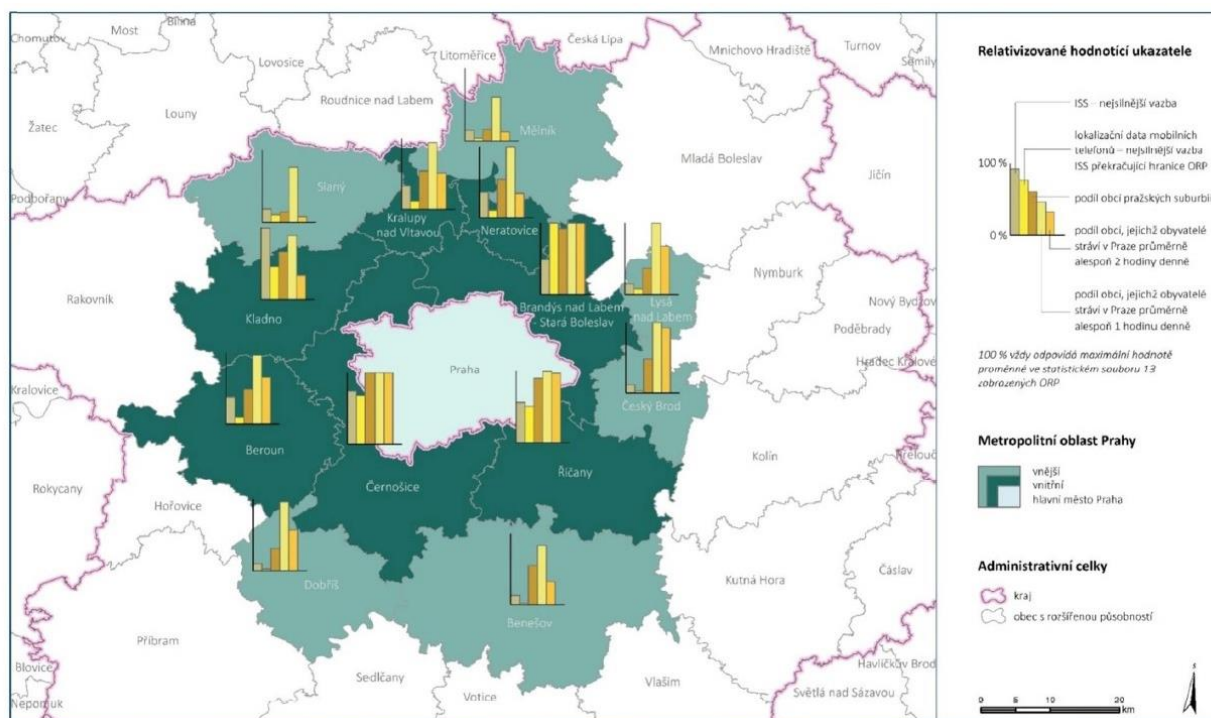


Obrázek 4 – Schéma komunikace

Vlastní tvorba Plánu udržitelné mobility Praha a okolí byla rozložena do let 2016–2018, kdy probíhaly práce na jednotlivých etapách:

- Analýza (schválena Radou HMP v lednu 2016)
- Scénáře a Dopravní politika (Dopravní politika schválena a Scénáře vzaty na vědomí Radou HMP v září 2017)
- Návrh (ve formě konceptu dokončen v červenci 2018)

Řešené území Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí vychází z vymezení tzv. Pražské metropolitní oblasti (PMO), navržené s důrazem na vzájemné dopravní vazby mezi hlavním městem a obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP) ve Středočeském kraji. Míra podrobnosti řešení Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je v rámci PMO vzhledem k dostupnosti dat a informací různá, podrobnost klesá od středu PMO k okrajům, a je tedy nejvyšší na území hlavního města Prahy.



Obrázek 5 – Syntetické vymezení pražské metropolitní oblasti

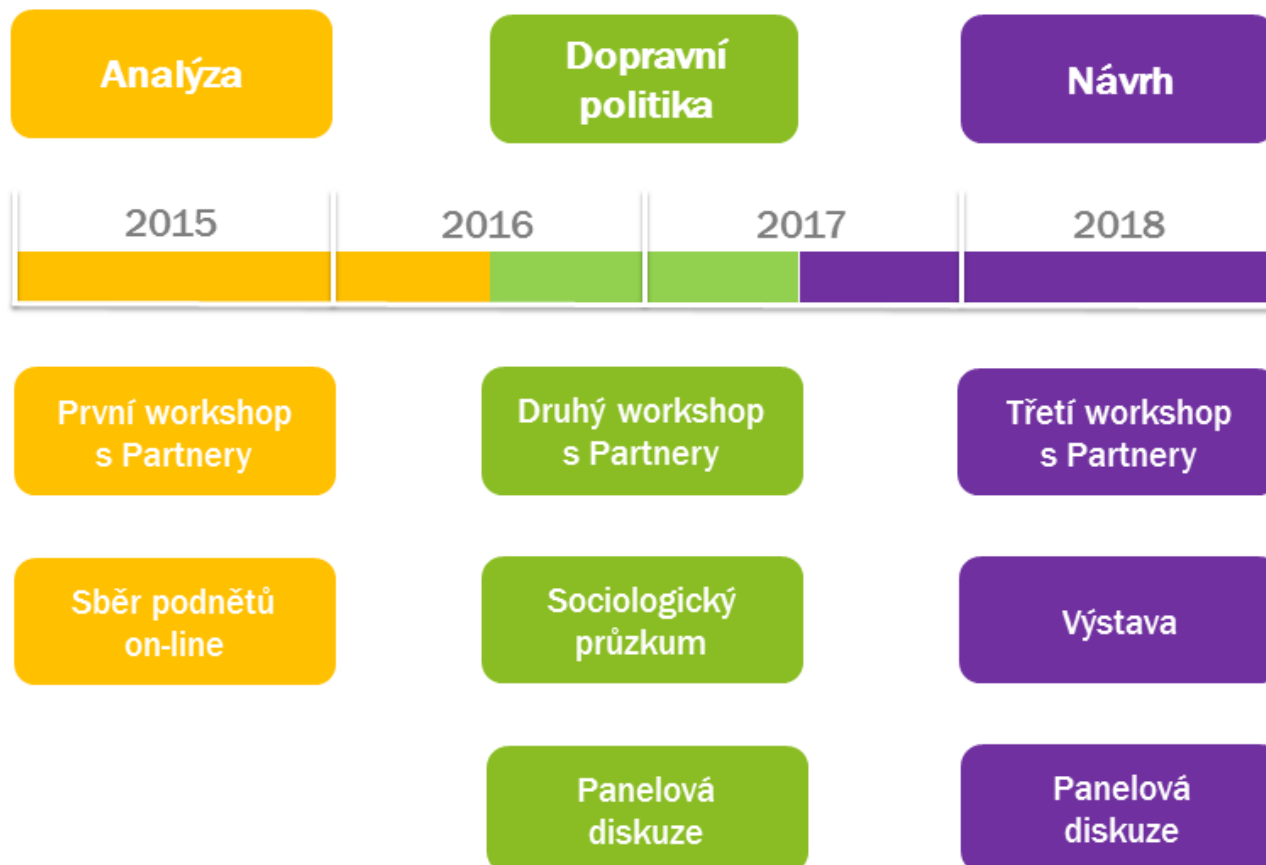
2.2.2 Participace s veřejností

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí vznikl od začátku za aktivní spolupráce většiny organizací města a jeho firem. Dále byly jednotlivé kroky pravidelně komunikovány se zástupci odborné veřejnosti (tzv. Partnery), kteří reprezentují názor mnoha různých státních i městských organizací, městských částí hl. m. Prahy, měst a obcí Středočeského kraje a také občanské společnosti. Komunikace probíhala jednak na společných workshopech a také prostřednictvím individuálních konzultací se zástupci různých oblastí. V neposlední řadě byla pak do přípravy vstoupila i široká veřejnost, ať již formou sociologických šetření při sestavování Dopravní politiky, tak i moderovaných panelových diskuzí a sběru podnětů. Participace s odbornou a laickou veřejností do značné míry ovlivňovala podobu dílčích částí Plánu, zejména pak výběr scénáře do Dopravní politiky.

Podrobněji jsou jednotlivé participační akce popsány v textu následujících kapitol, níže tedy uvádíme jejich stručný přehled:

- První workshop s Partnery k nezávislé zpětné vazbě na problémy i příležitosti v mobilitě Prahy a jejího okolí (červen 2016)
- Sběr podnětů on-line od laické veřejnosti pomocí webové aplikace, celkem získáno 2700 podnětů (květen až červen 2016)
- Druhý workshop s Partnery k hledání společné vize mobility pomocí třech různých scénářů mobility (březen 2017)

- Sociologický průzkum ke zjištění názoru veřejnosti a její podpory vize mobility, ve výběrovém souboru celkem 2224 osob z Prahy a Středočeského kraje (duben až květen 2017)
- Panelová diskuze osobností z oboru s veřejností ke společné vizi mobility (duben 2017)
- Třetí workshop s Partnerny k metodice hodnocení projektů v Zásobníku (říjen 2017)
- Výstava Plánu udržitelné mobility Prahy, spojená s komentovanými prohlídkami pro veřejnost (květen až červen 2018)
- Panelové diskuze autorů Plánu mobility s veřejností k Návrhu (květen a červen 2018)
- Prezentace klíčových oblastí Návrhu formou Pecha Kucha u příležitosti probíhající výstavy (červen 2018)



Obrázek 6 – Přehled participačních akcí

2.3 Analýza

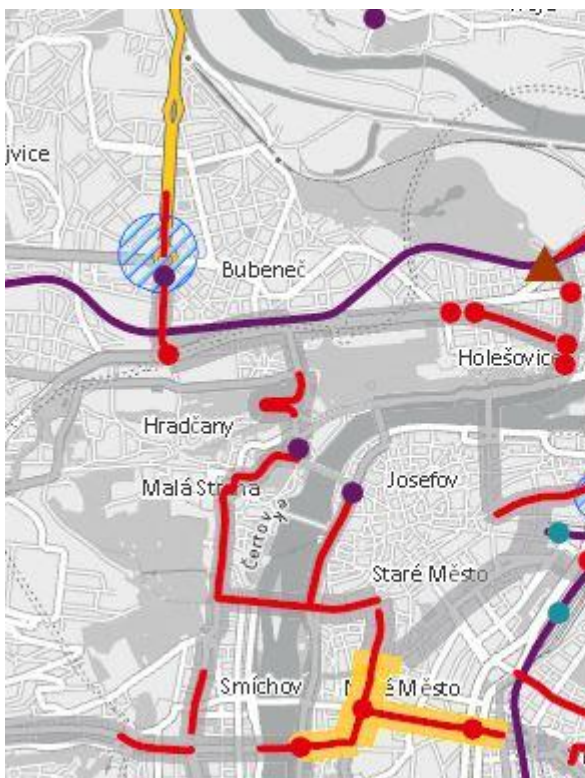
Rozsáhlý dokument Analýza schválený Radou HMP je výstupem první fáze tvorby Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a je tak hlavním vstupem do následujících fází projektu. Dokument analýza vytvářela především pracovní skupina za pomoci dalších kolegů z Magistrátu, městských organizací a společností. Problémy vytipované pracovní skupinou byly doplněny na prvním workshopu s Partnerny a zapracovány do dokumentu. Pro zpracování několika dílčích úloh, například dostupnosti centra na jízdním kole nebo rozptylovou studii, byly využity i soukromé společnosti. Celý dokument je velmi obsáhlý, neboť kromě faktů týkajících se dopravy a dopravní infrastruktury obsahuje i velké množství přesahových odvětví, do kterých doprava zasahuje, nebo naopak, které dopravu ovlivňují. Dokument analýza tak obsahuje kapitoly týkající se veřejného prostoru, životního prostředí, zdraví obyvatel, demografické analýzy, energetické efektivity dopravního systému, inženýrských sítí, nebo dopravní výchovy a vzdělávání. Velké úsilí bylo také vloženo do tzv. problémových map, kdy členové

pracovní skupiny spolu se svými kolegy zaznamenali problémová místa na dopravní infrastruktuře, zejména týkající se kapacity. Vznikly tak celkem tři problémové mapy, automobilové dopravy, veřejné dopravy a cyklistické dopravy. Všechny mapy jsou přílohou dokumentu Analýza, zároveň jsou prezentovány na webu projektu www.poladprahu.cz. Vkladem dokumentu Analýza do dalšího procesu celého projektu tak bylo kromě samotné textu s mnoha fakty a shrnutím problémů také SWOT analýza a problémové mapy. Dokument analýza zavádí také sadu klíčových indikátorů výkonnosti stanovenou ze statistik a dopravního modelu.

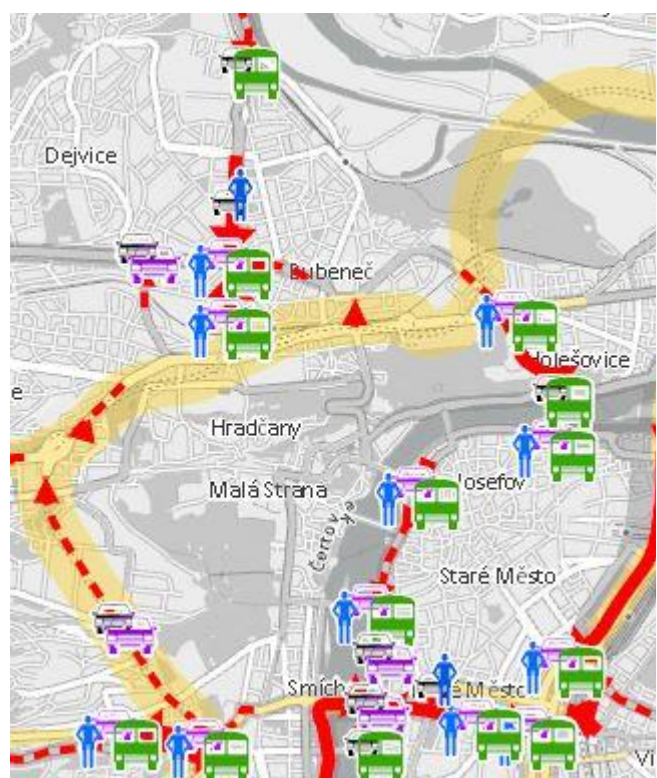
Celý dokument včetně příloh byl schválen radou města počátkem roku 2017. Shrnutí dokumentu je uvedeno v kapitole 1.2.

2.3.1 Problémové mapy

V rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí byly zpracovány tzv. problémové mapy, jejichž účelem je v prostorových souvislostech upozornit na místa, která jsou přetížená, nebo se jedná o klíčové prvky dopravního systému, jejichž destabilizace (nárazová nebo opakující se) dopadá negativním způsobem na život a dostupnost velmi rozsáhlých území města. V případě cyklistické dopravy se jednalo nejvíce o problémy chybějícího, nebo nekvalitního až nebezpečného propojení. Příklady zobrazení lze nalézt na obrázcích 6 a 7. Problémové mapy poukázaly na slabá místa dopravního systému především z hlediska kapacity, která ze systémového hlediska řeší dokument Dopravní politika a co se týče konkrétních opatření pak dokument Návrh. V problémových mapách je patrné, že problematická místa jsou rozprostřena po celé Pražské metropolitní oblasti.



Obrázek 7 - Ukázka problémové mapy veřejné dopravy



Obrázek 8 - Ukázka problémové mapy automobilové dopravy

2.3.2 SWOT analýza

Přehledné shrnutí problematiky k dalšímu řešení je provedeno ve SWOT analýze P+ z dokumentu Analýza, která je v následující tabulce, v dokumentu Analýza lze nalézt více informací ke každému bodu.

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Započatá spolupráce mezi městskými organizacemi ▪ Zpětná vazba od odborné veřejnosti ▪ Robustní datová základna pro hl. m. Prahu ▪ Dlouhodobá územní ochrana koridorů pro investiční záměry ▪ Dobrá opora Plánu udržitelné mobility ve Strategickém plánu ▪ Dobré vymezení vztahu dopravy a veřejného prostoru ▪ Existence relativně kvalitních koncepčních dokumentů poskytující znalostní základnu ▪ Modal split v jádrovém a širším centru města ▪ Existence a rostoucí spokojenost s PID ▪ Rostoucí počet přepravených osob v PID ▪ Vysoký podíl kolejové dopravy na dopravních výkonech ▪ Zdařilé naplňování koncepce bezbariérové přístupnosti veřejné dopravy ▪ Zatížení IAD v centru klesá (vnitřní kordon) ▪ Systém omezení silniční nákladní dopravy ▪ Dokončené úseky nadřazené komunikační síť ▪ Evropská podpora snižování závislosti na fosilních palivech / podpora alternativních pohonů ▪ Potenciál cyklodopravy z hlediska uživatelů ▪ Potenciál města v přeměně brownfieldů, které jsou již dobře napojeny na veřejnou dopravu ▪ Tradiční ochota využívání veřejné dopravy ▪ Rostoucí obliba moderní železniční dopravy ▪ Potenciál liberalizace trhu veřejné dopravy ▪ Technologický vývoj v oblasti mobility (vozový park, služby, aplikace...) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Znalost Středočeského kraje v porovnání s HMP ▪ Zdržování procesu přípravy územního plánu komplikuje podmínky pro rozvoj udržitelných módů dopravy ▪ Neprovozanost priorit koncepčních dokumentů do rozpočtu HMP i obráceně (investice i provozní náklady) ▪ Nezájem a nízká míra respektování koncepčních dokumentů ▪ Modal split vnějšího pásma ▪ Roztříštěnost samosprávy ▪ Majetkoprávní uspořádání a správa ▪ Nevyužitý potenciál pokročilých nástrojů řízení dopravy ▪ Nedokončená integrace veřejné dopravy Prahy a Středočeského kraje ▪ Nezohledňování provozních nákladů při realizaci investičních akcí a jejich soustavný růst ▪ Příliš pomalé tempo snižování dopravní nehodovosti ▪ Existence silně zatížených autobusových tahů ▪ Kapacitní problémy na linkách S ▪ Kapacitní problémy na některých úsecích tramvajových tratí ▪ Nízká spolehlivost a rychlost povrchové veřejné dopravy ▪ Morální a technická zastaralost přestupních bodů / terminálů veřejné dopravy ▪ Nenaplňování programu rozvoje P+R, neexistence koncepce P+R v regionu ▪ Nesouvislost cyklistických opatření ▪ Chybějící pěší a cyklistické propojení na okrajích Prahy a v regionu ▪ NIMBY („Not in my backyard“) ▪ Vnitřní dluh na údržbě stávající infrastruktury ▪ Doprava v klidu

Hrozby	Slabé stránky (pokračování)
<ul style="list-style-type: none"> Nepodpora udržitelné mobility (městské veřejné dopravy) ve velkých aglomeracích ze strany státu Nekoordinace územního rozvoje Morální zastaralost právních i technických norem a jejich rigidní výklad Nárůst vnějších vazeb do Prahy (pokračující suburbanizace) Nárůst hybnosti rychlejší než reakce infrastruktury i služeb Historická orientace dopravních tras radiálně do Prahy Neefektivita IAD (zvyšující se rozměry automobilu, snižující se obsazenost vozidel) Nevhodně nastavené hygienické limity hluku znevýhodňující tramvajovou dopravu 	<ul style="list-style-type: none"> Nedokončená síť Pražského a Městského okruhu (postupuje se navíc opačně) Veřejná doprava je pomalejší v radiální vazbě, v tangenciální vazbě ještě více Přetížení komunikační sítě v určitých oblastech Vysoká citlivost nadřazeného systému na mimořádné události (nespolehlivost cestovních dob) Zhoršování podmínek pro železniční nákladní dopravu Nedostatečný počet zásobovacích stání Chybějí koncepce i znalostní základna o city logistice a procesu zásobování Nedostatečná distribuční síť alternativních energií/paliv Negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší Negativní dopad dopravy na veřejné zdraví Emise skleníkových plynů z automobilové dopravy Fragmentace a omezení průchodnosti krajiny Úbytek zemědělské půdy na území metropolitní oblasti Nedostatečná podpora pohybové aktivity obyvatel

Tabulka 4 – SWOT analýza P+

2.4 Scénáře mobility

Scénáře mobility představují různé cesty k naplnění společné vize a totožných strategických cílů. Odlišují se tedy různými prioritami, různými kombinacemi tzv. nástrojů dopravní politiky (více viz dokument Scénáře a Dopravní politika) a především různými způsoby řešení jednotlivých prioritních os. Ve výsledku však přinášejí změnu trendů v mobilitě tak, jak je stanoveno ve strategických cílech Plánu mobility.

Účelem scénářů bylo vyvolat debatu o vhodném směřování Prahy a regionu v oblasti mobility tak, aby byly způsoby řešení přijatelné pro uživatele i veřejnou správu. Každý scénář je tak specifickou cestou k naplnění společné vize mobility. Scénáře se tak staly předmětem diskuze s odborníky na workshopu P+ i základem pro sociologický průzkum mezi obyvateli Prahy a Středočeského kraje.

2.4.1 Vize mobility

Druhá fáze Plánu udržitelné mobility staví jednak na pevném základu dokumentu Analýza a jednak na Strategickém cíli 1.5 Udržitelná mobilita Strategického plánu hlavního města Prahy, který definuje tzv. vizi mobility:

„Praha ve spolupráci s okolním regionem uplatňuje principy udržitelné mobility a orientaci na ekologicky šetrnější způsoby dopravy. Významně jsou omezeny negativní dopady individuální automobilové dopravy včetně dopadů na užívání veřejného prostoru, a to dosažením lepšího rozložení jednotlivých druhů dopravy a zvýšením její bezpečnosti i energetické účinnosti.“

Vizi mobility ze Strategického plánu, kterou Plán udržitelné mobility přebírá lze charakterizovat následovně:

- Praha bude směřovat k udržitelné mobilitě – k zajištění pohybu osob a zboží, který je dlouhodobě přijatelný z hlediska sociálního, ekonomického a dopadů na životní prostředí ► spolehlivější, rychlejší a příjemnější cestování.
- Dopravní dostupnost cílů bude výrazně orientována na ekologicky šetrnější způsoby dopravy – na veřejnou dopravu (především kolejovou) a také na chůzi a užívání jízdních kol ► zvýšení podílu veřejné, pěší a cyklistické dopravy nad 70 %.
- Na území města a také v okolním regionu se postupně dosáhne lepšího souladu dopravy s kvalitou životního prostředí a veřejných prostranství ► přitažlivé město pro své obyvatele.
- V silniční dopravě se uplatní kombinace regulačních a investičních opatření směřujících ke snižování negativních dopadů automobilové dopravy ► lepší prostředí na hustě obydleném území města.
- Dojde ke zvýšení bezpečnosti a energetické účinnosti dopravy ► pozitivní ekonomický dopad a snižování závislosti na ropě a zemním plynu.

Pro další práci s vizí mobility bylo nutné stanovit možné scénáře naplnění této vize, pro přehlednější práci s těmito scénáři byly vytvořeny tzv. **Strategické cíle a Prioritní osy**.

Strategické cíle byly vytvořeny z obecných principů plánování udržitelné mobility, které jsou nadřazené všem scénářům a jsou dále rozpracovány v dokumentu Dopravní politika:

1. **Snížení prostorové náročnosti 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.
2. **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).
3. **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 uzavírci, na dopravní systém a jeho uživatele.
4. **Zvýšení bezpečnosti** – Strategický cíl sleduje zvýšení bezpečnosti a odolnosti celého dopravního systému zejména snížením vlivu na zdraví a životy osob při dopravních nehodách nebo mimořádných událostech, jako jsou například živelné nebo bezpečnostní události.
5. **Zvýšení finanční udržitelnosti** – Strategický cíl sleduje zvýšení udržitelnosti financování investic i provozu a zlepšení bilance příjmů a výdajů, včetně zajištění stability příjmů a výdajů.

6. **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.
7. **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.

Pro možné porovnání jednotlivých scénářů mezi sebou byly z problémů definovaných v dokumentu Analýza a vize mobility vytvořeny tzv. **Prioritní osy**:

- A. Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy
- B. Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy
- C. Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- D. Nová propojení pro různé druhy dopravy
- E. Podpora chůze a dopravní cyklistiky
- F. Optimalizace zásobování města
- G. Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- H. Zlepšení kvality veřejných prostranství
- I. Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy
- J. Snížení prostorových nároků dopravy
- K. Snížení dopravní nehodovosti
- L. Finanční udržitelnost dopravního systému
- M. Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města
- N. Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti
- O. Ekonomický rozvoj města

2.4.2 Definice scénářů

Na základě interních workshopů celého týmu projektového manažera a pracovní skupiny byly vytvořeny 3 možné scénáře směřování dopravy v Praze, které ctí vizi mobility a jsou uvedeny v následujících podkapitolách:

- Praha efektivní
- Praha racionální
- Praha liberální

2.4.2.1 Praha efektivní

Praha vidí budoucnost mobility v kvalitní, provázané a dostupné síti integrované veřejné dopravy založené na výhodách kolejové dopravy i elektrické trakce. Promyšlené posílení a rozvoj městské a příměstské železnice, metra, tramvají či dalších kolejových systémů nabídnou uživatelům veřejné dopravy rychlé a snadné cestování celý městem i metropolitní oblastí ve všech směrech, a to s nízkým dopadem na životní prostředí a vysokou ekonomickou i prostorovou efektivitou.

Konkurenční výhoda kolejové dopravy bude natolik silná, že nebude třeba významně investovat do rozšíření komunikační sítě uvnitř Pražského okruhu. Naopak velkého rozvoje se dočká systém P+R,

B+R a bikesharingu navázaný na rychlé trasy vlaků, metra a tramvají do všech významných cílů ve městě, přičemž individuální dopravní prostředek bude sloužit převážně pro „poslední míli“ cesty.

Regulace automobilové dopravy bude probíhat v ekonomické rovině formou mýta i parkovací politiky města či preferencí veřejné dopravy v uliční síti. Automobilová doprava by měla řešit především málo zatížené vztahy, které nelze efektivně uspokojit veřejnou dopravou.

Chůze i cyklistika se s kolejovou dopravou vhodně doplňují v cestách na kratší vzdálenosti. Zvyšování kvality veřejného prostoru a zkldňování dopravy se proto budou odehrávat zejména ve vazbě na terminály a zastávky veřejné dopravy, aby každodenní zkušenost z cesty „od dveří ke dveřím“ byla pro uživatele příjemná, výhodná a bezstarostná. Veřejná doprava plně využije své městotvorné funkce.

2.4.2.2 Praha racionální

Praha chce být městem příjemným pro život. Mobilita ve městě má být postavena na udržitelných a prostorově efektivních modech dopravy. Racionální pojetí mobility pro Prahu znamená být městem krátkých vzdáleností, které nebude zvyšovat nároky na cestování. Efektivněji využívaný uliční prostor umožní snížit podíl dopravních ploch. Získaný veřejný prostor chce Praha věnovat na zlepšení lokálních životních podmínek. Do ulic se má vrátit více života, každodenní negativní dopady dopravy na obyvatele budou sníženy na minimum.

Tohoto stavu chce Praha docílit systematickým rozvojem sítě integrované veřejné dopravy na všech úrovních, od železnic až po autobusy. Přirozeně pak chce zvýhodnit chůzi a cyklistickou dopravu. Posílení a zkvalitnění veřejné dopravy postupně umožní snižovat kapacitu komunikací pro automobilovou dopravu uvnitř Pražského okruhu, regulace automobilové dopravy tedy bude postupná, avšak celoplošná. Význam individuální automobilové dopravy bude zachován v méně zatížených vazbách, kde jiné dopravní módy nebudou dostatečně efektivní. Snížení prostorových nároků automobilové dopravy podpoří i rozvoj systému sdílení automobilů.

Praha racionální je městem velkého množství drobnějších a koordinovaných zlepšení spíše než velkých jednorázových investic. Důraz má být kladen na kvalitu dopravního řešení. Znamená to i řádnou péči o stávající infrastrukturu, kterou chce scénář uvést do bezvadného stavu a provozovat ji spolu s novými součástmi při udržitelných nákladech. Praha bude využívat současné rezervy použitím moderních technologií orientovaných na dopravní síť i její uživatele.

Udržení dopravní poptávky „na uzdě“ podpoří i cílená regulace územního rozvoje. Scénář přirozeně vede k postupnému potlačení fenoménu suburbanizace; díky kvalitním veřejným prostranstvím, spolehlivému systému veřejné dopravy i optimálním podmínkám pro aktivní druhy dopravy bude bydlení v Praze významně atraktivnější.

2.4.2.3 Praha liberální

Praha chce pokračovat ve stávajících trendech rozvoje města i aglomerace a naplňovat dlouhodobou koncepci svého dopravního systému. Výstavbou kapacitní silniční infrastruktury na příznivějších trasách v kombinaci s dalšími opatřeními na stávajících komunikacích chce zajistit podmínky pro zlepšení životního prostředí v rozsáhlých obytných oblastech, a to při nezhoršování dostupnosti území města pro jeho uživatele. Uvolněný prostor na městských třídách chce humanizovat a přerozdělit pro udržitelné dopravní módy a vozidla s ekologickým pohonem.

Rozvoj komunikační sítě však půjde ruku v ruce se silnou ekonomickou regulací automobilové dopravy v přetížených oblastech města systémem mýta i parkovací politikou. Tomu napomůže také rozšířená síť záchytných parkovišť s vynikající dostupností z nadřazené sítě komunikací, která bude kromě významných terminálů veřejné dopravy pokrývat i rozhraní regulovaného území, kde budou vyšší nároky na parkování.

Regulované oblasti jsou příležitostí pro rozvoj veřejné dopravy, jejíž význam bude v zajištění spolehlivých vazeb v měřítku městských částí a silných přepravních vztahů z/do těchto oblastí. Pro významné radiální vztahy Prahy a Středočeského kraje bude navíc zajištěno zvýhodnění veřejné hromadné dopravy stavebním rozšířením komunikací o vyhrazený jízdní pruh, případně též prodloužením tramvajových tratí či jiných lehkých kolejových systémů na intenzivně osídlená území i vně Prahy.

Mimo regulovaná území a zejména na výjezdech z nadřazené komunikační sítě může být pro zachování stability dopravního systému jako celku v nejméně exponovaných časech nezbytné menší preference veřejné dopravy.

2.4.3 Workshop s Partnerny

Druhý workshop s partnery Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí navázal na obdobnou událost, která se uskutečnila v červnu roku 2016 a věnovala se problémům i příležitostem v mobilitě Prahy a jejího okolí. Diskuze se u kulatých stolů zaměřila na hledání společné vize mobility pomocí třech různých scénářů zmíněných výše. Závěry workshopu jsou významnou oporou pro rozhodnutí o nejhodnější strategii pro mobilitu v Praze a okolí nejen do roku 2030, kam směřuje návrhové období Plánu, ale i v delším horizontu. Hlavním cílem workshopu bylo získat názor na vizi mobility pro Prahu a okolí, upozornit na rizika na cestě za jejím naplněním a doplnit nejlépe vnímaný scénář mobility o další prvky tak, aby byl vhodným kompromisem pro všechny hosty u kulatých stolů.

Závěrem workshopu s partnery je výběr dalšího směřování Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí cestou scénáře **Praha efektivní** s doplněním dalších prvků:

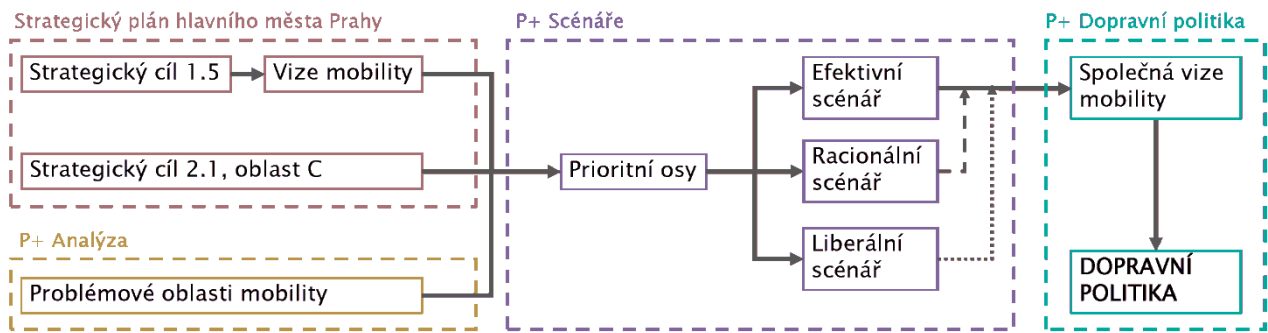
- intenzivní koordinace mezi úrovněmi státu, kraje, města a městských částí;
- program drobných opatření a lokálních zlepšení pro pokrytí blízkého časového horizontu;
- plošná podpora aktivní dopravy (pěší a cyklistické) na cestách „od dveří ke dveřím“;
- revitalizace veřejných prostranství přerozdělením využití dopravních ploch;
- spolupráce mezi dopravním a územním plánováním pro snížení dopadů suburbanizace;
- realizace Pražského okruhu jako ochrany rezidenčních čtvrtí Prahy před zbytnou dopravou;
- podpora elektromobility pro snížení vlivu automobilové dopravy na životní prostředí;
- pokročilé systémy řízení dopravy pro efektivní využití kapacity komunikací;
- vyšší kapacita záchytných parkovišť P+R u stanic metra na hranici Prahy;
- dobře promyšlená ekonomická regulace automobilové dopravy.

Takto doplněný scénář Praha efektivní se stal základem sestavení dokumentu Dopravní politika.

2.5 Dopravní politika

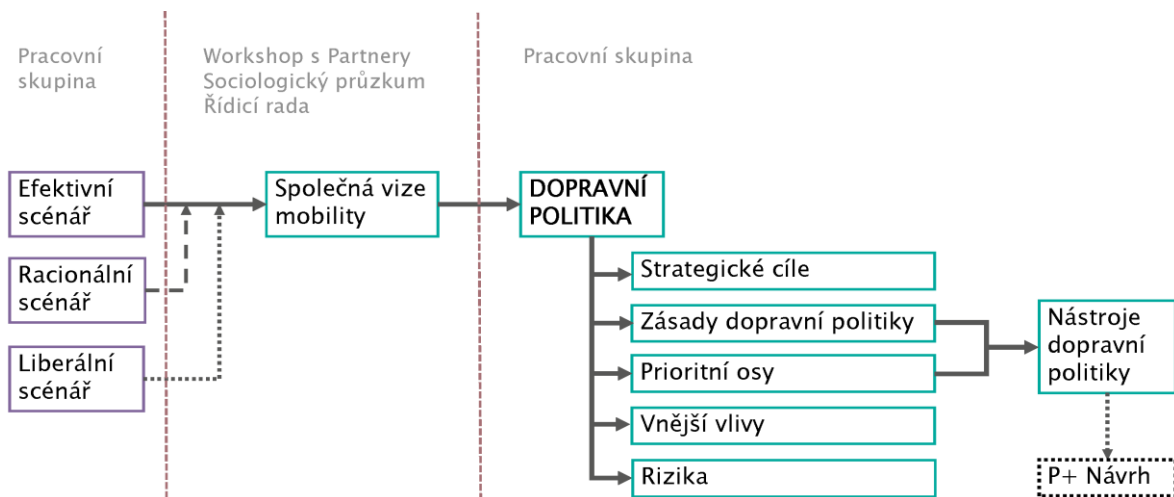
Dopravní politika je zásadní dokument Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, který určuje směřování mobility do roku 2030 v hlavním městě Praze s přesahem do sousedících okolí, který byl schválen Radou hlavního města Prahy v září 2017 a je základním vstupem do návrhové části.

Dopravní politika je výsledkem odborné diskuze nad nejlepší možnou cestou naplnění společné vize mobility. Vznikla jako průběh názorových proudů, shrnutých do tzv. scénářů mobility, kterým se věnuje dokument P+ Scénáře. Dopravní politika není jen úzce odborně přijímaný směr, představuje také společenský konsenzus s širokou podporou mezi občany i návštěvníky Prahy, vzhledem k provedenému sociologickému průzkumu, kdy byly identifikovány oblasti dopravní politiky, které mají silnou či naopak slabou podporu u určitých skupin obyvatel Prahy i jejího okolí. To napomáhá porozumět očekávání a přizpůsobit tak návrhovou část, aby byla přijatelná pro široké spektrum uživatelů. Schéma propojení Strategického plánu hlavního města Prahy a dokumentů P+ Scénáře a P+ Dopravní politika je uvedeno na Obrázek 9.



Obrázek 9 – Schéma propojení Strategického plánu hlavního města Prahy a dokumentů P+ Scénáře a P+ Dopravní politika

Schéma dokumentu Dopravní politika je uvedeno na Obrázek 10, v následujících kapitolách jsou pak shrnuty klíčové části: Strategické cíle, Zásady dopravní politiky a Prioritní osy. Dopravní politika je v dokumentu P+ Dopravní politika podána několika způsoby, v následujícím však pro stručnost pouze pomocí Strategických cílů a Prioritních os:



Obrázek 10 – Členění Dopravní politiky

Dopravní politiku schválenou Radou hl. m. Prahy doplňuje seznam 33 podmínek plynoucích ze souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí vydaného 25. 3. 2019. Tento seznam je uveden v kapitole 2.7.2 Stanovisko a jeho požadavky a je závazný pro implementaci jednotlivých opatření (projektů) v dopravě, dopravní infrastruktury či částech jiných projektů, které dopravu či dopravní infrastrukturu obsahují.

2.5.1 Strategické cíle a prioritní osy

Dopravní politika definuje **sedm strategických cílů** včetně indikátorů pro oblast dopravy, které vyplývají z obecných principů udržitelné mobility, a skrze prioritní osy je následně propojuje až s problémovými oblastmi definovanými v dokumentu P+ Analýza. Názvy a definice Strategických cílů z dokumentu Dopravní politika uvedeny v kapitole 2.4.1. Strategické cíle spolu s indikátory jejich naplnění uvádí Tabulka 5.

Prioritní osy Plánu mobility rozpracovávají strategické cíle do oblastí řešení, tedy blíže ke konkrétním nástrojům dopravní politiky. Následující Tabulka 6 uvádí přehled prioritních os Plánu mobility, vztahených k problémovým oblastem identifikovaným v analýze. V pravém sloupci je uveden princip řešení přijaté dopravní politiky města, která směřuje ke splnění společné vize mobility a strategických cílů.

Strategický cíl	Popis strategického cíle	Prioritní osy	Indikátory
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.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy (A) ▪ Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E) ▪ Optimalizace zásobování města (F) ▪ Zlepšení kvality veřejných prostranství (H) ▪ Snížení prostorových nároků dopravy (J) 	Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce se zvýší ze 70 % na 73 %. Stupeň automobilizace se zvýší z 655 na 714 osobních vozidel na 1000 obyvatel (BAU 2030 = 772 os. voz. / 1000 obyvatel) Kapacita systému P+R v Praze a okolním regionu se zvýší ze 4167 vozidel na 20434 vozidel. Podíl kolejové veřejné dopravy (metro, tramvaje, železnice) na počtu přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území Prahy se zvýší ze 67,29 % na 72 %. Celkový počet parkovacích míst v uličním prostoru PPR se sníží z 15 927 na 14334 Průměrná obsazenost osobních vozidel zůstane zachována na hodnotě 1,3 osoby na vozidlo. Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon se sníží z 530 na 464 tis. denně. Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras se zvýší ze 173 km na 260 km. Celková délka cykloobousměrek se zvýší ze 23 km na 55 km. Počet vozidel v rámci carsharingu se navýší.
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).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy (A) ▪ Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E) ▪ Optimalizace zásobování města (F) ▪ Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy (I) ▪ Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti (N) 	Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce se zvýší ze 70 % na 73 %. Emise VOC z automobilové dopravy se budou snižovat. Měrné emise skleníkových plynů (CO2 ekv.) z dopravy se budou snižovat. Počet registrovaných vozidel s elektromotorem (čistě elektromobily) se zvýší z 1 060 na 56 000. Počet autobusů s elektromotorem v provozu veřejné dopravy se zvýší ze 2 na 30. Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon se sníží z 530 na 464 tis.
ZVÝŠENÍ VÝKONNOSTI A SPOLEHLIVOSTI	Strategický cíl sleduje celkové zvýšení efektivity dopravního systému zejména využitím multimodálního řetězce (synergie), optimalizací současného systému využitím dostupných kapacit a snížení vlivů dopravních excesů, jako jsou například dopravní nehody nebo dočasné snížení kapacity třeba při uzavírci, na dopravní systém a jeho uživatele.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy (B) ▪ Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti (C) ▪ Nová propojení pro různé druhy dopravy (D) ▪ Optimalizace zásobování města (F) ▪ Snížení dopravní nehodovosti (K) 	Průměrná cestovní rychlost tramvají se zvýší z 18,6 km/h na 19 km/h. Průměrná cestovní rychlost autobusů PID se zvýší z 25,2 km/h na 26 km/h. Průměrné zpoždění autobusů PID na vjezdu ze Středočeského kraje do HMP se sníží. Přesnost provozu vlaků PID se zvýší z 94 % na 96 %. Délka komunikací s pravidelným výskytem stupně dopravy 4+ bude 85 km nebo nižší. Počet přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území města Prahy se zvýší z 1,26 mil. na 1.35 mil. denně. Počet SSZ připojených do hlavní dopravní ústředny se zvýší z 69 % na 100 %. Podíl realizované části Pražského okruhu se zvýší z 50 % na 100 %.
ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI	Strategický cíl sleduje zvýšení bezpečnosti a odolnosti celého dopravního systému zejména snížením vlivu na zdraví a životy osob při	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti (C) 	Počet zraněných a usmrcených chodců a cyklistů se sníží ze 732 na 650 ročně. Počet lehce zraněných při dopravních nehodách se sníží z 1951 na 1750 ročně.

Strategický cíl	Popis strategického cíle	Prioritní osy	Indikátory
	dopravních nehodách nebo mimořádných událostech, jako jsou například živelné nebo bezpečnostní události.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nová propojení pro různé druhy dopravy (D) ▪ Snížení dopravní nehodovosti (K) ▪ Zlepšení kvality veřejných prostranství (H) 	<p>Počet usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách dle evidence Policie ČR se sníží ze 173 na 110 ročně.</p> <p>Celkový počet dopravních nehod evidovaných Policií ČR v Praze zůstane přibližně na hodnotě 23 000.</p> <p>Počet dopravních nehod tramvají s motorovými vozidly se sníží z 1312 na 1200</p>
ZVÝŠENÍ FINANČNÍ UDRŽITELNOSTI	Strategický cíl sleduje zvýšení udržitelnosti financování investic i provozu a zlepšení bilance příjmů a výdajů, včetně zajištění stability příjmů a výdajů.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy (B) ▪ Finanční udržitelnost dopravního systému (L) ▪ Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města (M) ▪ Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti (N) ▪ Ekonomický rozvoj města (O) 	<p>Podíl příjmů z dopravy na celkovém městském rozpočtu se zvýší ze 4,6 % na 6,6 %</p> <p>Podíl úhrady ztráty z provozu veřejné dopravy na území HMP k jejím celkovým nákladům se sníží z 80 % na 75 %.</p> <p>Počet obyvatel s trvalým bydlištěm v Praze se zvýší z 1,280 mil. na 1,357 mil.</p> <p>Podíl mostů se stavebním stavem "3-dobrý" a lepší se sníží pouze mírně ze 39 % na 35 % z celkového počtu mostů.</p>
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.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy (A) ▪ Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E) ▪ Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel (G) ▪ Zlepšení kvality veřejných prostranství (H) ▪ Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy (I) ▪ Snížení dopravní nehodovosti (K) 	<p>Plocha území s překročenými imisními limity (v %) pro roční imisní limity pro PM10 a PM2,5 se sníží na 0 %.</p> <p>Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro benzo(a)pyren se sníží z 54 % (hodnota 2016) na 0 %.</p> <p>Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro oxid dusičitý se sníží na 0 %.</p> <p>Emise NOx z automobilové dopravy se sníží.</p> <p>Počet obyvatel trvale bydlících na území s překročenými imisními limity se sníží na 0.</p> <p>Počet obyvatel trvale bydlících v oblastech, kde noční hluk přesahuje úroveň 50 dB se sníží.</p> <p>Počet usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách dle evidence Policie ČR se sníží ze 173 na 110 ročně.</p>
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.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel (G) Zlepšení přístupnosti dopravy pro starší a znevýhodněné občany (G) ▪ Zlepšení kvality veřejných prostranství (H) ▪ Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy (B) ▪ Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E) ▪ Nová propojení pro různé druhy dopravy (D) 	<p>Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními tramvajemi se zvýší ze 52 % na 90 %.</p> <p>Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními autobusy PID v Praze se zvýší z 88 % na 95 %.</p> <p>Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními autobusy PID mimo Prahu v PMO se zvýší z 2 % na 80 %.</p> <p>Podíl bezbariérových stanic metra ze 72 % na 95 % všech stanic.</p> <p>Podíl bezbariérových stanic a zastávek vlaků PID se zvýší ze 45 % na 100 %.</p> <p>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 1029 tis.</p>

Tabulka 5 – Strategické cíle dopravní politiky

Prioritní osa	Oblasti strategického cíle SP	Problémová oblast P+ Analýzy	Dopravní politika města
A Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy	1.5 A Preferování veřejné dopravy	Kapacitní problémy (Esko, tram, bus) a nízká spolehlivost povrchové VHD	<p>Praha ve spolupráci se Středočeským krajem bude intenzivně rozvíjet společný integrovaný systém veřejné dopravy a podnikne kroky k přesunu velké části přepravních výkonů na kolejovou dopravu (železnice, metro, tramvaje či další kolejové systémy), která je kapacitnější, provozně spolehlivější a efektivnější díky výraznému posílení provozu a rozšíření sítě kolejové dopravy v celé metropolitní oblasti.</p> <p>U tramvajových tratí i autobusových linek v uliční síti bude Praha důsledně uplatňovat preferenci veřejné dopravy, a to na křižovatkách, v úsecích mezi křižovatkami i v prostoru zastávek. Důraz bude klást především na řešení souvislých tahů včetně celkového řešení dopravního prostoru.</p> <p>Pro vzájemnou propojenost jednotlivých druhů veřejné dopravy Praha zajistí kvalitní řešení přestupních bodů s krátkými přestupními vazbami a vhodně zasazených do veřejných prostranství. Vozový park budou tvořit komfortní vozidla vybavená informačními technologiemi na odpovídající úrovni, tepelným komfortem, signálem elektronických komunikací v dostatečné kvalitě a s omezením sociálněpatologických jevů.</p>
	1.5 B Rozvoj kolejové dopravy	Nízká cestovní rychlost tramvají a nelepšící se trend	
	1.5 D Nová propojení	Existence silně zatížených autobusových tahů Nedokončená integrace veřejné dopravy Prahy a Středočeského kraje	
B Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy	1.5 A Preferování veřejné dopravy	Nenaplnění programu rozvoje P+R, neexistence koncepce P+R v regionu	<p>Praha ve spolupráci se Středočeským krajem a obcemi na jeho území zajistí realizaci kapacitní sítě parkovišť P+R, B+R a parkovacích míst K+R navázaných na stanice atraktivní kolejové dopravy, čímž vytvoří podmínky pro snadné multimodální cestování mezi širším centrem Prahy a řídkěji osídlenými oblastmi s využitím individuálního dopravního prostředku na první/poslední kilometr cesty. Provázanost udržitelných modů dopravy bude dále posílena systémem bikesharingu navázaným na zastávky a přestupní body veřejné dopravy. Praha, její městské části i města a obce ve Středočeském kraji budou klást důraz na bezpečnou, komfortní a co nejkratší pěší dostupnost k zastávkám a stanicím veřejné dopravy.</p> <p>Praha učiní systémové kroky vedoucí k vyšší úrovni integrace dopravních modů na infrastrukturní, provozní i datové úrovni s cílem rozvoje jednotného systému služeb mobility (mobility as a service).</p>
	1.5 D Nová propojení		
C Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti	1.5 A Preferování veřejné dopravy	Přetížení a citlivost komunikační sítě Nevyužitý potenciál pokročilých nástrojů řízení dopravy	<p>Praha uplatní promyšlenou výstavbu silničních propojení v tangenciálních směrech vůči centru města (Městský okruh) nebo multimodálních, tj. určených po automobilovou dopravu, veřejnou dopravu, cyklisty a chodce, silničních propojení v okrajových částech Prahy a v rámci Středočeského kraje, což celkově povede ke snížení citlivosti komunikační sítě.</p> <p>V exponovaných částech komunikační sítě rovněž implementuje prvky pokročilého řízení dopravy pro optimální využití kapacity komunikací a informační systémy pro řidiče včetně komunikace vozidel s infrastrukturou (C2I) a mezi vozidly (C2C). Tato opatření Praha doplní promyšleným systémem ekonomické regulace automobilové dopravy s využitím zón placeného stání či mýta. Vytvořením paralelní sítě kolejové dopravy s vysoce atraktivní a spolehlivou nabídkou veřejné dopravy k síti silniční se předpokládá přirozený pokles poptávky po zbytečné individuální automobilové dopravě, čímž se rovněž zvýší plynulost nezbytné silniční dopravy (zásobování zbožím a službami).</p>
	1.5 B Rozvoj kolejové dopravy		
	1.5 D Nová propojení		
D Nová propojení pro různé druhy dopravy	1.5 A Preferování veřejné dopravy	Chybějící pěší a cyklistické propojení na okrajích Prahy a v regionu Nesouvislost cyklistických opatření	<p>Praha přehodnotí rozsah a parametry komunikační sítě uvnitř Pražského okruhu (dálnice D0) s ohledem na udržitelný rozvoj a rozpočet města při respektování prioritní důležitosti dostavby Pražského okruhu a potřeby dokončení Městského okruhu.</p>
	1.5 D Nová propojení		

Prioritní osa	Oblasti strategického cíle SP	Problémová oblast P+ Analýzy	Dopravní politika města
		Nedokončená síť PO a MO Horší postavení udržitelných modů v časové dostupnosti	Praha rovněž zajistí o realizaci nových kolejových propojení, která umožní další rozvoj sítě bezpečné a komfortně dostupné kolejové dopravy, včetně návazného systému P+R. Nové kolejové trasy v tangenciálním směru k centru města také zajistí výrazné snížení poptávky po automobilové dopravě. Pro chodce a cyklisty Praha, její městské části a obce ve Středočeském kraji vybudují nové stezky, lávky i podchody nejen ve vazbě na terminály a významné zastávky veřejné dopravy vybavené parkovišti B+R a systémem bikesharingu, ale i jako propojení rezidenčních oblastí v celé metropolitní oblasti.
E	Podpora chůze a dopravní cyklistiky 1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 D Nová propojení	Nesouvislost cyklistických opatření Chybějící pěší a cyklistické propojení v PMO Nedostatečná podpora pohybové aktivity obyvatel	Praha bude celoplošně podporovat komfortní a bezpečnou pěší a cyklistickou dopravu na cestách „od dveří ke dveřím“, i jako součást multimodálního chování, v návaznosti na přestupní body a zastávky veřejné dopravy „na první a poslední míli“ cesty. Praha aktivně vytvoří podmínky pro rozvoj dopravní cyklistiky jako doplňkového systému k ostatním modům dopravy, a to jak v podobě celistvých infrastrukturních a dopravně-organizačních opatření, tak rozvojem parkovišť B+R a systému bikesharingu. Ten bude primárně navázaný na veřejnou dopravu, v jádrovém městě i lokálních centrech rovněž orientovaný na cesty „od dveří ke dveřím“.
F	Optimalizace zásobování města 1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 E Elektromobilita	Zhoršování podmínek pro železniční nákladní dopravu Nedostatečný počet zásobovacích stání Chybějící koncepce i znalostní základna o city logistice a procesu zásobování	Praha se zaměří na rozšíření datové základny o městském zásobování. Na základě zjištěných dat bude Praha formou zavedení pilotních projektů podporovat vhodné trendy v oblasti city logistiky. Podpora bude probíhat v rovině ekonomické i legislativní. Podporována bude alternativní, především nízkoemisní a bezemisní doprava zboží včetně dopravy kolejové, vodní a cyklistické a konsolidace zboží při přepravě nebo konsolidace do jednotných výdejních míst. Počet vyhrazených zásobovacích stání bude optimalizován s ohledem na potřeby města. Důraz bude kladen také na snížení dopadů dopravy substrátů a stavebního materiálu či odpadů.
G	Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel 1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 C Kvalita veřejných prostranství 1.5 D Nová propojení	Stárnutí populace – nárůst počtu osob starších 80 let o 2,5 % do roku 2030	Praha přijemní život ve městě starším a znevýhodněným občanům i dětem a rodičům s kočárkem, a to plošnou revitalizací a zvýšením kvality veřejných prostranství, která přinesou nejen více prostoru pro pěší, ale i související úpravy usnadňující jejich pohyb odstraňováním bariér ve městě. Praha rovněž zajistí plnou bezbariérovost stanic a zastávek, stejně jako vozidel veřejné dopravy. To společně s výrazným rozšířením sítě kvalitní kolejové dopravy výrazně zkvalitní dostupnost území pro tyto skupiny obyvatel.
H	Zlepšení kvality veřejných prostranství 1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 C Kvalita veřejných prostranství	Morální a technická zastaralost terminálů VHD Vnitřní dluh na údržbě stávající infrastruktury	Kvalitní veřejné prostranství je důležitou součástí celkového dojmu z cesty „od dveří ke dveřím“, proto bude Praha systematicky zlepšovat jejich kvalitu nejen v návaznosti na terminály a zastávky veřejné dopravy, ale i plošně, včetně souvisejícího přerozdělení využití stávajících dopravních ploch. Zkvalitňováním veřejných prostranství Praha docílí většího počtu lidí, kteří se ve městě zastavují a kteří volí chůzi na kratší cesty. Praha rovněž využije městotvorného přínosu kolejové dopravy, stanice a zastávky budou vstupními branami do hodnotného městského prostředí. Praha zvětší rozsah oprav a modernizací stávající infrastruktury, aby již nadále nerostl dluh na její údržbě. Tyto opravy a modernizace často půjdou ruku v ruce se zkvalitňováním veřejných prostranství při uplatnění celostního přístupu.

Prioritní osa	Oblasti strategického cíle SP	Problémová oblast P+ Analýzy	Dopravní politika města
I Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy	1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 B Rozvoj kolejové dopravy 1.5 D Nová propojení 1.5 E Elektromobilita	Existence silně zatížených autobusových tahů Nedostatečná distribuční síť alternativních energií Negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví (hluk a exhalace) Emise skleníkových plynů ze spalovacích motorů (především AD)	Praha sníží ekologickou zátěž z dopravy nárůstem elektrifikace dopravních výkonů, a to zejména převodem významných autobusových tahů na elektrickou kolejovou dopravu či podporou elektromobility pro snížení vlivu dopravy na životní prostředí. U automobilové dopravy a autobusové veřejné dopravy bude Praha podporovat i jiná bezemisní či nízkoemisní paliva. Praha vytvoří podmínky pro přirozené utužení kondice svých obyvatel a zlepšení životního prostředí podporou využívání aktivní dopravy jako přirozené součásti každodenních cest za prací, vzděláním i volným časem.
J Snížení prostorových nároků dopravy	1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 B Rozvoj kolejové dopravy 1.5 C Kvalita veřejných prostranství	Neefektivita IAD (zvětšující se rozměry automobilu, snižující se obsazenost, vysoký zábor území)	Praha bude upřednostňovat využívání dopravních prostředků s nízkým zábohem veřejného prostoru na přepravovanou osobu. Veřejnost bude motivovat ke sdílení dopravních prostředků mezi různými uživateli, tak i společné cestování více osob jedním dopravním prostředkem. Prostorovou efektivitu dopravy Praha vylepší akcentováním kolejové dopravy, která nejefektivněji využívá prostor při průchodu územím. Důslednou realizací preferenčních opatření pro tramvaje a autobusy pak zajistí efektivnější využívání uličního prostoru. Dopravní terminály budou vhodně umístěny, koncipovány a začleněny do veřejných prostranství. Svojí parkovací politikou a rozvojem parkovišť P+R Praha ve spolupráci se Středočeským krajem zajistí, aby parkování automobilů bylo v největší možné míře umístěno ke zdroji cesty, nejlépe mimo veřejný prostor.
K Snížení dopravní nehodovosti	1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 B Rozvoj kolejové dopravy 1.5 C Kvalita veřejných prostranství 1.5 D Nová propojení	Příliš pomalé tempo snižování dopravní nehodovosti	Praha dosáhne pozitivního trendu snížení dopravní nehodovosti odstraněním nehodových míst, zvýšením dohledu nad provozem na pozemních komunikacích a revitalizací veřejných prostranství s prvky zklidnění dopravy. Významný vliv bude rovněž mít samotný přesun části cest na kolejovou síť veřejné dopravy spolu s pečlivou návazností pěších a cyklistických tras a souvisejícím očekávaným snížením zátěže komunikační sítě uvnitř Městského okruhu. Nezanedbatelný vliv na snížení nehodovosti bude mít také větší nasazení informačních a komunikačních technologií včetně asistenčních systémů ve vozidlech a v dopravní infrastruktuře.
L Finanční udržitelnost dopravního systému	1.5 A Preferování veřejné dopravy	Nezohlednění provozních nákladů při realizaci investic a jejich soustavný růst Neprovázanost priorit koncepčních dokumentů do rozpočtu HMP i obráceně (investice i provozní náklady)	Praha bude věnovat pozornost struktuře příjmů z celé oblasti mobility. Nebude spoléhat jen na tržby z jízdného ve veřejné dopravě a systémem dobře promyšlené ekonomické regulace více zpoplatní automobilovou dopravu. V případě velkých investičních projektů bude Praha upřednostňovat investice do systému veřejné dopravy.
M Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města	1.5 A Preferování veřejné dopravy	NIMBY Roztříštěnost samosprávy Majetkoprávní uspořádání a správa Znalost Středočeského kraje v porovnání s HMP	Dopravní politika vyžaduje mimořádně silné nasazení a vzájemnou koordinaci partnerů, od hlavního města Prahy a jeho městských částí nebo organizací přes Středočeský kraj a obce či města na jeho území až po úroveň ministerstev a státní správy, neboť propojuje kompetence všech zúčastněných. Bez této koordinace nemůže Praha uplatnit opatření i daleko za svou administrativní hranicí. Praha rovněž zajistí těsné a efektivní propojení projektování veřejné dopravy a z něj vyplývající plánování příslušné infrastruktury, její správy a provozování, včetně navazujících služeb mobility v souladu s konceptem „mobility as a service“. Pro tuto žádoucí koordinaci Praha zřídí pozici manažera mobility Pražské metropolitní oblasti a posílí role a koordinační kompetence organizátora IDS, neboť provázaná a efektivní veřejná doprava je klíčovým prvkem dopravní politiky.

Prioritní osa	Oblasti strategického cíle SP	Problémová oblast P+ Analýzy	Dopravní politika města
N Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti	1.5 A Preferování veřejné dopravy	Nárůst počtu vnějších vazeb do Prahy (suburbanizace)	<p>Praha ve spolupráci se Středočeským krajem a státem vytvoří dopravní systém založený na kolejových modech dopravy, který může podpořit územní rozvoj jak ve městě (rychlejší a spolehlivější spojení), tak za jeho hranicemi (zlepšení možností při dojíždění). Vnější vztahy Prahy budou řešeny páteřní sítí kolejové dopravy; především železnicí, ale také lehkými kolejovými systémy. Dopravní politika tak vychází vstříc očekávanému demografickému vývoji v Praze i regionu a je v tomto ohledu dlouhodobě prorůstová.</p> <p>Praha ve spolupráci se Středočeským krajem bude klást důraz na úzké provázání dopravního a územního plánování za účelem snížení negativních dopadů suburbanizace. Centra urbanizace a suburbanizace budou navázána na kolejové systémy, které rovněž zajistí jejich kvalitní obsluhu veřejnou dopravou. V ostatních vazbách bude podporováno využití individuálního prostředku na „první/poslední míli cesty“ prostřednictvím parkovišť P+R, B+R a bikesharingu u stanic a zastávek veřejné dopravy.</p> <p>Praha bude podporovat snahu o snížení hybnosti či zkrácení cest obyvatelstva při zachování růstu kvality životní úrovně i HDP.</p>
	1.5 B Rozvoj kolejové dopravy	Nárůst počtu obyvatel PMO o 168 tis. do roku 2030 (cca +10 %)	
O Ekonomický rozvoj města	1.5 A Preferování veřejné dopravy	-	<p>Praha, její městské části i města a obce ve Středočeském kraji budou využívat polycentrického ekonomického přínosu generovaného dobrou dostupností páteřním dopravním systémem, ať už prostřednictvím ekonomického potenciálu stanic a zastávek veřejné dopravy, pozemkové politiky či ekonomického rozvoje na lokální úrovni, který bude těžit z pohybu a pobytu lidí na kvalitních veřejných prostranstvích a z dobré místní dostupnosti služeb.</p>
	1.5 B Rozvoj kolejové dopravy		
	1.5 C Kvalita veřejných prostranství		

Tabulka 6 – Prioritní osy Plánu mobility

2.5.2 Sociologický průzkum

Cílem sociologického průzkumu bylo zjistit názory veřejnosti na vývoj dopravy v Praze a části Středočeského kraje ve vztahu k sestavené dopravní politice. Důraz byl kladen především na:

- identifikaci podporovaných a kritických aspektů mobility z pohledu veřejnosti;
- identifikaci rozdílů v postojích a podpoře dopravní politiky mezi skupinami obyvatel;
- popsání důvodů (ne)podpory dopravní politiky, a to zejména z pohledu sociodemografických charakteristik populace a jejich aktuálních mobilitních vzorců.

Sběr dat se uskutečnil 23. 2. až 10. 3. 2017 formou telefonického dotazování (CATI) a dotazování na on-line panelu (CAWI). Velikost výběrového souboru činila 2 224 osob. První cílovou skupinou byli obyvatelé hl. m. Prahy ve věku 15 a více let, druhou cílovou skupinou byli obyvatelé zájmového území Středočeského kraje, tj. Pražská metropolitní oblast.

V celkovém pohledu je podpora dopravní politiky větší než podpora tří výchozích scénářů mobility, které byly rovněž předmětem zkoumání. Mírně větší podporu má vize také mezi obyvateli Prahy než v relevantní části Středočeského kraje.

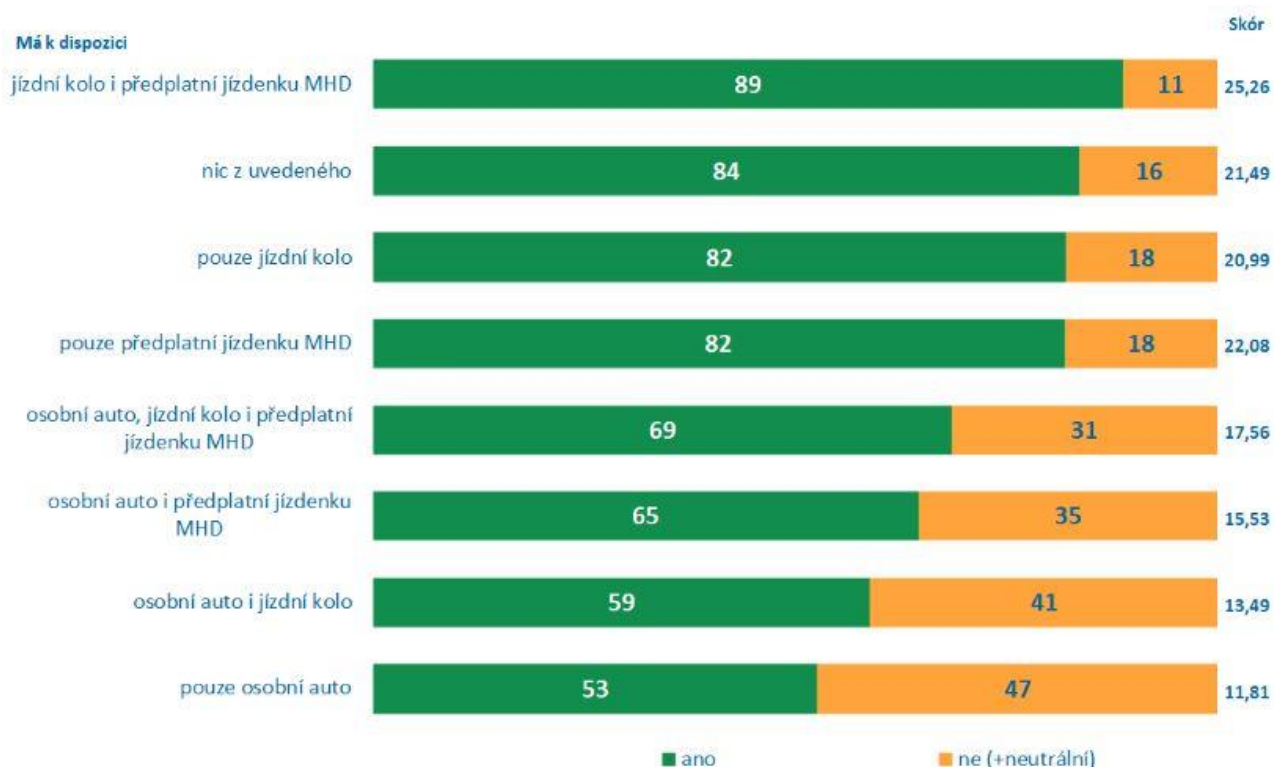
Z demografických proměnných má vliv na míru podpory pohlaví respondenta: v modelech by muži dosáhli nižších skóre (což platí především pro Středočeský kraj), vyšší skóre mají vysokoškoláci a podpora se též zvyšuje s věkem (v celkovém modelu platí, že za každých deset let věku je podpora o 1,3 bodu větší).

Sociologický průzkum poskytl k Dopravní politice tyto závěry:

- Dopravní politika je veřejností v obecné rovině přijímána velmi vstřícně. Pouze 11 % obyvatel Pražské metropolitní oblasti k ní má negativní postoj. Naopak 67 % se k ní staví velmi vstřícně a zbylých 23 % můžeme označit jako neutrální.
- Podpora je také mírně větší u obyvatel Prahy, což je ovlivněno primárně jejich rozdílným dopravním chováním, protože méně často po Praze cestují autem. Především podíl silných podporovatelů dopravní politiky – tzv. věrozvěstů – je v Praze větší (15 %) než ve Středočeském kraji (10 %).
- Klíčem k porozumění postojům veřejnosti jsou aktuální individuální mobilitní vzorce, tedy způsoby, jak po Praze lidé cestují. Podpora dopravní politiky je výrazně větší u těch, kteří alespoň několikrát měsíčně cestují veřejnou dopravou, naopak menší u automobilistů, zejména intenzivních. Mezi cyklisty je podpora jednoznačně větší. To, jak se lidé po Praze přemísťují pěšky, nemá na míru podpory výrazný vliv.



Obrázek 11 - Podpora dopravní politiky podle způsobu dopravy



Obrázek 12 - Podpora dopravní politiky podle kombinace vlastnictví auta, kola a předplatní jízdenky

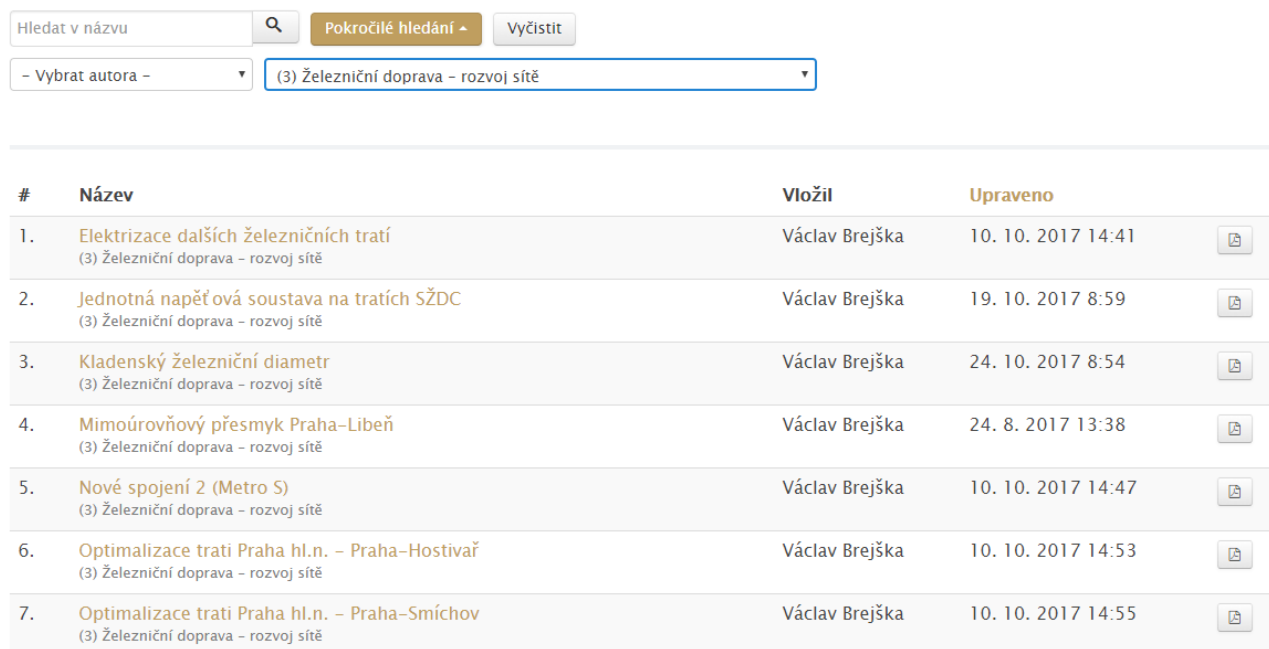
2.6 Návrh

Do návrhové části Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí bylo vloženo celkem 242 opatření, která prokázala svůj přínos a splnila přitom podmínku finanční udržitelnosti rozpočtu hlavního města. Výběr opatření do Návrhu probíhal ze širšího seznamu 414 možných opatření, shromážděných do tzv. Zásobníku opatření.

2.6.1 Zásobník opatření

Zásobník je veřejně dostupný na webu <http://zasobnik.poladprahu.cz/> a obsahuje podrobné informace o každém zvažovaném opatření. Součástí karet opatření je i orientační zakres do mapového podkladu, který však slouží pouze pro orientaci v území, kde by přibližně měla být nová infrastruktura umístěna. Rozhodně tak neslouží pro detailní posouzení konkrétního opatření z hlediska vedení trasy. Pro detailní posouzení daného opatření slouží studijní prověření a projekční příprava navazující na tento strategický dokument, a s tím spojené procesy dle platných legislativních předpisů.

Seznam opatření



#	Název	Vložil	Upraveno
1.	Elektrizace dalších železničních tratí (3) Železniční doprava – rozvoj sítě	Václav Brejška	10. 10. 2017 14:41
2.	Jednotná napěťová soustava na tratích SŽDC (3) Železniční doprava – rozvoj sítě	Václav Brejška	19. 10. 2017 8:59
3.	Kladenský železniční diametr (3) Železniční doprava – rozvoj sítě	Václav Brejška	24. 10. 2017 8:54
4.	Mimoúrovňový přesmyk Praha–Libeň (3) Železniční doprava – rozvoj sítě	Václav Brejška	24. 8. 2017 13:38
5.	Nové spojení 2 (Metro S) (3) Železniční doprava – rozvoj sítě	Václav Brejška	10. 10. 2017 14:47
6.	Optimalizace trati Praha hl.n. – Praha–Hostivař (3) Železniční doprava – rozvoj sítě	Václav Brejška	10. 10. 2017 14:53
7.	Optimalizace trati Praha hl.n. – Praha–Smíchov (3) Železniční doprava – rozvoj sítě	Václav Brejška	10. 10. 2017 14:55

Obrázek 13 – Zásobník na webu <http://zasobnik.poladprahu.cz/>

Každé opatření v Zásobníku má zpracovanou tzv. **kartu opatření**, kterou lze zobrazit po kliknutí na název opatření. Na každé kartě opatření jsou k dispozici relevantní údaje, například:

- Charakteristika opatření (základní představení)
- Reakce na SWOT analýzu Prahy a okolí, zpracovanou v analýze Plánu mobility
- Strategické cíle Dopravní politiky, které pomáhá opatření naplnit
- Souhrn pozitivních a negativních dopadů, doplněný o rizika
- Odhadované náklady a termíny realizace
- Schematický zakres v mapě sloužící pro orientaci v území, tedy v jaké části města by nová infrastruktura měla být umístěna
- Grafické přílohy mající doplňkovou informativní povahu

Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1)



Úsek 511 Běchovice–D1 je součástí postupně realizovaného Pražského okruhu, který patří k nejdůležitějším 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.

Nástroj dopravní politiky ◦ (25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu

Uživatelé ◦ řidič a spolujezdec
◦ zásobování

SWOT analýza *Silné stránky*

- Zpětná vazba od odborné veřejnosti
- Robustní datová základna pro hl. m. Prahu
- Dlouhodobá územní ochrana koridorů pro investiční záměry
- Dobrá opora Plánu udržitelné mobility ve Strategickém plánu
- Systém omezení silniční nákladní dopravy
- Dokončené úseky nadřazené komunikační síť

Obrázek 14 – Karta opatření na webu <http://zasobnik.poladpraha.cz/>

Výběr prioritních opatření zařazených do **Návrhu** probíhal v několika stupních a byla při něm reflektována celá řada hledisek. Ve výsledku se jednalo o komplexní proces, kde byly posuzovány všechny záměry uvedené v **Zásobníku**. Proces výběru opatření proběhl s ohledem na tyto aspekty:

- Finanční rámec P+
- Reakce na problémy identifikované v Analýze P+
- Výsledky hodnocení opatření
- Názory odborné a laické veřejnosti

2.6.2 Finanční rámec pro návrh

2.6.2.1 Finanční a rozpočtový výhled hl. m. Prahy

Jedním ze základních parametrů nastavení rozsahu a koncipování Návrhu bylo zohlednění finančních možností hlavního města Prahy, a to především tam, kde je Praha garantem investičních a (následně) i provozních nákladů takových opatření. Východiskem byl návrh rozpočtu hl. m. Prahy na rok 2018, odsouhlasený Radou hl. m. Prahy dne 13. 11. 2017, jehož součástí je i rozpočtový výhled do roku 2023. Při predikci rámcového vývoje byla zohledněna rovněž historická data dle schválených rozpočtů hl. m. Prahy za období 2014 – 2017. Interpretace dat a následná verifikace finančního výhledu do roku 2030 proběhla ve spolupráci se Sekcí finanční a správy majetku, resp. odborem rozpočtu Magistrátu hl. m. Prahy. V této souvislosti je nutno doplnit, že rozpočtový výhled nezohledňuje hospodářský růst, změnu daňových příjmů, růst státních dotací, případně samosprávná opatření. V oblasti příjmů rovněž není reflektováno případné zadlužení města, daňové změny či mimořádné příjmy. Jde tedy o poměrně konzervativní přístup zohledňující inflaci a náklady dluhové služby. S ohledem na hospodářský vývoj v období let 2008 – 2012 však tento přístup jednoznačně prokázal své přínosy.

Z hlediska struktury rozpočtu města je nutno zmínit, že podíl kapitoly Doprava představuje 35 % kapitálových a 37 % běžných výdajů. Ve finančním výhledu od roku 2024 byl uplatněn lineární růst běžných výdajů a částečná stagnace kapitálových výdajů.

Náklady	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kapitálové celkem	16 777 111	8 708 586	7 931 519	6 774 634	6 397 303	5 531 294
Kapitálové doprava	4 903 073	3 033 696	2 762 999	2 359 990	2 228 545	1 926 864
Kapitálové Doprava/Celkem	29 %	35 %	35 %	35 %	35 %	35 %
Běžné celkem	59 649 088	59 138 128	60 196 891	61 276 829	62 378 365	63 501 933
Běžné doprava	21 851 824	21 869 602	22 261 138	22 660 505	23 067 859	23 483 361
Běžné Doprava/Celkem	37 %	37 %	37 %	37 %	37 %	37 %

Náklady (tis. Kč)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Kapitálové celkem	5 531 294	5 531 294	5 531 294	5 531 294	5 531 294	5 531 294	5 531 294
Kapitálové doprava	1 926 864	1 926 864	1 926 864	1 926 864	1 926 864	1 926 864	1 926 864
Kapitálové Doprava/Celkem	35 %	35 %	35 %	35 %	35 %	35 %	35 %
Běžné celkem	64 645 739	65 810 147	66 995 529	68 202 262	69 430 731	70 681 327	71 954 449
Běžné doprava	23 906 346	24 336 951	24 775 312	25 221 568	25 675 862	26 138 340	26 609 147
Běžné Doprava/Celkem	37 %	37 %	37 %	37 %	37 %	37 %	37 %

Tabulka 7 – Finanční výhled do roku 2030

Z uvedeného finančního výhledu je zřejmé, že v období let 2018 – 2030 lze pro kapitolu Doprava počítat s kumulovanou částkou cca 30,7 mld. Kč pro kapitálové výdaje a cca s 311,9 mld. Kč pro běžné výdaje. Jedná se o prostředky z vlastních zdrojů, které nejsou závislé na externím financování (úvěry, fondy EU apod.)

Dle zákona č. 23/2017 Sb., o pravidlech rozpočtové odpovědnosti si město může půjčit maximálně 60 % průměru příjmů za poslední 4 roky. V letech 2020 – 2023 je předpoklad výše tohoto průměru cca 70 mld. Kč, z čehož vyplývá možnost čerpání úvěru v maximální výši 42 mld. Kč, a to výhradně pro pokrytí kapitálových výdajů (jedná se o ideální případ, kdy je celá částka úvěru vyčerpána pouze pro kapitolu Doprava). Do celkového finančního výhledu je dále započtena možnost dalších externích zdrojů ve výši 10 mld. Kč. Může se jednat o příspěvky z fondů EU, případně účelové dotace ze státního rozpočtu.

Kapitálové zdroje	Kumulovaně za období	
	2018 – 2030	Poznámky
Rozpočet	30,7 mld. Kč	Vlastní rozpočtové zdroje Prahy

Kapitálové zdroje	Kumulovaně za období	
	2018 – 2030	Poznámky
Úvěr	42,0 mld. Kč	Maximální možný úvěr dle zákona 23/2017 Sb.
Jiné zdroje	10,0 mld. Kč	Dosud neidentifikované externí zdroje
Rezervní akce	30,7 mld. Kč	<i>Rezervní akce budou využity pouze při výpadku investičních akcí pokrytých v základním rozpočtu.</i>
celkem	113,4 mld. Kč	

Tabulka 8 – Finanční výhled hl. m. Prahy zohledněný při výběru opatření do Návrhu

V oblasti běžných výdajů byla reflektována rovněž možnost zvýšení nedaňových příjmů například ze systému zón placeného stání, mýta či tarifu PID. Při započtení velkorysejší varianty vývoje příjmů (v celkové výši 19,3 mld. Kč za celé období 2018 – 2030) lze uvažovat o určité kompenzaci v kapitole běžných výdajů.

Uvedený finanční rámec 113,4 mld. Kč byl odsouhlasen Řídící radou projektu 1. prosince 2017, přičemž zohledňuje pouze záměry, jejichž financování je v působnosti hlavního města Prahy. Nutno zdůraznit, že daný finanční rámec byl pouze jedním z faktorů, které vstupovaly do procesu výběru opatření, jehož účelem bylo především poukázat na možnosti financování ze strany hlavního města Prahy a předejít nekoordinovanému a finančně neudržitelnému vývoji v oblasti investic do dopravního systému. Je však nutno zdůraznit, že finanční rámec nebyl a ani nemohl být jediným limitujícím faktorem výběru opatření.

Návrh zahrnující skupinu opatření, jejichž financování je v působnosti třetích stran (např. stát, Středočeský kraj), vychází z dosavadních výsledků procesu věcné koordinace záměrů mezi organizacemi a firmami hlavního města a dotčenými subjekty. Finanční rámec pro jednotlivé skupiny opatření (dle působnosti konkrétních subjektů) bude předmětem dalších konzultací s cílem bližšího upřesnění včetně rámcového časového harmonogramu.

2.6.2.2 Provázanost na možnosti financování z fondů EU

S ohledem na právě probíhající programovací období byly u relevantních projektů reflektovány skutečnosti podmiňující možnosti čerpání z fondů EU (Operační program doprava II a Operační program Praha pól růstu). Přihlédnuto bylo především k pokročilému stavu přípravy dotčených projektů tak, aby nedošlo k nežádoucím procesním komplikacím.

2.6.2.3 Financování z fondů EU

Všechna opatření, která jsou součástí Zásobníku, jsou v souladu se schválenou Dopravní politikou P+. V principu tedy každé z nich může být financováno z různých operačních programů. Vždy však musí být respektovány podmínky konkrétního programu, což není podrobněji řešeno při zpracování P+. Je důležité dát pozor v případě spolufinancování opatření, která jsou pouze v Zásobníku, z rozpočtu hl. m. Prahy, aby nebyl ohrožen finanční rámec opatření v Návrhu P+.

2.6.2.4 Financování s využitím soukromého kapitálu

Ze zásobníku jsou realizovatelné další projekty, které jsou v souladu s dopravní politikou, pokud bude pro tato opatření zajištěné financování. K tomu lze u určitých typů projektů využít soukromý

kapitál (například formou PPP aj.), jiné kapitoly rozpočtu hl. m. Prahy než „doprava“ či mimořádné financování ze strany státního rozpočtu a jím podřízených organizací jako je například SFDI.

V případě využití soukromého kapitálu pro financování dalších opatření je nutné k těmto opatřením přistupovat individuálně a pro každé pomocí podrobné studie zhodnotit, zda je tento přístup přínosný. Rovněž je velice obezřetně přistoupit k posouzení nákladů a právních závazků, které zvolením tohoto přístupu vyvstanou pro město Prahu a stanovit, zda jsou z hlediska rozpočtového výhledu města po započtení všech dalších nákladových položek proveditelné a udržitelné.

2.6.3 Reakce na problémy identifikované v Analýze P+

Dalším aspektem vstupujícím do procesu výběru prioritních opatření byla míra reakce na problémy identifikované v analytické části Plánu udržitelné mobility, a to jednak ve formě SWOT analýzy, a také v podobě tzv. problémových map, jež graficky přehledně lokalizují jednotlivé problémy v řešeném území. V zásadě každé opatření ze Zásobníku řeší určitý problém, který byl popsán v Analýze P+. V popředí stály především problémy, jež svými dopady přesahují lokální měřítko, resp. jsou typické systémovými dopady.

Jedním ze stěžejních kritérií při posuzování různých řešení byla rovněž skutečnost, zda je dané řešení spojeno i s dalšími synergickými efekty, případně je jeho realizace založena na systémovém přístupu v úzké vazbě na procesní zajištění, a to i s výhledem do budoucna. Zmíněné synergie mohou ve výsledku znamenat daleko efektivnější přístup k aplikaci jednotlivých řešení/opatření na různé problémové oblasti, a to případně i za cenu vyšších vstupních investičních nákladů (příkladem může být výstavba metra D, příprava severní tramvajové tangenty nebo preferenční osy VHD)

Po definitivním schválení podoby Návrhu bude doplněno podrobnější rozpracování reakce jednotlivých opatření na problémy a problémové oblasti identifikované v Analýze P+ v akčním plánu.

Přehledné shrnutí SWOT analýzy P+ je uvedeno kapitole 2.3.1.

2.6.4 Hodnocení opatření

Pracovní skupina Plánu mobility připravila **7 oblastí hodnocení**, ve kterých byly sdruženy obsahově podobné typy opatření. Výsledky hodnocení v podobě celkového skóre opatření získaného od hodnotitelů mohou být porovnávány jen vůči podobným opatřením v rámci jedné oblasti hodnocení. 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

Každá oblast hodnocení měla svou vlastní **sadu hodnotících kritérií** v rozsahu 21 – 29 kritérií hodnocení. Na každé kritérium byla zvolena hodnotitelem jedna z odpovědí:

- **Určitě ano** – Soulad opatření s kritériem hodnocení je silný, jednoznačný
- **Spíše ano** – Soulad opatření s kritériem je částečný, nepřímý
- **Neutrální** – Soulad opatření s kritériem nelze stanovit, nebo dané kritérium neovlivní
- **Spíše naopak** – Opatření půjde částečně proti trendu kritéria hodnocení
- **Určitě naopak** – Opatření se určitě projeví opačně, než říká kritérium hodnocení

Tramvajová smyčka Trojská

Výstavba nové tramvajové smyčky Trojská za účelem zlepšení obsluhy Troji a přilehlých volnočasových lokalit. U smyčky by mělo vyrůst i záchytné parkoviště s možností přestupu na veřejnou dopravu směr ZOO.

Díky výstavbě smyčky Trojská budou moci být vedeny všechny spoje páteřní linky 17 již z uzlu Trojská (zároveň tak dojde ke sjednocení nástupní hrany v uzlu Výstaviště Holešovice ve směru do centra).

Investiční náklady zahrnují pouze realizaci tramvajové tratě (bez návazných investic, např. P+R)

(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě

Menu hodnotitele

[Opatření k hodnocení](#)
[Moje hodnocení](#)
[Všechna hodnocení](#)

Přihlášení

Dobrý den Daniel Šesták,
[Odhlásit se](#)

Formulář hodnocení

← Zpět

1. Opatření zvýší podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce.

Určitě ano
 Spíše ano
 Neutrální
 Spíše naopak
 Určitě naopak
2. Opatření zvýší podíl pěší nebo cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.

Určitě ano
 Spíše ano
 Neutrální
 Spíše naopak
 Určitě naopak
3. Opatření zvýší podíl kolejové veřejné dopravy na přepravních výkonech.

Určitě ano
 Spíše ano
 Neutrální
 Spíše naopak
 Určitě naopak

Obrázek 15 – Formulář hodnocení

2.6.4.1 Hodnotitelé

Hodnocení opatření probíhalo on-line ve webovém **Zásobníku**, a to výhradně na hodnotících schůzkách. Účastnili se jich hodnotitelé nominovaní hlavním městem Prahou a Středočeským krajem dle níže uvedené tabulky. V závislosti na zastoupení v jednotlivých oblastech hodnocení se do hodnocení zapojilo od 10 do 18 hodnotitelů, minimální požadovaný počet byl 8. Hodnotící schůzky probíhaly od 31. října do 16. listopadu 2017.

Oblast hodnocení	(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
Počet hodnotitelů celkem	14	16	18	18	14	10	12
Odbor rozvoje a financování dopravy MHMP	2	2	2	2	2	0	2
Odbor ochrany prostředí MHMP	2	2	2	2	0	0	0
Odbor strategických investic MHMP	2	2	0	2	2	0	0
Odbor technické vybavenosti MHMP	0	2	2	0	0	0	0
Regionální organizátor Pražské integr. dopravy	2	2	2	2	2	2	2
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	2	2	2	2	2	2	2
Technická správa komunikací hl. m. Prahy	0	2	2	2	2	0	0

Oblast hodnocení	(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
Dopravní podnik hl. m. Prahy	2	0	2	2	2	2	2
Operátor ICT	0	0	2	2	0	2	2
Středočeský kraj	2	2	2	2	2	2	2

Tabulka 9 – Nominace hodnotitelů do oblastí hodnocení za Prahu a Středočeský kraj

2.6.4.2 Kritéria hodnocení

Kritéria hodnocení jsou popsána v příloze tohoto dokumentu. Pro každou oblast hodnocení je stanovena specifická sada hodnotících kritérií. Ta se sdružují do osmi klíčových slov:

1. Bezpečnost
2. Dostupnost mobility
3. Finanční udržitelnost
4. Lidské zdraví
5. Prostorová efektivita
6. Spolupráce
7. Uhlíková stopa
8. Výkonnost a spolehlivost

2.6.4.3 Výsledky hodnocení

Výsledkem hodnocení každého opatření je **celkové skóre**, které říká, do jaké míry opatření pomáhá naplnit Dopravní politiku, jak je s Dopravní politikou v souladu. Udává se v procentech. Čím vyšší hodnota, tím lepší výsledek pro dané opatření. Maximální celkové skóre je 100 %, minimální přípustné skóre je 0 %, záporné celkové skóre se neudává (opatření je automaticky vyřazeno ze Zásobníku).

Celkové skóre pro jednoho hodnotitele se počítá jako poměr získaného počtu bodů vůči maximálnímu možnému počtu bodů. Získaný počet bodů je součtem součinů volby hodnocení ve Formuláři hodnocení (v rozmezí od -2 do +2) a váhy daného kritéria (v rozmezí od 1,8 do 4,6) provedeného přes všechna kritéria hodnocení. Váhy kritérií hodnocení byly stanoveny na workshupu s odbornými partnery 3. října 2017. Volba hodnocení je:

- Určitě ano +2 body
- Spíše ano +1 bod
- Neutrální 0 bodů
- Spíše naopak -1 bod
- Určitě naopak -2 body

Celkové skóre za všechny hodnotitele se počítá jako poměr získaného počtu bodů vůči maximálnímu možnému počtu bodů od všech hodnotitelů. Výsledky hodnocení jsou dostupné v příloze Seznam opatření.

2.6.5 Názory odborné a laické veřejnosti

Ladění obsahu návrhové části Plánu mobility probíhalo za účasti odborné i laické veřejnosti. Zatímco odborná veřejnost byla zapojena spíše v úvodu návrhové části (před výběrem opatření do Návrhu), příležitost pro laickou veřejnost přišla po dokončení výběru opatření ze strany Pracovní skupiny, před dokončením vlastního konceptu Návrhu. Proběhly tyto významné participační akce:

- Třetí workshop s Partnerny k metodice hodnocení projektů v Zásobníku (říjen 2017)
- Výstava Plánu udržitelné mobility Prahy, spojená s komentovanými prohlídkami pro veřejnost (květen až červen 2018)
- Panelové diskuze autorů Plánu mobility s veřejností k Návrhu (květen a červen 2018)
- Prezentace klíčových oblastí Návrhu formou Pecha Kucha u příležitosti probíhající výstavy (červen 2018)
- Veřejné projednání v rámci procesu SEA (prosinec 2018)

2.6.5.1 Workshop s Partnerny

Setkání Pracovní skupiny s Partnerny hostila Rezidence primátora hlavního města Prahy v úterý 3. října 2017 od 12 do 17 hodin. Pozvánku obdrželi všichni Partneři projektu, kteří byli osloveni již na předchozí akce. Celkem se zúčastnilo 32 hostů, z nichž 14 bylo zástupců městských částí, 12 zástupců odborných organizací a akademické sféry, 5 hostů z nevládních organizací a spolků a 1 reprezentant středočeských měst.



Obrázek 16 – Workshop s Partnerny



Obrázek 17 – Workshop s Partnerny

Hlavním cílem workshopu bylo získat sadu hodnotících kritérií a jejich vah pro pozdější hodnocení opatření, které je popsáno v předchozí kapitole. Výsledkem workshopu s Partnerny bylo:

- Stanovení 18 hodnotících kritérií se všeobecnou platností pro všechny oblasti hodnocení
- Stanovení 17 specifických kritérií využitelných pro vybrané oblasti hodnocení
- Klasifikace vah hodnotících kritérií v rozsahu od 1,8 do 4,6 na možné škále 1 až 5

Podle přijatých kritérií a jejich vah byla v návrhové části projektu hodnocena opatření v zásadní otázce, jakou měrou napomohou k naplnění cílů Dopravní politiky. Rozsah odborností na workshopu spolu se zvolenou metodikou práce byly zárukou, že kritéria prošla objektivní diskuzí a váhy kritérií věrně odrážejí jejich skutečný význam. Více na <http://www.poladprahu.cz/cs/workshopy>.

2.6.5.2 Výstava a doprovodné akce

Výstava Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí proběhla v prostorách IPR od 28. května do 17. června 2018, souběžně se sousední výstavou k Metropolitnímu plánu v CAMPu. Výstava byla koncipována jako trasa po obvodu sálu s jednotlivými stanovišti týkající se etap Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí – Analýza, Dopravní politika a Návrh:

- Analýza byla zastoupena problémovými mapami pro veřejnou, automobilovou a cyklistickou dopravu, spolu s kompletními vytištěnými svazky dokumentu,
- Dopravní politiku vystihoval krátký třiminutový film promítaný ve velkém formátu na stěnu
- Návrhy byly k dispozici jednak formou tzv. karet opatření, kterými šlo listovat v infokiosku, a také interaktivní návrhovou mapou, kde bylo možné jednotlivá opatření i jejich skupiny zobrazit na mapě řešeného území.

Výstava byla doplněná příklady udržitelného dopravního plánování ze zahraničí a originální deskovou hrou. Součástí rovněž byla plocha k zanechání vzkazu se zpětnou vazbu na výstavu i studovna dokumentů P+. Vstup na výstavu byl uvozen symbolicky označником s jízdním řádem výstavy a silničním návěstidlem (semaforem) s řadičem, zajímavým jednotícím prvkem výstavy byl „dopravní“ koberec.

Doprovodnými akcemi výstavy byly:

- 28. 5. v 13:00 Tisková konference s účastí radního pro dopravu
- 28. 5. 2018 v 15:30 Vernisáž pro partnery P+ s panelovou diskuzí a komentovanou prohlídkou výstavy
- 29. 5. 2018 v 18:00 Vernisáž pro veřejnost s panelovou diskuzí a komentovanou prohlídkou výstavy
- 7. 6. 2018 v 17:00 Komentovaná prohlídka výstavy P+ pro veřejnost
- 12. 6. 2018 v 18:00 Představení konkrétních opatření Návrhu P+ formou Pecha Kucha s navazující panelovou diskuzí a komentovaná prohlídka výstavy pro veřejnost



Obrázek 18 – Výstava



Obrázek 19 – Panelová diskuze s veřejností

2.7 Hodnocení SEA

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí navrhuje opatření, která vytváří rámec pro budoucí povolení záměrů (investic) podle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a podléhá tak procesu posouzení vlivů na životní prostředí

a veřejné zdraví (tzv. procesu SEA), pokud tak stanoví závěr zjišťovacího řízení na základě předložení Oznámení koncepce (viz níže).

Proces posuzování vlivů začal již ve chvíli, kdy bylo možné brát doporučení na změny v souvislosti se zjištěními vzešlými z hodnocení v potaz a zohlednit je v samotné koncepci. Účelem posuzování je také to, aby zpracovatel SEA poskytl předkladateli koncepce podporu při zohledňování environmentálních hledisek v rámci přípravy návrhu koncepce v podobě návrhů úprav, alternativ, reformulací či doplnění textu koncepce.

Prvním krokem bylo oslovení příslušných orgánů ochrany přírody se žádostí o vydání stanoviska podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zda může mít koncepce významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Obdržená stanoviska se stala v dalším kroku součástí Oznámení koncepce, které bylo předloženo příslušnému úřadu – Ministerstvu životního prostředí. Příslušný úřad ukončil zjišťovací řízení závěrem (č.j. MZP/2017/710/2089 ze dne 31. října 2017), že koncepce může mít významný vliv na životní prostředí a proto je nezbytné provést její posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (nezbytnou součástí vyhodnocení je také posouzení vlivů na veřejné zdraví). Vyhodnocení musí být zpracováno v rámci základních požadavků daných zákonem o posuzování vlivů a zároveň se zaměřením na konkrétní požadavky vyplývající ze zjišťovacího řízení.

Posouzení pak musí být dokument a všechny jeho části, v podobě, ve které bude předložen ke schvalování, posuzovaná koncepce se předkládá spolu se stanoviskem SEA vydaným příslušným úřadem. Pokud dojde po vydání stanoviska k úpravám dokumentu, bude nutné požádat o vyjádření příslušný úřad, zda je nutné provést dodatečné posouzení.

2.7.1 Závěry posuzování

Cíle Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí jsou převážně v souladu s principy udržitelného rozvoje a měly by přispívat ke snížení zatížení životního prostředí v Pražské metropolitní oblasti. Cíle jsou zaměřeny převážně na podporu veřejné dopravy. Z hlediska automobilové dopravy se jedná o snahu snížit počet automobilů v centrální části Prahy realizací nových staveb (zejména Pražského a Městského okruhu), zvýšení bezpečnosti v dopravě, zlepšení návaznosti různých druhů dopravy apod. Potenciální pozitivní vlivy lze očekávat především v oblasti kvality ovzduší a veřejného zdraví.

Potenciální významné negativní vlivy lze očekávat při realizaci záměrů nových silnic a železnic. Jedná se především o potenciální negativní vlivy na vody, půdy, krajinu, hmotný majetek a kulturní památky. Odpovídající ochrana jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví bude u těchto aktivit nadále zajišťována v příslušných správních řízeních (územní řízení, stavební řízení), případně v procesech EIA. Některá opatření (záměry) navrhovaná koncepcí již procesem EIA prošla, přičemž byla vyhodnocena jako akceptovatelná.

Při zkapacitňování stávajících železničních tratí, realizaci tramvajových tratí, budování záchytných parkovišť či při realizaci cyklostezek lze očekávat spíše potenciální mírné negativní vlivy, a to především na půdy, vody, přírodu, obyvatele a hmotný majetek a kulturní památky. Na horninové prostředí lze očekávat potenciální mírné negativní vlivy zejména při realizaci podzemních dopravních staveb (např. metro) i potenciální významné negativní vlivy např. při budování železničních tratí či tzv. Rychlých spojení.

Řada opatření navrhovaných koncepcí je organizačně technického charakteru. Jedná se především o opatření z oblasti Organizace a regulace dopravy, Multimodální cestování, Provoz veřejné dopravy a Procesy v mobilitě. Tato opatření vykazují převážně potenciální sekundární pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví.

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví lze celkově konstatovat, že realizace Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí bude přínosem pro ochranu veřejného zdraví a že v jejím důsledku nevznikne nepřijatelné zdravotní riziko u žádné obytné či jinak chráněné zástavby.

Kumulativní a synergické vlivy byly vyhodnoceny převážně jako potenciálně mírně negativní na obyvatele (hluk, ovzduší) a krajinný ráz. U některých opatření, především z oblasti kolejové a silniční infrastruktury, lze očekávat i potenciální významně negativní kumulativní a synergické vlivy.

V dotčeném území budou i další aktivity financované z jiných zdrojů. Bude tak docházet k sekundárním, synergickým a kumulativním vlivům na životní prostředí. Konkrétní vlivy jednotlivých aktivit však bude možné do určité míry identifikovat pouze v místě realizace a provozu konkrétní aktivity.

Přeshraniční vlivy Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí nejsou předpokládány.

Celkově je možné konstatovat, že Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nevykazuje takové závažné vlivy na životní prostředí či veřejné zdraví, které by mohly být důvodem pro jeho neschválení. Vyhodnocení SEA u jednotlivých opatření s potenciálními mírnými i významnými negativními vlivy stanovuje požadavky (opatření) zajišťující odpovídající ochranu jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci koncepce. Na úrovni koncepce tak byla navržena vhodná opatření pro předcházení, vyloučení, snížení a kompenzaci zjištěných potenciálních negativních vlivů, přičemž další opatření mohou být navrhována postupně při zjištění dalších možných negativních vlivů na dalších úrovních plánování nebo projektové přípravy.

2.7.2 Stanovisko a jeho požadavky

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle ustanovení § 21 písm. d) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vydalo dne 25. 3. 2019 souhlasné stanovisko k Návrhu, a to postupem podle ustanovení § 10g tohoto zákona z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí. Součástí tohoto stanoviska jsou následující požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí na životní prostředí a veřejné zdraví.

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.
2. U silničních záměrů v místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry).
3. U tunelových záměrů optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků včetně mimoúrovňových křižovatek s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu.
4. U všech záměrů (staveb) dopravní infrastruktury zajistit splnění hlukových limitů u veškeré dotčené chráněné zástavby.
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.
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 nenavrhovat a zároveň plochy pro tyto záměry vypustit z příslušné územně plánovací dokumentace.
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.

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.
9. Podporovat nasazení moderních tramvajových a železničních souprav s nižším hlukovým potenciálem.
10. U záměrů dopravní infrastruktury minimalizovat dělící efekt komunikace, zachovat či posílit místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.
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.
12. Při realizaci tramvajových tratí v prostoru stávajících uličních koridorů realizovat opatření k zajištění dopravní bezpečnosti všech účastníků provozu.
13. U silničních záměrů realizovat dopravně–bezpečnostní opatření nejen u vlastní stavby, ale také u navazujících komunikací, na nichž dojde v důsledku realizace předmětného záměru k nárůstu intenzit automobilové dopravy.
14. Podporovat opatření pro posilování významu a bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy.
15. Při realizaci nových cyklostezek a cyklotras mimo zastavěné území v maximální možné míře využívat stávající polní a lesní cesty.
16. Při umístění 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 povodňových vod. U nových záměrů podzemní dopravní infrastruktury nebo záměrů v ochranných pásmech vodních zdrojů zpracovat hydrogeologické posouzení.
17. Při umístění 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 umístěvaných 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.
18. Při plánování a realizaci konkrétních opatření (záměrů) minimalizovat zábor zemědělského půdního fondu v I. a II. třídě ochrany.
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.
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.
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.
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.
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 dostupnost dopravního tělesa zejména s ohledem na velké druhy savců.

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

25. V rámci přípravy konkrétních opatření (záměrů) minimalizovat kumulativní vlivy na krajinný ráz s ostatními stávajícími nebo navrhovanými záměry (především čtyřproudé silnice, dvoukolejné tratě, elektrické vedení vysokého napětí) vhodným začleněním opatření do krajiny.

26. 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.

27. Při plánování a realizaci opatření (včetně úprav veřejných prostor) souvisejících s nemovitými kulturními památkami spolupracovat s orgány státní památkové péče.

28. Při realizaci záměrů dopravní infrastruktury vyloučit zásahy a negativní vlivy (včetně vibrací) do přítomných nemovitých kulturních památek.

29. Při realizaci opatření respektovat kulturně historické hodnoty řešeného území a předcházet střetům se zájmy státní památkové péče.

30. Při přípravě a realizaci opatření koncepčního a organizačního charakteru (např. dlouhodobých uzavírek silnic či zavádění nízkoemisních zón) minimalizovat kumulativní a synergické vlivy hluku a emisí do ovzduší na obyvatele s ostatními plánovanými a stávajícími záměry v území.

31. 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.

32. 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.

33. 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 zveřejnění schválenou koncepcí. 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.

2.8 Akční plán

Cílem akčního plánu je podpořit naplňování (tzv. implementaci) schváleného plánu mobility. Akční plán proto k informacím uvedeným v Návrhu doplňuje další položky, jako jsou odpovědní nositelé opatření a spolupracující aktéři nebo úkoly v přípravě opatření a termíny jejich plnění. Akční plán dále upřesňuje investiční a provozní náklady, pracuje také ve větším detailu s návaznostmi opatření mezi sebou. Přestože akční plán bude jednorázově zpracovaným dokumentem (obdobně jako tři předchozí výstupy P+ Analýza, Dopravní politika, Návrh), s jeho obsahem bude nakládáno průběžně v rámci probíhající implementace, jak popisuje kapitola 2.9.

První Akční plán Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (dále jen „Akční plán“) pokryje období do roku 2023. Do té doby 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. Zpracování Akčního plánu je v kompetenci Pracovní skupiny P+, tedy stejného týmu, který stál za celým dosavadním procesem přípravy plánu mobility (viz kapitulu 2.2.1). 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).

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 kapitolu Doprava.

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 akční plán zohledňovali při plánování, přípravě a realizaci svých investic.

O období platnosti dalších akčních plánů do roku 2030 bude rozhodnuto až na základě zkušeností s realizací prvního Akčního plánu do roku 2023.

2.8.1 Obsah akčního plánu

Akční plán bude obsahovat především:

- účel akčního plánu,
- hlavní uživatele akčního plánu,
- související dokumenty,
- základní etapové cíle Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí pro období platnosti akčního plánu, v souladu se schváleným Strategickým plánem hl. m. Prahy a se schválenou Dopravní politikou
- zdůvodnění etapových cílů, případně také s využitím popisu vývoje při nulové variantě,
- 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. Tyto karty obsahují popis, předpokládané benefity, rizika a souvislosti, indikátory, finanční náklady na přípravu, realizaci i provoz, organizační strukturu (nositele, aktéry) a harmonogram.

2.8.2 Souvislost se Strategickým plánem

V souladu se schváleným postupem Strategického plánu hl. m. Prahy ve variantě 3 (usnesením Rady hl. m. Prahy číslo 1866 ze dne 15. 8. 2017) je nutné Akční plán do roku 2023 provázat vhodným efektivním způsobem s Realizačním programem R2 Strategického plánu hl. m. Prahy (dále jen „R2“). Podle uvedeného usnesení má být R2 vytvořený, projednaný a schválený mezi 06/2018 a 06/2019 a platit bude od 07/2019 do 06/2023 – tj. v zásadě během stejného období jako Akční plán.

Provázání akčního plánu a R2 ale nebude zajištěno duplicitním zpracováním opatření, projektů a aktivit. To by bylo neefektivní a ve výsledku zmatené a nejednoznačné. Půjde o dva svébytné, ale

velmi úzce provázané dokumenty. Přitom kompletní podrobný návrh opatření, projektů a aktivit pro oblast udržitelné mobility bude obsažen v Akčním plánu.

Provázanost v následné fázi realizace R2 a Akčního plánu v období do roku 2023 by měl optimálně za R2 garantovat MHMP–PRI ve spolupráci se Sekcí strategií a politik Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Za akční plán pak bude garantem Administrátor (MHMP–RFD) ve spolupráci s Pracovní skupinou Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí.

2.9 Implementace plánu

Jedním z principů plánů mobility je také nastavení procesu realizace, tj. průběžného monitorování jeho naplňování dle schválených akčních plánů a zajištění průběžných aktualizací v případě potřeby. Za tím účelem jsou definovány role, odpovědnost a principy postupů v rámci implementace projektu.

Dokument vznikl v rámci Pracovní skupiny zahrnující zástupce řady odborných organizací, zástupce Středočeského kraje i aktivní zapojení odborné veřejnosti a zástupců politických stran. Pro úspěšnou realizaci je toto spojení nezbytné zachovat i v návazných krocích.

Implementační fáze Plánu mobility zahrnuje následující aktivity:

1. Sledování a reportování naplňování dopravní politiky
2. Koordinace realizace akčního plánu
3. Vyhodnocování souladu nových opatření s dopravní politikou
4. Koordinace s dalšími koncepčními dokumenty
5. Vyhledávání externích finančních zdrojů a inovativních řešení v dopravě
6. Informování veřejnosti o naplňování dopravní politiky
7. Návrh aktualizace plánu mobility

2.9.1 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 udržitelné mobility Prahy a okolí (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 rozvoje a financování dopravy MHMP (dále jen „**Administrátor**“).
- Provádění implementačních aktivit bude zajišťovat Pracovní skupina Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (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.

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 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.

2.9.2 Implementační aktivity

Pracovní skupina se během implementační fáze bude věnovat níže popisovaným aktivitám. Na tomto místě je vhodné zdůraznit, že rozsah aktivit by měl odpovídat naplňování schválené Dopravní politiky, nikoliv jen samotného Akčního plánu. Během platnosti Akčního plánu se totiž budou s přibývajícím časem objevovat nová opatření, zatímco u stávajících opatření bude sílit potřeba aktualizovat jejich obsah podle nových poznatků a potřeb města. Některá opatření se dokonce mohou později jevit jako překonaná. Sledování tohoto vývoje by mělo být plně v kompetenci Pracovní skupiny, aby si uchovala vždy úplný přehled o vývoji mobility v Praze a jejím okolí.

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.

V opačném případě by totiž docházelo k postupné „erozi“ původního 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 20 – Postupné omezování pokrytí Akčního plánu vůči platné Dopravní politice s časem, pokud by se Pracovní skupina věnovala jen Akčnímu plánu



Obrázek 21 – Rozsah aktivit Pracovní skupiny v implementaci Akčního plánu a přípravy Zásobníku pro budoucí aktualizace plánu mobility

▪ Aktivita 1: Sledování a reportování naplňování dopravní politiky

Administrátor bude každý rok za Pracovní skupinu připravovat informační zprávu o průběhu realizace Akčního plánu a také nových podnětech stojících mimo schválený plán mobility. Tato zpráva bude předkládána Řídící radě vždy na přelomu roku, přičemž Řídící rada může rozhodnout o jejím postoupení Radě a Zastupitelstvu hl. m. Prahy. Zpráva bude sledovat plnění úkolů podle jednotlivých nositelů opatření, vývoj indikátorů strategických cílů Plánu udržitelné mobility (viz Tabulka 5), komentář k vývoji mobility na území hl. m. Prahy a jeho okolí a souvislosti v oblasti životního prostředí. Zpráva rovněž vyhodnotí potřebu aktualizace plánu (viz kapitolu 2.10).

▪ Aktivita 2: Koordinace realizace akčního plánu

Jedním z hlavních úkolů Pracovní skupiny je sledování průběžného vývoje opatření, které jsou odsouhlaseny v akčním plánu (viz kap. 2.8), 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.

▪ **Aktivita 3: Vyhodnocování souladu nových opatření s dopravní politikou**

Plán mobility je připravován s výhledem do roku 2030, jeho Akční plán však může pracovat pouze se známými údaji k termínu schválení Návrhu v roce 2019. Vzhledem k rychlosti změn a inovací v dopravě i správě města je nezbytné umožnit rozšíření sledované oblasti i mimo schválený Návrh, a to formou doplňování Zásobníku o nová opatření, respektive modifikace stávajících opatření. Zařazení nového opatření do Zásobníku musí předcházet posouzení shody nového opatření s Dopravní politikou, které provádí členové Pracovní skupiny standardizovaným postupem podle kapitoly 2.6.4 tohoto dokumentu, 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. Prahy. Radní, případně Řídící rada, mohou pověřit Pracovní skupinu sledováním vybraných opatření ze Zásobníku stejným způsobem, jako tak činí pro akční plán (viz Aktivitu 2). Zajistí tak rovnocennou úroveň přípravy vybraných opatření Zásobníku s Návrhem, až do doby provedení aktualizace Návrhu. Do samotného Návrhu však lze přeartovat opatření ze Zásobníku pouze formou aktualizace Návrhu, u něhož je nutné ověřit shodu s provedeným hodnocením SEA (viz kapitolu 2.10).

▪ **Aktivita 4: Koordinace s dalšími koncepčními dokumenty**

Dalším úkolem Pracovní skupiny je sledovat jiné koncepční dokumenty, které se dotýkají hl. m. Prahy a mají průsečíky Dopravní politikou hl. m. Prahy a/nebo s opatřeními uvedenými v Plánu mobility. Znamená to prosazovat vzájemnou provázanost a koordinaci dokumentů tak, aby docházelo ke vzájemným synergiím. Pracovní skupina se bude věnovat připomínkování nových, stejně jako aktualizaci stávajících strategií a koncepcí. Za hl. m. Prahu pak může Pracovní skupina vystupovat navenek i vůči vládní úrovni při prosazování národních koncepcí v oblasti městské mobility.

▪ **Aktivita 5: Vyhledávání externích finančních zdrojů a nových řešení v dopravě**

Plán mobility je navržen z finančního hlediska pouze s využitím známých finančních zdrojů. Nelze však vyloučit změny ve financování, dotačních titulech nebo vznik projektů, které by při zapojení hl. m. Prahy mohly přispět dalšími prostředky k naplňování plánu mobility. Administrátor je odpovědný za sledování nových možností ve financování, využít k tomu může znalostní základnu Pracovní skupiny. Obdobně je odpovědností členů Pracovní skupiny sledovat také inovativní řešení v dopravě a analyzovat jejich přínosnost pro Prahu. Nová řešení vzešlá z práce v Pracovní skupině lze zařadit do Zásobníku stejným způsobem jako opatření přicházející zvenčí (viz Aktivitu 3).

▪ **Aktivita 6: Informování veřejnosti naplňování dopravní politiky**

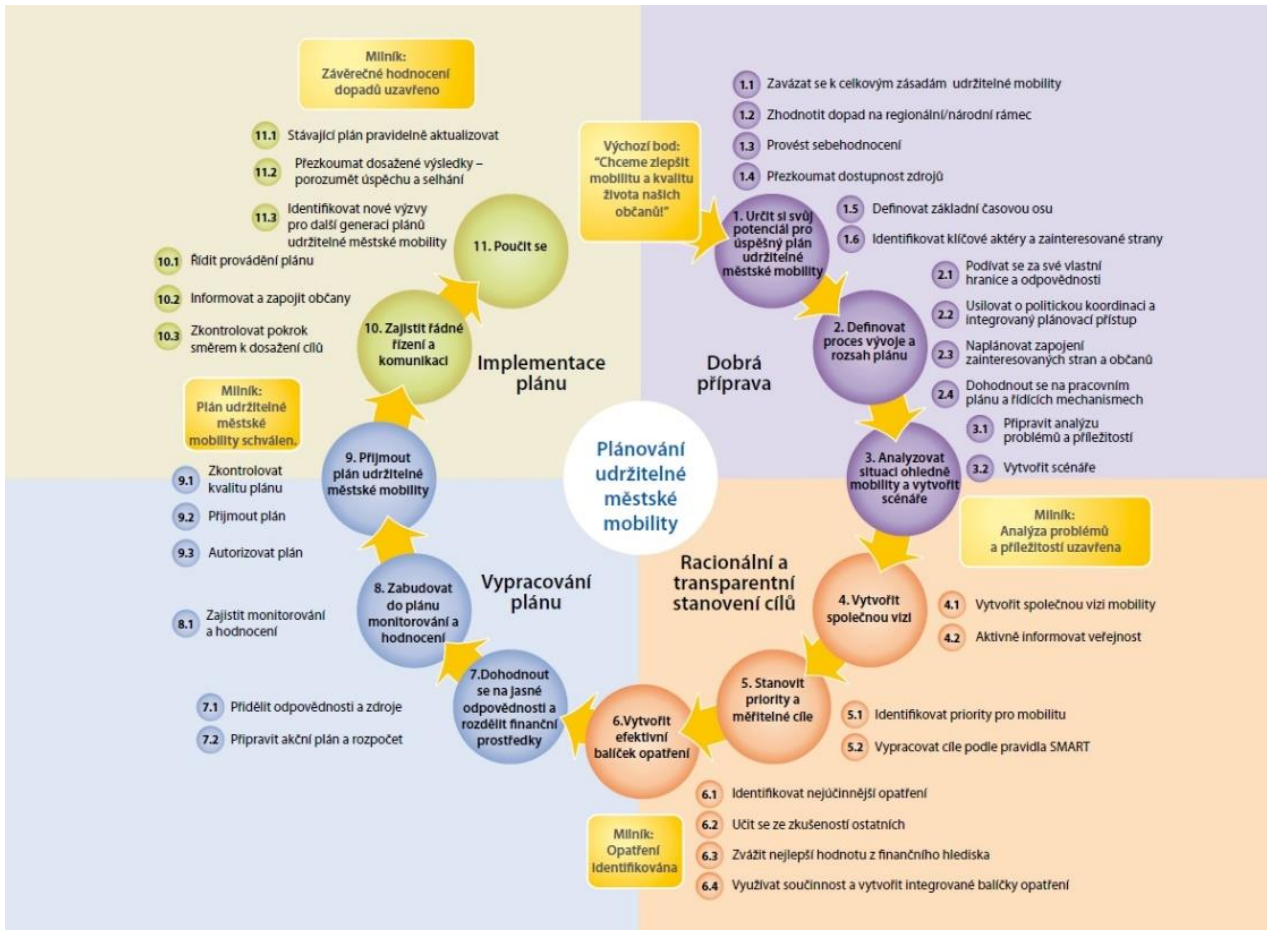
Jedním z úkolů Administrátora je zajistit informování veřejnosti o plánu mobility a průběhu jeho realizace, včetně vlivů na mobilitu na území města. Za tím účelem Administrátor zajistí aktuálnost informací na webových stránkách projektu tak, aby veřejnost mohla kdykoliv sledovat aktuální stav realizace a míru dosažení cílů projektu. Úkolem Pracovní skupiny je pak zajistit, aby cílený marketing v mobilitě byl ze strany uživatelů vnímán jednotně, tj. aby nebyli zahlceni různými kampaněmi organizací města, směřujících víceméně k obdobnému sdělení.

▪ **Aktivita 7: Návrh aktualizace plánu mobility**

Akční plán může obsahovat pouze položky, které jsou součástí schváleného Návrhu. Tím však bude s časem docházet k postupnému zužování pokrytí Akčního plánu ve srovnání s aktuálními potřebami města. Čelit tomu budeme paralelním rozvojem Zásobníku opatření, který rovněž bude pod správou Pracovní skupiny (viz Aktivitu 3). Když odchylka aktuálních potřeb města vůči schválenému Návrhu dostoupí určité úrovně, je nutné přistoupit k aktualizaci příslušných částí plánu mobility (podrobněji v kapitole 2.10). Můžeme předpokládat, že k takovým aktualizacím by mělo docházet každé cca 4 roky, tedy v souladu s realizační částí Strategického plánu hl. m. Prahy pro oblast dopravy. V případě vyhovujícího stavu lze zvolit interval delší, opačným směrem však není vhodné se vydávat vzhledem k administrativní náročnosti procesu SEA. Aktualizace probíhá v Pracovní skupině pod dohledem Řídící rady a její součástí je zapojení veřejnosti formou participace. Zvolený přístup tedy odpovídá přípravě původního plánu mobility.

2.10 Aktualizace plánu

Plánování mobility ve městech, resp. aglomeracích je kontinuální cyklický proces v souladu s metodikou „Návod ke zpracování a realizaci plánu udržitelné městské mobility“ (Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan) od zpracovatele Rupprecht Consult z ledna 2014 (viz obr. Obrázek 22). Je proto nezbytné Plán udržitelné mobility Prahy a okolí pravidelně vyhodnocovat (evaluovat) a po určité době přistoupit k jeho aktualizaci.



Obrázek 22 – Proces SUMP

Základem evaluace je především každoroční vyhodnocení hodnot klíčových indikátorů výkonnosti (KPI). Na základě této evaluace je nezbytné rozhodovat o aktualizaci části, nebo celku Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Jiným důvodem pro aktualizaci může být technologický vývoj, který s sebou přinese nová, efektivnější řešení stejných problémů mobility; případně též identifikace nových opatření, jejichž realizovatelnost byla původně považovaná za nízkou.

V praktické rovině potřebu aktualizace poznáme podle toho, že vedle sledovaného Akčního plánu (vycházejícího ze schváleného Návrhu) poroste význam paralelního Zásobníku opatření, kam budou směřována opatření v souladu s Dopravní politikou, která však součástí schváleného Návrhu nejsou. Tento paralelní přístup lze provozovat jen do určité míry, která je právě rozhodující pro provedení aktualizace. Bohužel nelze předem takovou míru stanovit, protože kromě množství opatření směřovaných do „paralelního“ Zásobníku je rozhodující také jejich možný přínos pro realizaci Dopravní politiky jako celku.

Na místě je také připomenout, že rozsah východisek, mobilitních vzorců a inovací může být tak velký, že si nevystačíme jen s aktualizací Návrhu, ale bude nutné přistoupit k přepracování plánu udržitelné mobility jako celku. Proto rozlišujeme aktualizaci dvojího druhu:

1. **Aktualizace návrhové části** – zaměřená na dokumenty Návrh a Akční plán
2. **Aktualizace plánu jako celku** – zaměřená na dokumenty Analýza (alespoň částečně), Dopravní politika, Návrh a Akční plán

Za evaluaci a aktualizaci je zodpovědný Administrátor, který se opírá o názor Pracovní skupiny. Administrátor předkládá návrhy k aktualizaci plánu mobility Řídící radě, případně též Radě hl. m. Prahy, s příslušným zdůvodněním, typicky ve formě hodnotící zprávy (viz Aktivitu 1).

Ve všech případech se při aktualizaci musí postupovat v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V prvním kroku je možné využít institut předběžného projednání podle §15 zákona. Příslušný úřad (v našem případě Ministerstvo životního prostředí ČR) tím posoudí povinnost zjišťovacího řízení, tzn. zpracování oznámení SEA na aktualizované dokumenty. Stejný orgán pak v návaznosti na oznámení a další podněty rozhodne o zpracování vyhodnocení SEA.

2.10.1 Aktualizace návrhové části

Návrh Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je nezbytné udržovat neustále aktuální. Vzhledem k zákonným postupům to však nelze provádět kontinuálně, nýbrž provést aktualizaci souhrnně až po určité době od zpracování a schválení původního Návrhu. Analýza a Dopravní politika zůstávají při takto pojímané aktualizaci i nadále platné.

Aktualizace návrhové části znamená, že se do Návrhu doplňují opatření, která jsou v souladu s Dopravní politikou, stejně jako se z Návrhu již vyřazují opatření neaktuální. Zařazení opatření do Návrhu probíhá typicky z opatření shromažďovaných v Zásobníku, případně přepracováním opatření v Návrhu do jiné podoby, jejich rozdělení či naopak sloučení a podobně.

Aktualizace Návrhu bude mít typicky tyto důvody:

- **Posun řešení z koncepční přípravy k realizaci:** opatření identifikované ve fázi koncepční přípravy v některém z dokumentů:
 - Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, nebo
 - Strategický plán hlavního města Prahy, nebo
 - Územně analytické podklady hlavního města Prahy,

kteří však nebylo v původním Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí navrženo k realizaci do roku 2030. Tato změna však nesmí finančně ohrozit realizaci jiných opatření z Návrhu, s výjimkou projektů, která řeší havarijní situace, zdraví a život osob či životní prostředí.

- **Doplnění typologicky stejného opatření,** jako jsou již v Návrhu obsažené, avšak do nové lokality. Příkladem může být výstavba dalšího mostu či lávky, tedy přidání další položky k obdobným návrhům nových přemostění v rozličných lokalitách.

- **Vyčlenění opatření u investičních programů do samostatné položky:** řada opatření v Návrhu má charakter investičního programu, připravujícího stejný typ investice do různých lokalit. S postupem času však může dojít k situaci, kdy některá z položek investičního programu dostane specifický charakter, získá jiného nositele, případně se významně posune v realizaci. Praktičtější pak je vedení takové položky jako samostatného opatření.
- **Efektivnější řešení stávajícího problému:** opatření řeší již známý problém, avšak efektivnější cestou. Je tedy alespoň časově, finančně či společensky přijatelnější než opatření, které tento problém řešilo v Návrhu. Takové efektivnější opatření může přímo nahradit opatření v Návrhu za předpokladu, že není zcela ohrožen předpokládaný termín realizace či rozpočet jiných projektů.

2.10.2 Aktualizace plánu jako celku

V případě, že při každoročním vyhodnocování klíčových indikátorů výkonnosti (KPI) dojde k zjištění jiných než nastavených trendů, nebo dojde k výrazné změně východisek v dopravní situaci v Praze a okolí, nebo výrazné změně rozpočtového výhledu pro dopravní stavby a dopravu, měl by Administrátor spolu s Pracovní skupinou zahájit diskuzi s příslušným Radním / Řídicí radou, případně vedením města o aktualizaci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí jako celku.

Taková aktualizace představuje minimálně:

- Doplnění Analýzy, zejména v částech, kde došlo ke změně východisek pro plán mobility
- Aktualizaci Dopravní politiky, reagující na změnu priorit nebo vstupních podmínek
- Aktualizaci Zásobníku opatření, i nad rámec průběžně doplňovaných opatření
- Nový výběr opatření ze Zásobníku do Návrhu
- Zpracování oznámení SEA

O pořízení aktualizace rozhodne Rada hlavního města Prahy na návrh příslušného Radního.

3 Návrh podrobně



3.1 Standardní opatření

Standardní opatření zajišťují rekonstrukci současných prvků dopravního systému spolu s dílčími úpravami založenými na stávající infrastruktuře a organizaci dopravy, jako je například zvýšení bezpečnosti či odstranění bariér v pohybu. Standardní opatření tedy napomáhají udržení chodu města alespoň na stávající úrovni, s částečným odstraněním problémů a zlepšením podmínek pro mobilitu.

Pro každou z následujících kapitol byly zodpovězeny následující otázky:

- Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?
- Proč jsou tyto projekty vybrány?
- Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?
- Jaký je soulad se strategickými cíli P+?
- Jaké prioritní osy opatření naplňují?

3.1.1 Rekonstrukce kolejové infrastruktury

Oblast hodnocení	(1) Kolejová infrastruktura	
Nástroj dopravní politiky	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	
	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 211 Optimalizace trati Praha hlavní nádraží – Praha–Hostivař (trať 221)
- 160 Optimalizace trati Praha hl.n. – Praha–Smíchov (trať 171)
- 213 Optimalizace trati Praha–Smíchov – Černošice (trať 171)
- 321 Optimalizace trati Praha–Vysočany – Lysá nad Labem (trať 231)
- 481 Rekonstrukce trati Praha–Libeň – Praha–Malešice
- 245 Rekonstrukce železniční stanice Praha–Masarykovo nádraží
- 100 Rekonstrukce vozovny Hloubětín
- 162 Zkapacitnění trati Praha – Kolín

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Výše uvedené infrastrukturní projekty v železniční (6x) a tramvajové (1x) síti jsou předpokladem pro udržení provozuschopnosti obou kolejových systémů. V železniční dopravě představují uvedené projekty komplexní rekonstrukci nejvytíženějších úseků na třech radiálních dvoukolejných elektrizovaných tratích. Těmito opatřeními se sleduje zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu i nižší dopad na okolní prostředí. Rekonstrukce Masarykova nádraží jakožto druhé nejvyužívanější pražské železniční stanice bude znamenat podstatné zvýšení kultury cestování pro přibližně 30 000 cestujících denně. Dalším záměrem z oblasti železniční infrastruktury je rekonstrukce nákladní spojky mezi Libní a Malešicemi.

Rekonstrukce vozovny Hloubětín je nezbytná pro zachování deponovacích a udržovacích kapacit pro tramvajovou dopravu. V současnosti je provoz v této vozovně výrazně omezen a v blízké době dojde k demolici stávající deponovací haly, která je v havarijním stavu.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Uvedená opatření na železniční infrastruktuře řeší především kapacitní problémy na linkách S, slabou provázanost s ostatními druhy dopravy, morální a technickou zastaralost přestupních bodů a také vnitřní dluh na údržbě stávající infrastruktury.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Uvedená opatření cílí především na zvýšení bezpečnosti, výkonnosti a spolehlivosti dopravy. Opatření Optimalizace trati Praha hlavní nádraží – Praha–Hostivař sleduje i zvýšení dostupnosti dopravy díky vybudování zastávky Eden a železniční stanice Zahradní Město.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Uvedená opatření naplňují zejména prioritní osu Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů na dopravní síti, dále také osu Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy.





Obrázek 23 – Optimalizace trati Praha hlavní nádraží – Praha–Hostivař (trať 221)



Obrázek 24 – Optimalizace trati Praha hlavní nádraží – Praha–Hostivař (trať 221)

3.1.2 Rekonstrukce silniční infrastruktury

Oblast hodnocení	(2) Silniční infrastruktura	
Nástroj dopravní politiky	(20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury	
	(42) Dokončení Městského okruhu	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 102 Vnitřní dluh komunikační sítě – zastavení dalšího růstu
- 191 Oprava Libeňského mostu
- 192 Oprava Hlávčova mostu
- 183 Oprava Barrandovského mostu
- 190 Oprava Palackého mostu
- 231 Oprava Jiráskova mostu

- 187 Oprava Mostu Legií
- 313 Studie generální opravy Strahovského tunelu
- 502 Snížení energetické náročnosti Strahovského a Zlíčovského tunelu
- 370 Optimalizace uzlu Barrandovský most a jeho rozvoj

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Vybraná opatření primárně řeší zajištění řádné péče o stávající dopravní infrastrukturu, dílčí práci s jejím vnitřním dluhem a kapacitními problémy nadřazené komunikační síti.

Neméně potřebné rozšiřující opatření zaměřené na současné odstraňování vnitřního dluhu (tj. zlepšování neuspokojivého průměrného stavu infrastruktury) se nepodařilo při omezených finančních možnostech města zahrnout, protože by to vyžadovalo podstatné omezení realizace ostatních, zejména rozvojových staveb, které jsou nezbytnou reakcí na růst počtu obyvatel pražské metropolitní oblasti, zvyšování jejich hybnosti a horší úroveň životního prostředí.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Soubor opatření řeší především stabilizaci financování minimální nezbytné péče o dopravní infrastrukturu tak, aby se dále neprohluboval její vnitřní dluh. Zachováním průměrného stavu dopravní infrastruktury je cíleno na udržení alespoň stávající úrovně bezpečnosti, rychlosti, spolehlivosti povrchové dopravy a na omezení růstu negativních externalit na životní prostředí a veřejné zdraví nebo i četnosti výskytu mimořádných událostí. Opatření zaměřená na kapacitní problémy pak přispívají k řešení přetížení komunikační sítě v určitých oblastech a vysoké citlivosti nadřazeného systému na mimořádné události.



Obrázek 25 – Oprava Libeňského mostu



Obrázek 26 – Oprava Palackého mostu

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?



Průběžné hospodaření s jednotlivými stavebními částmi komunikací (odlišná životnost) a zajištění adekvátní preventivní údržby předchází zkrácení životnosti staveb jako celku. Udržení vyhovujícího stavu komunikací nezvyšuje rychlost opotřebení dopravních prostředků a předchází škodám na přepravovaném nákladu a výraznějšímu diskomfortu cestujících (intenzivnější projevy u nízkopodlažních autobusů hromadné dopravy) čímž je v souladu především se Zvýšením finanční udržitelnosti nebo i Zvýšením prostorové efektivity dopravy. Souběžnými efekty jsou zachování bezpečnosti a plynulosti provozu či negativních dopadů dopravy (hluk, emise, ...) a tím i soulad s dalšími strategickými cíli.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Stabilizace stávající výše vnitřního dluhu dopravní infrastruktury a opravy vybraných vltavských mostů naplňují především prioritní osu Finanční udržitelnost dopravního systému. Udržením nebo

i vylepšením stávajícího stavu infrastruktury soubor opatření pomáhá naplňovat také prioritní osy Snížení hlukové zátěže a znečištění ovzduší nebo Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti.

3.1.3 Parkovací zóny

Oblast hodnocení	(3) Organizace a regulace	
Nástroj dopravní politiky	(24) Ekonomická regulace automobilové dopravy – parkovací zóny	 

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 200 Rozvoj zón placeného stání

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Postupné rozšiřování ZPS bude spočívat i ve sjednocení pravidel a provozu ZPS a ve zvýhodnění ekologických vozidel. Velikosti jednotlivých vymezených oblastí mají v návrhu tendenci se spíše zmenšovat tak, aby nemělo smysl v rámci pohybu po jedné zóně využívat automobil.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření napomáhá efektivně řešit zejména problémy s nedostatkem parkovacích stání v kompaktní zástavbě, sekundárně pak dochází k celkovému snížení atraktivity zbytečné IAD ve prospěch udržitelných módů dopravy. Nástroj může vytvořit vhodné podmínky pro humanizaci veřejného prostoru nebo pro realizaci preferenčních opatření veřejné dopravy s cílem zvýšit její konkurenceschopnost.



Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Opatření je v nejvíce v souladu se strategickými cíli Zvýšení prostorové efektivity dopravy (snížení záborů veřejného prostranství) a Zvýšení finanční udržitelnosti (příjmy jsou zpětně využitelné). Pokud bude rozvoj zón placeného stání orientován na výraznější zmenšování oblastí využitelných s jednotlivým oprávněním (tlumení dopravních výkonů automobilové dopravy, včetně těch na kratší vzdálenosti), pak bude v silném souladu i se Snížením uhlíkové stopy a Zlepšením lidského zdraví.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Opatření naplňuje především prioritní osy spočívající v jasném signálu preference, v městském prostředí udržitelných způsobů přepravy (veřejné dopravy, chůze, dopravní cyklistiky) a finanční udržitelnost dopravního systému jako celku (příjmy lze zpětně využít). Pokud se omezí územní platnost jednotlivých oprávnění, pak bude opatření také silně naplňovat osy, které jsou závislé na snížení nároků individuální automobilové dopravy (snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže, uhlíkové stopy, prostorových nároků dopravy, zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti).

3.1.4 Řízení dopravy

Oblast hodnocení	(3) Organizace a regulace	
Nástroj dopravní politiky	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity dopravní infrastruktury	
	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 419 Vlastnictví a správa SSZ
- 423 Napojení SSZ na dopravní ústřednu
- 227 Vývoj dopravně–technologického informačního systému
- 429 Doplnění a údržba detektorů na SSZ
- 430 Zlepšení systému preference autobusů na SSZ
- 424 Scénáře řízení dopravy
- 269 Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách
- 320 Odstranění vybraných SSZ

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Vybraná skupina opatření je zaměřena na zlepšení účinnosti stávajících systémů řízení dopravy. Opatření jsou zaměřena na jednotný přístup ke správě a datové komunikaci světelně řízených křižovatek s nadřazenými úrovněmi řízení i návaznými inženýrskými systémy. To by mělo zlepšit zejména možnosti správy jednotlivých zařízení a podmínky pro efektivní nasazení adaptivních forem oblastního řízení dopravy, včetně zlepšení a systémového uplatňování efektivního upřednostnění průjezdu vozidel veřejné dopravy křižovatkami řízenými SSZ a celými úseky dopravní sítě (zejména tam, kde není možné realizovat prostorová preferenční opatření).

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Skupina opatření je zaměřena především na řešení majetkoprávního uspořádání a správy a současně nevyužitý potenciál pokročilých nástrojů řízení dopravy. Na základě úpravy majetkoprávního uspořádání, zefektivnění správy a uplatnění vyšších forem adaptivního řízení se očekává pozitivní efekt i u problémů vázaných na přetížení komunikací a plynulost dopravy. Opatření rovněž napomáhají řešit nízkou cestovní rychlost veřejné dopravy.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Optimalizace správy a funkce stávajícího systému řízení dopravy by se mělo v delším období projevit ve zlepšení plynulosti dopravy, což je v souladu především se strategickými cíli Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti, Zlepšení lidského zdraví a Snížení uhlíkové stopy.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Zlepšením plynulosti dopravy a zlepšením sběru a spolehlivosti dat sada opatření přispívá zejména k plnění prioritních os zaměřených na Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy a Preferování veřejné dopravy.

3.1.5 Preference veřejné dopravy

Oblast hodnocení	(3) Organizace a regulace
Nástroj dopravní politiky	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti
	(38) Zesílení dohledu nad provozem na pozemních komunikacích



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 604 Program zvýšení plynulosti provozu tramvají

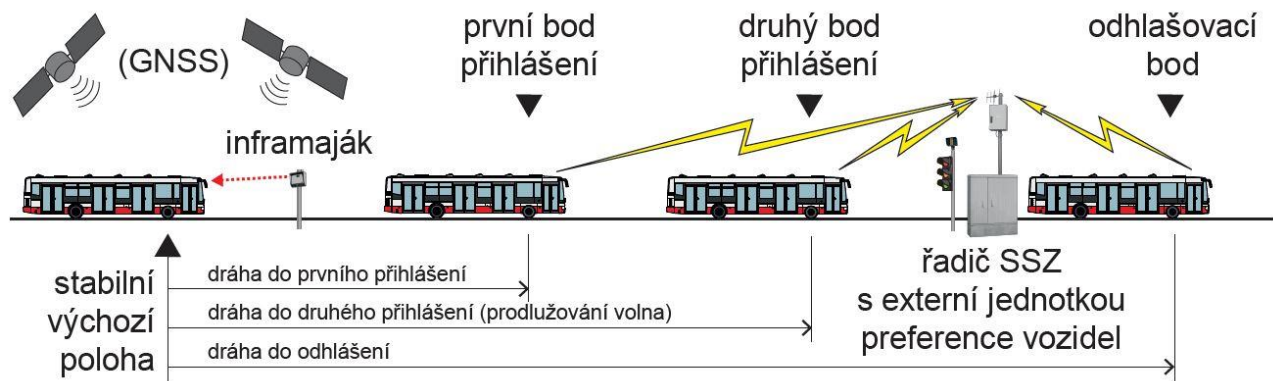
- 317 Fyzické oddělování tramvajových tratí
- 311 Doplnění preference tramvají na SSZ s detekcí
- 359 Zřizování preference TRAM při obnově a výstavbě SSZ
- 221 Preferenční osy VHD v Praze
- 40 Program preference VHD HMP – mimo osy
- 222 Preference BUS na křižovatkách se SSZ
- 323 Doplnění preference BUS na SSZ s detekcí
- 177 Program realizace prostorových preferenčních opatření na území Středočeského kraje
- 48 Preference na SSZ ve Středočeském kraji – řadiče a dopravní řešení
- 60 Preference na SSZ ve Středočeském kraji – vozidla
- 45 Koncepte preference VHD ve Středočeském kraji
- 173 Koordinace návrhu preference Středočeského kraje
- 458 Detekce jízdy ve vyhrazeném jízdním pruhu

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Preference veřejné dopravy je jedním z profilových témat Dopravní politiky. Do Návrhu jsou v rámci nástroje Dopravní politiky (14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti vybrána opatření zajišťující vyhrazenou jízdní dráhu dopravním prostředkům veřejné dopravy i upřednostnění veřejné dopravy při průjezdu křižovatkami a jinými dopravními uzly, a to jak v rámci Prahy, tak v rámci Středočeského kraje, aby byla zajištěna systémová přednost spojů veřejné dopravy při průjezdu uliční sítí. V rámci Prahy musí být kladen důraz na klíčová opatření přinášející komplexní zlepšení řešení pohybu spojů veřejné dopravy v uliční síti, tedy promyšlené kombinace prostorových opatření s prioritou průjezdu na SSZ. Do Návrhu standardních opatření proto byly přednostně vybrány realizace tzv. preferenčních os, které jsou doplněny i o programy realizace preferenčních opatření na ostatních částech sítě veřejné dopravy na území hl. m. Prahy i v rámci Středočeského kraje. Ke zvýšení efektivity prostorových preferenčních opatření přispěje i zavedení detekce vozidel neoprávněně využívající vyhrazené jízdní pruhy.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření reagují na řadu slabých stránek definovaných v Analýze P+, a to zejména: Nízká spolehlivost a rychlost povrchové veřejné dopravy, Veřejná doprava je pomalejší v radiální vazbě, v tangenciální vazbě ještě více, Přetížení komunikační sítě v určitých oblastech, Negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší, Negativní dopad dopravy na veřejné zdraví a Emise skleníkových plynů z automobilové dopravy. Opatření řeší celou řadu problémových míst z kategorie „Zdržení (kongesce)“ definovaných v Problémových mapách v Analýze P+.



Obrázek 27 – Princip preference autobusů na křižovatkách

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Všechna vybraná opatření jsou v souladu se strategickými cíli Zvýšení prostorové efektivity veřejné dopravy, Snížení uhlíkové stopy, Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti dopravního systému a Zvýšení finanční udržitelnosti dopravního systému. Preferenční opatření jsou totiž základním nástrojem na straně infrastruktury pro zajištění plynulého, rychlého a spolehlivého provozu povrchové veřejné dopravy, čímž se stane veřejná doprava atraktivnější pro cestující (rychlost a spolehlivost) a ekonomicky i energeticky efektivnější pro jejího provozovatele (vyšší cestovní/oběžná rychlost, odstraněním zbytečných zastavení a související snížení spotřeby energie a uhlíkové stopy). Vyšší podíl veřejné dopravy na přepravních výkonech s sebou navíc přináší efektivnější využití uličního prostoru.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Opatření naplňují prioritní osy Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy, Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy, Snížení prostorových nároků dopravy a Finanční udržitelnost dopravního systému.

3.1.6 Zlepšení prostředí veřejné dopravy

Oblast hodnocení

(4) Multimodální cestování

Nástroj dopravní politiky

(15) Zlepšení zastávek VHD



(16) Zlepšení přestupních bodů VHD



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 475 Program rekonstrukcí přestupních bodů
- 524 Program vybavení přestupních bodů VHD v Praze
- 224 Vyžadování uplatňování Standardu zastávek PID po ŘSD a SŽDC
- 354 Systémová údržba dat o bezbariérovosti zastávek VHD
- 363 Koordinace záměrů při rekonstrukcích přestupních bodů
- 226 Definice přestupních bodů v síti PID



Obrázek 28 Zastávky správně stavebně provedené s krátkými přestupními vazbami zvyšují atraktivitu veřejné dopravy.



Obrázek 29 Zastávky správně umístěné v území, snadno přístupné pro všechny skupiny cestujících a správně stavebně provedené zvyšují atraktivitu veřejné dopravy.

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Pro udržení a potvrzení současné kvality veřejné dopravy je třeba přistoupit ke zlepšení přestupních bodů a zastávek, tedy částí infrastruktury, se kterou je cestující ve styku a která je součástí veřejných prostranství. Pražská integrovaná doprava proto má kvalitní koncepční podklad v podobě Standardu zastávek PID. Program rekonstrukcí přestupních bodů je jeho realizační projekt na klíčových uzlových bodech sítě PID, který doplní Program vybavení přestupních bodů VHD v Praze zajišťující vybavení všech důležitých přestupních bodů prvky mobiliáře, informačními prvky pro cestující, apod. Základním podkladem pro projektování linek VHD, staveb veřejné dopravy i informační systémy pro cestující je pak Definice přestupních bodů v síti PID. Opatření Vyžadování uplatňování Standardu zastávek PID po ŘSD a SŽDC má za úkol zajistit uplatňování Standardu zastávek PID i po správcích státní infrastruktury, jejichž částí tvoří významné přestupní body, což platí zejména o železničních stanicích a zastávkách, které jsou typicky klíčovou součástí přestupních uzlů všech významů i velikostí. Jednoznačnou součástí zlepšování prostředí veřejné dopravy je zajištění bezbariérovosti přístupů na zastávky, přestupních vazeb i nástupů do vozidel a výstupů z nich, a to včetně nastavení systémové údržby dat o bezbariérovosti přístupových bodů veřejné dopravy a jejich propsání do mobilní aplikace, webového portálu, apod.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření reagují na definované slabé stránky Nezáměr a nízká míra respektování koncepčních dokumentů, Nezohledňování provozních nákladů při realizaci investičních akcí a jejich soustavný růst a Morální a technická zastaralost přestupních bodů/terminálů veřejné dopravy, a zároveň vytvářejí podmínky pro využití příležitostí Tradiční ochota využívání veřejné dopravy, Rostoucí obliba moderní železniční dopravy a Technologický vývoj v oblasti mobility (vozový park, služby, aplikace...) definovaných v rámci SWOT analýzy v Analýze P+.



Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Vybraná opatření naplňují především strategický cíl Zlepšení dostupnosti dopravy a nepřímo rovněž Zvýšení prostorové efektivity dopravy a Snížení uhlíkové stopy.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Vybraná opatření jsou v souladu zejména s prioritními osami Preference veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy, Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy a Zlepšení kvality veřejných prostranství.

3.1.7 Revitalizace městského prostoru

Oblast hodnocení	(5) Doprava a veřejný prostor	
Nástroj dopravní politiky	(17) Revitalizace veřejných prostranství	
	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 314 Rekonstrukce Malostranského náměstí
- 462 Revitalizace Václavského náměstí
- 365 Vítězná – most Legií
- 372 Klárov – rekonstrukce
- 298 Rekonstrukce ulice Táborská
- 369 Rekonstrukce ulic Veletržní a Dukelských hrdinů
- 619 Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického
- 297 Rekonstrukce ulice Zenklova
- 340 Rekonstrukce ulice Klapkova – jižní část
- 255 Rekonstrukce ulice Vinohradská
- 336 Rekonstrukce ulice Seifertova a Táborská
- 343 Rekonstrukce tramvajové trati Badeniho
- 305 Rekonstrukce Dvořákova nábřeží
- 345 Rekonstrukce tramvajové trati Jana Želivského
- 364 Rekonstrukce ulice Revoluční
- 342 Rekonstrukce ulice Starostrašnická – V Olšínách

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Do Návrhu jsou z nástrojů Dopravní politiky Zklidnění a revitalizace městských tříd a Revitalizace veřejných prostranství vybrána opatření týkající se především rekonstrukce současných důležitých městských tříd s celoměstským významem. Pro ty je charakteristické, že v nich dochází k setkávání různých dopravních módů, tedy dopravy veřejné, zpravidla tramvajové, dopravy automobilové s dopravou pěší a cyklistickou. Tyto ulice jsou tak nejen silně dopravně zatížené, ale jsou zde také vyšší nároky na kvalitu řešení celkové rekonstrukce.

Opatření byla vybrána především pro svůj jasně deklarovaný soulad s Dopravní politikou P+. Zároveň byly zohledněny omezené finanční možnosti města především u rekonstrukce veřejných prostranství, kde převážily projekty s větším zatížením pěší dopravou.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Zvolená opatření reagují především na problém z Analýzy P+ Vnitřní dluh na údržbě stávající infrastruktury, nízká spolehlivost a rychlost povrchové veřejné dopravy a přeneseně na celou škálu v analýze uvedených problémů.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Rekonstrukce městských tříd a veřejných prostranství naplňují několik strategických cílů P+. Podporují Zvýšení prostorové efektivity dopravy, neboť umožňují v rámci rekonstrukce dosažení prostorově úspornějšího stavu z hlediska cíleného přerozdělení dopravních ploch tak, aby došlo k navýšení počtu osob, které využijí ulice. Může tak dojít ke zvýšení podílu veřejné, pěší a cyklistické

dopravy na dělbě přepravní práce, zvýšení podílu kolejové veřejné dopravy na počtu přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou a snížení celkového počtu parkovacích míst v uličním prostoru v PPR. Naopak může dojít ke snížení emisí VOC a CO₂ z (automobilové) dopravy, a tudíž k naplnění strategického cíle s názvem Snížení uhlíkové stopy. Rekonstrukce ulic a veřejných prostranství také naplňují strategický cíl Zvýšení výkonosti a spolehlivosti, neboť umožňují nové přerozdělení dopravních ploch. To umožní naplnění indikátorů zvýšení průměrné cestovní rychlosti tramvají nebo autobusů PID vyhrazením části dopravního prostoru nebo naplnění indikátoru snížení délky komunikací s pravidelným výskytem stupně dopravy 4+ přerozdělením dopravních ploch zejména v prostoru před křižovatkami. Vzhledem k nutnosti dodržovat platnou legislativu a normy v oblasti projektování, znamenají veškeré rekonstrukce i zvýšení bezpečnosti pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích a naplňují tak stejnojmenný strategický cíl. Strategický cíl zvýšení finanční udržitelnosti je naplňován především ve své části zvýšení podílu nákladů na rekonstrukce komunikací v rámci kapitoly Doprava rozpočtu hl. m. Prahy. Strategický cíl Zlepšení lidského zdraví je naplňován v umožnění přerozdělení dopravních ploch směrem k veřejné a aktivní dopravě, která umožňuje podporu pohybové aktivity a rovněž snížení nároků dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel vlivem nižších měrných emisí exhalací, hluku, záboru veřejného prostranství a vynaložené energie. Vzhledem k tomu, že nově zrekonstruovaná veřejná prostranství musí plnit legislativu v oblasti bezbariérovosti, naplňují všechna tato opatření i strategický cíl Zlepšení dostupnosti veřejné dopravy.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Opatření týkající se rekonstrukcí městských tříd a veřejných prostranství naplňují beze zbytku prioritní osu Zlepšení kvality veřejných prostranství, která je zaměřena na rekonstrukce stávající infrastruktury, neboli tzv. „odstraňování vnitřního dluhu“, včetně přidané hodnoty v podobě zlepšování kvality veřejných prostranství. Tato opatření dále naplňují nepřímo i další prioritní osy, zejména pak Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel.

3.1.8 Bezbariérovost infrastruktury

Oblast hodnocení

(5) Doprava a veřejný prostor

Nástroj dopravní politiky

(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 175 Odstraňování bariér ve veřejném prostoru
- 122 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad
- 605 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Flora
- 130 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Želivského
- 124 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Staroměstská
- 120 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Českomoravská
- 127 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Křižíkova
- 128 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jinonice
- 129 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Radlická
- 125 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Pražského povstání
- 135 Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Kačerov
- 132 Studie bezbariérového zpřístupnění stanice Malostranská

- 131 Studie bezbariérového zpřístupnění stanice Nám. Republiky
- 121 Studie bezbariérového zpřístupnění stanice metra Invalidovna
- 114 Rekonstrukce vybraných tramvajových zastávek na bezbariérové
- 116 Akční plán na bezbariérové úpravy zastávek BUS
- 115 Odstranění nadbytečných zábradlí
- 118 Revitalizace pražských podchodů

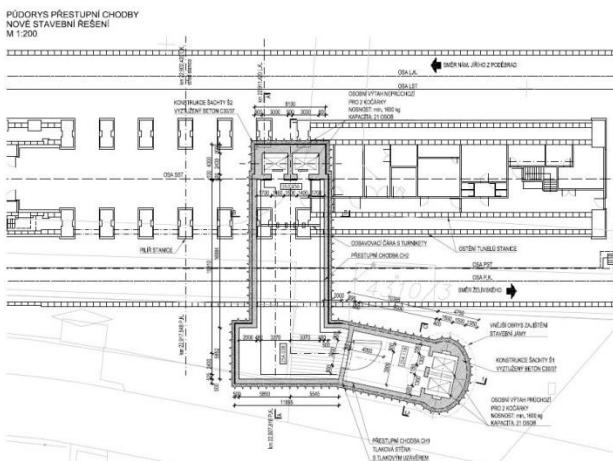
Proč jsou tyto projekty vybrány?

Odstraňování bariér obecně patří mezi základní požadavky současné mobility a město má pro tyto účely sestavenou koncepci zaměřenou na veřejnou dopravu. Jejím základem je síť metra a tramvají, proto by měly být stanice metra a zastávky tramvají zpřístupněny prioritně. U zastávek autobusů je vzhledem k jejich množství a jejich stavu situace komplikovanější, nicméně v první fázi by měl vzniknout alespoň akční plán pro řešení nejdůležitějších zastávek. Bariéry se netýkají pouze osob se sníženou schopností pohybu a orientace, ale rovněž i chodců. Je tedy nezbytné klást důraz na odstranění nadbytečných zábradlí a věnovat se neutěšenému stavu velkého množství podchodů, které pro mnohé představují subjektivní bariéru.

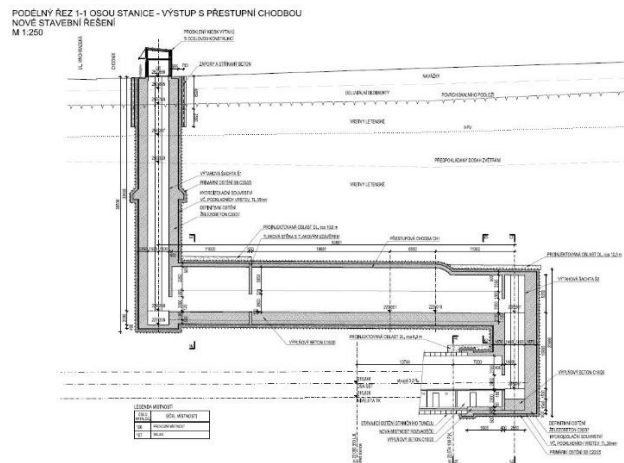
Nejsou zde uvedeny např. stanice metra, u kterých je předpoklad realizace bezbariérového zpřístupnění na hraně horizontu 2030. Nejsou zde uvedeny ani nové lávky pro aktivní dopravu, které jsou považovány za prvky rozvoje systému.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření reagují především na nedostatky popsané v kapitole 4.2.3.1 (Bezbariérovost stanic metra) Analýzy P+, kde jsou mj. vypsány stanice, které v současné době nejsou bezbariérově přístupné. Rovněž je potřeba reflektovat predikce o nárůstu počtu osob starších 80 let do roku 2030 (předpoklad nárůstu 2,5 %). S velkou pravděpodobností lze nárůst očekávat i po horizontu 2030.



Obrázek 30 – Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Flora



Obrázek 31 – Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Odstraňování bariér různého typu znamená přímý soulad se strategickým cílem Zlepšení dostupnosti dopravy, protože opatření zajišťují přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Tyto skupiny lidí se stávají mobilnější a samostatnější. Současně jsou opatření v souladu se strategickým cílem Zlepšení lidského zdraví, neboť lidé mohou vykonávat nové cesty nebo je nově mohou vykonávat udržitelnou formou dopravy, dochází tedy k podpoře pohybové aktivity.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Praha těmito opatřeními zlepší a zpříjemní život znevýhodněným občanům, rodičům s kočárky, ale i turistům, a také zvýší kvalitu veřejné dopravy. Proto opatření naplňují prioritní osu Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel. Úzké je propojení s prioritní osou Zlepšení kvality veřejných prostranství, jelikož díky přirozeným a pohodlným vazbám dojde k celkovému zlepšení vnímání cesty.

3.1.9 Bezpečnost dopravy

Oblast hodnocení

(5) Doprava a veřejný prostor

Nástroj dopravní politiky

(39) Bezpečnostní úpravy nehodových míst



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 175 Bezpečnostní úpravy nehodových míst
- 186 Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Středočeského kraje
- 181 Odstranění billboardů od místních komunikací s rychlostí 70 km/h a více

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je neodmyslitelnou součástí dopravy a její výsledky jsou sledovány na celostátní i evropské úrovni. Opatření mají plošný charakter a lze očekávat významné přispění ke snížení počtu dopravních nehod především s osobními následky a tedy i snížení celospolečenských nákladů s tím spojených.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření reagují zejména na slabou stránku popsanou ve SWOT analýze – příliš pomalé tempo snižování dopravní nehodovosti. Dlouhodobě se snažíme dostat na úroveň vyspělých evropských států, avšak stávající trend, ačkoliv klesající, stále nestačí. Proto je důležité se bezpečnosti věnovat s velkou mírou zájmu a podpory na všech úrovních. Železniční přejezdy si zaslouží specifickou pozornost, protože z několika důvodů (např. vysoký počet přejezdů nebo nedostatečná míra zabezpečení) představují vysoké riziko dopravní nehody s tragickými nebo těžkými následky na zdraví.





Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Zásadní je soulad se strategickými cíli Zvýšení bezpečnosti a Zlepšení lidského zdraví, neboť opatření snižují celkové počty dopravních nehod a následků na zdraví účastníků provozu. Eliminace dopravních excesů dále zajistí vyšší plynulost a spolehlivost dopravního systému, jde tedy o soulad se strategickým cílem Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti. Tento přínos je důležitý pro období dopravní špičky, kdy je stávající dopravní systém velmi citlivý na jakoukoliv mimořádnou událost.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Opatření jsou v souladu s prioritní osou Snížení dopravní nehodovosti, neboť přímo představují další snižování dopravní nehodovosti. Částečně jsou v souladu s prioritní osou Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti, protože dopravní nehoda znamená zásah do spolehlivosti sítě nejen v místě nehody, ale často i v širších vazbách.

3.1.10 Integrovaný dopravní systém

Oblast hodnocení	(4) Multimodální cestování	
	(6) Provoz veřejné dopravy	
	(7) Procesy v mobilitě	
Nástroj dopravní politiky	(1) Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje	
	(2) Rozvoj jednotného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje	
	(12) Moderní informační a odbavovací systém	
	(41) Integrované služby „mobility as a service“	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 30 Plná integrace VHD Středočeského kraje
- 334 Jednotný organizátor IDS Prahy a Středočeského kraje
- 303 Jednotný systém odbavení cestujících v PID–MOS
- 251 Aplikace PID Lítačka
- 356 Zjednodušení tarifu IDS
- 466 Valorizace tarifu společného IDS
- 384 Polohy spojů DPP do systémů ROPID
- 276 Systémové vyhodnocení kvality provozu VHD
- 495 Projekt VYMI (výluky a mimořádnosti) – další vylepšení
- 332 Automaty na jízdenky (na území Středočeského kraje)

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Projekty, které byly vybrány, přímo reagují na stále se zvyšující provázanost Prahy a Středočeského kraje v oblasti dopravy. V průměru dojíždí do Prahy ze Středočeského kraje více než 200 tis. osob denně a jejich počet stoupá. Cílem projektů je zvýšit atraktivitu veřejné dopravy tak, aby dokázala přilákat maximum dojíždějících – zlepší se tak nejen životní prostředí v hlavním městě (méně jedoucích a parkujících aut), ale i bezpečnost silničního provozu a celková rentabilita veřejné dopravy (více tržeb). Proto je nezbytné rozvíjet a podporovat systémy, ať už dopravní či informační, které významně zvýší komfort cestujících a zlepší efektivitu dopravního systému.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Vybrané projekty reagují na zvyšující se podíl cestujících v Praze žijících ve Středočeském kraji. Tento trend se tak blíží západoevropským metropolím. Dopravní provázanost mezi Prahou a Středočeským krajem, ale i nové možnosti využití moderních technologií vyžadují společnou integraci Prahy a Středočeského kraje do jednoho společného integrovaného dopravního systému vedeného jedním odborným subjektem (organizátorem), včetně jednotné správy systému i jednotného informování cestujících.

Nákup a správa jízdních dokladů online, tj. bez nutnosti návštěvy kontaktního místa (validátorů) a s využitím nových nosičů jízdenek MHD zvýší komfort cestujících. To přispěje nejen k vyššímu využívání městské hromadné dopravy na území Prahy (zlepšení dostupnosti jízdenek), ale umožní

odbat cestující na území Středočeského kraje (současný elektronický systém neumožňuje validaci dokladů mimo území Prahy). Projekt Polohy spojů DPP do systému ROPID řeší zásadní problém s neposkytováním dat o online poloze vozidel DPP, který cestujícímu umožní v mobilní aplikaci či v přestupním bodě sledovat aktuální polohu zvoleného spoje. Data o poloze spojů dále umožní efektivnější dohled a koordinaci provozu celého systému integrované dopravy.





Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Všechna opatření cílí na Zvýšení výkonosti, spolehlivosti a finanční udržitelnosti a Zlepšení dostupnosti dopravy.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Opatření naplňují prioritní osu Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy, Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy, Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města a Ekonomický rozvoj města.

3.1.11 Posílení veřejné dopravy

Oblast hodnocení	(6) Provoz veřejné dopravy	
Nástroj dopravní politiky	(2) Rozvoj jednotného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje	
	(4) Železniční doprava – posílení	
	(10) Autobusová doprava – posílení	
	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 171 Kapacitní železniční vozidla
- 166 Průjezdny model železničních linek
- 210 Výběrová řízení na autobusové dopravce
- 209 Nasazení velkokapacitních autobusů v příměstské dopravě
- 501 Zajištění dostatečného počtu řidičů pro PID
- 341 Zavedení vrstvy spěšných vlaků v PID

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Výše uvedená opatření, která sledují posílení provozu, jsou vybrána kvůli zvýšení atraktivity VHD cestou snížení celkové obsazenosti jednotlivých spojů tak, aby plnily standardy obsaditelnosti nastavené objednateli dopravy. Opatření Průjezdny model železničních linek se v seznamu objevil kvůli snaze o lepší ekonomiku provozu a možné zavedení nových přímých propojení v železniční dopravě. Zavedením vrstvy spěšných vlaků v PID se významně zkrátí jízdní doby mezi středně velkými centry ve Středočeském kraji a Prahou, které jsou v současné době obsluhovány pouze osobními vlaky (například Český Brod, Říčany, Čelákovice). Opatření dále povede k odlehčení vrstvy osobních vlaků. Opatření Výběrová řízení na autobusové dopravce je důsledkem liberalizace dopravy.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Vybraná opatření řeší nepříznivý modal split vnějšího pásma (prostřednictvím posílení vnější autobusové a železniční dopravy) a také kapacitní problémy na linkách S díky nasazení kapacitních vozidel. Všechna uvedená opatření cílí na zvýšení atraktivity VHD.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Opatření jsou v souladu se strategickými cíli Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti a Zlepšení dostupnosti dopravy.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Opatření přímo naplňují prioritní osu Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy, jelikož zvyšují počet vypravených spojů, a dále Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů na dopravní síti, čehož bude docíleno například nasazením kapacitnějších vozidel na železnici i v autobusové dopravě.



Obrázek 32 – Výběrová řízení na autobusové dopravce



Obrázek 33 – Velkokapacitní bus v příměstské dopravě

3.2 Rozvojová opatření

Rozvojová opatření posouvají kvalitu mobility na vyšší úroveň a přispívají tak k rozvoji města jako celku. Většinou sem spadá budování nové infrastruktury či významný pokrok v neinvestičních opatřeních. Niže popisovaný seznam vyjadřuje nejpřínosnější opatření z dlouhé řady námětů na nové prvky dopravního systému, vyhledaný v souladu s Dopravní politikou.

3.2.1 Rozvoj železniční sítě

Oblast hodnocení

(1) Kolejová infrastruktura

Nástroj dopravní politiky

(3) Železniční doprava – rozvoj sítě



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 167 Nové spojení 2 (metro S)
- 147 RS – Rychlá spojení
- 161 Zpřístupnění železniční stanice Praha hlavní nádraží z okolí
- 83 Železniční spojení Praha – letiště – Kladno
- 157 Železniční spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec
- 214 Elektrizace dalších železničních tratí
- 170 Mimoúrovňový přesmyk Praha–Libeň
- 588 Zdvoukolejnění trati Praha–Radotín – Praha–Vršovice čekací koleje
- 587 Zkapacitnění trati Praha – Kolín novostavbou v nové stopě

- 38 Zřízení železniční linky S71
- 243 Železniční odstavky
- 218 Zastávka Praha–Jahodnice
- 219 Zastávka Praha–Dolní Počernice Jih

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Výše uvedené projekty představují priority organizace SŽDC při rozvoji infrastruktury v Praze i Středočeském kraji. Pro hlavní město je prioritní zvýšení kapacity železničního uzlu a zavedení tzv. plně průjezdného modelu, což souvisí s opatřením Nové spojení 2. Toto opatření je také předpokladem pro realizaci vysokorychlostních tratí vycházejících z Prahy, tzv. rychlých spojení (trasy RS1, RS3, RS4 a RS5). Důležité je také napojení Letiště Václava Havla na železniční dopravu a kapacitní obsluha města Kladna železnicí. Významný přínos přináší také podstatně méně nákladná opatření modernizace jednotlivých traťových úseků, elektrizace dalších železničních tratí a organizační opatření v podobě zavedení nové městské železniční linky.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Vybraná opatření řeší nedostatečnou kapacitu železničních tratí, nevyhovující modal split na vnějším pásmu města a v regionu, chybějící napojení důležitých center a nízkou spolehlivost povrchové veřejné dopravy. Dále je těmito opatřeními řešena absence tangenciálních propojení v Praze realizovaných veřejnou dopravou.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Uvedená opatření jsou v souladu zejména se strategickými cíli Zvýšení výkonnosti, spolehlivosti a finanční udržitelnosti dopravy, Snížení uhlíkové stopy a ve svých důsledcích i Zlepšení lidského zdraví. Obecně je uvedenými opatřeními naplňován hlavní cíl rozvoje železnice v Praze i ve Středočeském kraji, zlepšení situace pro regionální, dálkovou i nákladní dopravu a zvýšení kultury cestování i veřejných prostranství a staveb navázaných na železniční dopravu.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Uvedená opatření naplňují zejména osu Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy, dále Snížení citlivosti a zmírnění dopravních problémů na dopravní síti a také Nová propojení pro různé druhy dopravy. Při důsledné aplikaci uvedených opatření může v důsledku dojít i k naplňování osy Změna rozmístění obyvatelstva v metropolitní oblasti.



Obrázek 34 – Železniční spojení Praha – letiště – Kladno



Obrázek 35 – Mimoúrovňový přesmyk Praha–Libeň

3.2.2 Rozvoj sítě tramvají a metra

Oblast hodnocení

Nástroj dopravní politiky

(1) Kolejová infrastruktura

(5) Metro – rozvoj sítě

(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 73 Metro D: úsek Pankrác – Depo Písnice
- 74 Metro D: úsek Náměstí Míru – Pankrác (projektová příprava)
- 75 Metro D: úsek Náměstí Míru – centrum – Pha 3 – Pha 9 (projektová příprava)
- 81 Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol
- 449 Východní tramvajová tangenta – územní stabilizace a příprava
- 88 Tramvajová trať Muzeum – Hlavní nádraží – Bolzanova
- 451 Severní tramvajová tangenta – územní stabilizace a příprava
- 80 Tramvajová trať Dvorecký most
- 6 Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská
- 22 Tramvajová trať Sídliště Modřany – Libuš
- 71 Tramvajová smyčka Zahradní Město
- 89 Tramvajová trať Dvorce – Budějovická
- 23 Tramvajová trať Kobylisy – Sídliště Bohnice
- 96 Tramvajové tratě (výhled) – územní stabilizace
- 87 Tramvajová trať Pankrác – Budějovická
- 86 Tramvajová trať Na Veselí – Pankrác
- 21 Tramvajová trať Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec
- 77 Tramvajová trať Počernická
- 70 Tramvajová smyčka Depo Hostivař
- 99 Metro D: Nové Dvory – Modřany (studijní ověření)
- 98 Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje
- 201 Tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby
- 476 Realizace 2. vestibulů metra Hradčanská, Vltavská

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Výstavba linky metra D patří dlouhodobě k prioritám rozvoje dopravní infrastruktury hl. m. Prahy. Sídlištní zástavba západní části jižního sektoru Prahy včetně přilehlého území Středočeského kraje, které prošlo v posledních dvaceti letech velmi dynamickým procesem suburbanizace, nedisponuje kapacitním, rychlým a časově atraktivním řešením v oblasti veřejné dopravy. Metro D bude tvořit páteř systému veřejné dopravy v této části města s výraznými přínosy i pro obyvatele dojíždějící ze Středočeského kraje, a to především zlepšením časové dostupnosti centra města, zvýšením komfortu cestování díky vyšší nabízené kapacitě a vyšší mírou integrace různých módů dopravy (nová P+R, B+R parkoviště).

V tramvajové síti je vykonána téměř 1/3 všech cest veřejnou dopravou v Praze, což vytváří dobrý základ pro její další rozvoj. Rozsáhlá kolejová síť umožňuje nabídnout široké spektrum systémových vazeb a její další propojování s ostatními druhy dopravy přispívá ke stimulaci přepravní poptávky. Výběr uvedených realizačních opatření zohledňuje především celkový systémový přínos a přepravní potenciál rozvojových projektů. Klíčovými faktory jsou potřeba zajištění dostatečné kapacity a požadované stability a operativnosti sítě (především v centrální části města). Součástí vybraných opatření jsou i záměry ve vysokém stádiu připravenosti, u kterých je počítáno s podáním žádosti o podporu z Operačního programu doprava II. Rozvoj kolejové dopravy je reflektován i v rámci vnějších vztahů mezi Prahou a Středočeským krajem.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Realizace metra D přispívá k řešení celého komplexu problémů v jižním sektoru Prahy. Z hlediska veřejné dopravy se jedná především o náhrady extrémně zatížených autobusových tahů s vysokou intenzitou autobusové dopravy (například v ulicích Vídeňská, Štúrova či Zálesí). Výstavbou záchytných parkovišť P+R (součást projektu) se vytvoří předpoklady pro částečné odlehčení komunikační sítě. Ke zlepšení situace dojde i v případě příměstských autobusových linek, které budou nově ukončeny v terminálu Depo Písnice. Realizace metra D vytvoří předpoklady i pro snížení intenzity provozu v ulicích Libušská, Vídeňská a Kunratická spojka.

Vybrané záměry rozvoje tramvajové sítě reagují na široký komplex problémů uvedených v analytické části, zejména v problémových mapách. Jedná se o problém přetížené infrastruktury v centru města, nízké míry stability sítě a operativnosti a kapacitní přetížení ve vybraných úsecích (např. Ječná ul.) Dále jsou to problémy spojené s intenzivní autobusovou dopravou, a to jak z pohledu nedostatečné přepravní kapacity, tak i z pohledu neefektivní provozně-ekonomických parametrů takového systému (typicky například Suchdol, Bohnice, vztah Praha 4 – Praha 5 atd.) Výstavbou tramvajových tratí zároveň dojde ke zlepšení v oblasti spolehlivosti provozu (díky vyšší míře preference tramvají, oddělení provozu od individuální automobilové dopravy apod.) Tento aspekt lze velmi výrazně očekávat při zprovoznění Dvoreckého mostu, kdy dojde mimo jiné k převedení autobusové dopravy z Barrandovského mostu.

V uvedeném výběru jsou rovněž reflektovány problémy související s vnějšími vazbami mezi Prahou a Středočeským krajem, kde je modal split vychýlen výrazněji v neprospěch udržitelné veřejné dopravy.



Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Rozvoj kolejové dopravy (metra a tramvají) svým charakterem jednoznačně podporuje naplňování strategických cílů v oblasti Zvýšení prostorové efektivity dopravy, Snížení uhlíkové stopy (elektrická trakce a potenciál náhrady intenzivních autobusových tahů), Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti (vyšší nabízená kapacita, vyšší míra preference a segregace provozu) a v neposlední řadě Zlepšení lidského zdraví.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Uvedená opatření jednoznačně naplňují prioritní osy Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy, Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti (vyšší nabízenou kapacitou, vyšší mírou preference a segregace provozu) a Snížení prostorových nároků dopravy. Díky elektrické trakci a převedení dopravních výkonů z autobusové a částečně i silniční sítě (potenciál zlepšení modal splitu veřejné kolejové dopravy) naplňují prioritní osu Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy, díky vyšší míře segregace částečně i osu Snížení dopravní nehodovosti. Některá opatření naplňují také prioritní osu Nová propojení pro různé druhy dopravy a v závislosti na parametrech realizace mohou výrazně přispět k naplňování prioritní osy Zlepšení kvality veřejných prostranství.

3.2.3 Preference veřejné dopravy

Oblast hodnocení	(3) Organizace a regulace	
Nástroj dopravní politiky	(4) Multimodální cestování	
	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	
	(15) Zlepšení zastávek VHD	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 43 Legislativa pro preferenci VHD
- 41 Procesní nastavení realizace preferenčních opatření v Praze
- 318 Zásady projektování preference TRAM a BUS na SSZ
- 274 Správa SSZ včetně jeho vybavení systémem preference
- 355 Prověření a zlepšení SSZ na přechodech u zastávek
- 152 Právní a technické normy pro zastávky VHD

Proč jsou tyto projekty vybrány?

V rámci rozvojových opatření jsou do Návrhu vybrána zejména opatření koncepčního či procesního charakteru, která mají za úkol vytvořit podmínky pro efektivnější navrhování účinných preferenčních opatření zejména prostřednictvím vyjasnění kompetencí jednotlivých aktérů v této oblasti a nastavení souvisejících procesů, vybudování kvalitní koncepční základny a nastavení kompetencí a odpovědnosti za její uplatňování. Nejasné kompetence, nesystémové financování a vnitřní neefektivita je jedním z hlavních problémů při navrhování preferenčních opatření v rámci hl. m. Prahy. V rámci Středočeského kraje v současné době koncepční základna pro oblast preference veřejné dopravy neexistuje a je třeba ji vytvořit, včetně souvisejícího kompetenčního zakotvení.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Vybraná rozvojová opatření reagují především na následující slabé stránky definované ve SWOT analýze v rámci Analýzy P+: Neprovázanost priorit koncepčních dokumentů s rozpočtem HMP i obráceně (investice i provozní náklady), Nezáměr a nízká míra respektování koncepčních dokumentů, Modal split vnějšího pásma, Existence silně zatížených autobusových tahů, Nízká spolehlivost a rychlost povrchové veřejné dopravy a Veřejná doprava je pomalejší v radiální vazbě, v tangenciální vazbě ještě více. Opatření rovněž do jisté míry mohou eliminovat hrozby v podobě morální zastaralosti právních i technických norem a jejich rigidního výkladu, na což je v rámci přípravy a realizace preferenčních opatření často naráženo.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Opatření jsou v souladu se strategickými cíli Zvýšení prostorové efektivity dopravy, Snížení uhlíkové stopy a Zvýšení finanční udržitelnosti dopravy. Účinná preference veřejné dopravy totiž přináší atraktivnější veřejnou dopravu pro cestující a její provoz ekonomicky i energeticky efektivnější pro dopravce a objednatele. Vyšší podíl veřejné dopravy na modal-splitu s sebou přináší i efektivnější využití uličního prostoru.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Opatření naplňují prioritní osy Preference veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy, Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny uživatelů, Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy, Snížení prostorových nároků dopravy a Finanční udržitelnost dopravního systému.

3.2.4 Dokončení Pražského okruhu

Oblast hodnocení

(2) Silniční infrastruktura

Nástroj dopravní politiky

(25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 24 Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1)
- 395 Přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly
- 392 Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně – Březiněves)
- 393 Pražský okruh (D0), 520 (Březiněves – Satalice D10)
- 400 Dálnice D3 – středočeská část
- 396 Hostivařská spojka – propojení SOKP 511 – Přátelství
- 397 Propojení Dopraváků – Spořická (nové napojení Čimic)

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Do Návrhu jsou z nástrojů Dopravní politiky Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu vybrána ze Zásobníku týkající se dostavby zbývajících úseků Pražského okruhu, navazujících radiálních silnic (přeložka silnice I/12 a novostavba tzv. Hostivařské spojky), dálnice D3 ve Středočeském kraji a propojení Dopraváků – Spořická (nové napojení Čimic). Připravované úseky Pražského okruhu i přeložka silnice I/12 jsou investice státu, respektive ŘSD, smyslem zahrnutí do Návrhu je potvrzení potřebnosti a příprava navazujících investičních opatření hl. m. Prahy tak, aby se nové úseky Pražského okruhu využily ku prospěchu hlavního města Prahy co nejefektivněji.

Opatření byla vybrána zejména z důvodu velké podpory odborníků (Pražský okruh) a jednak z důvodu návaznosti dalších staveb na Pražský okruh (přeložka silnice I/12 a novostavba tzv. Hostivařské spojky a nové napojení Čimic).

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření týkající se dostavby Pražského okruhu a navazujících silničních projektů reagují na problém z Analýzy P+ Nedokončená síť Pražského a Městského okruhu a přeneseně i problémy další, například negativní dopad dopravy na veřejné zdraví v zastavěných částech města apod. Opatření rovněž reagují na problémy z problémové mapy automobilové dopravy, zejména na velkou intenzitu nákladních automobilů v ulici Spořilovské, nebo kapacitní problémy úseků na Jižní spojce a v uzlu Barrandovský most, nebo silně zatížený úsek Městského okruhu v úsecích, kde dosud neexistuje alternativa vedení dopravních zátěží po Pražském okruhu. Nové stavby pozemních komunikací silnice I/12 a Hostivařské spojky pak reagují na přetížené úseky ulic Českobrodská / Starokolínská a Kutnohorská / Přátelství. Nové napojení tzv. Čimického přivaděče (Propojení Dopraváků – Spořická) umožní odvést zbytnou dopravu mimo obydlené oblasti Chaberny a Čimic na vnější dálniční okruh. Opatření týkající se dálnice D3 pak řeší odlehčení MÚK Říčany a silnice II/603.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Opatření týkající se nových úseků dálnice D3, Pražského okruhu a navazujících pozemních komunikací naplňují především strategický cíl Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti, neboť dojde k navýšení kapacity pozemních komunikací v řešené oblasti a rovněž k zajištění alternativních tras v případě různých dopravních excesů vlivem zaokružování sítě. Opatření kromě Hostivařské spojky rovněž plní strategický cíl Zvýšení bezpečnosti, neboť se jedná o směrově rozdělené pozemní komunikace, na kterých je relativně nižší nehodovost oproti komunikacím směrově neděleným a také strategický cíl Zlepšení lidského zdraví, neboť nové pozemní komunikace se vyhýbají hustě zastavěným územím. Na druhou stranu dojde zcela jistě výstavbou nové kapacitní infrastruktury k navýšení dopravních výkonů automobilové dopravy.



Obrázek 36 – Pražský okruh (D0), 520 (Březiněves – Satalice D10)



Obrázek 37 – Přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Opatření reagují na prioritní osy Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti a v případě Hostivařské spojky také nová propojení pro různé druhy dopravy. Všechna opatření také reagují do jisté míry na prioritní osu Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy, neboť nové pozemní komunikace se vyhýbají hustě zastavěným územím. Na druhou stranu dojde zcela jistě výstavbou nové kapacitní infrastruktury k navýšení dopravních výkonů automobilové dopravy a snížení dopravní nehodovosti, neboť se jedná kromě Hostivařské spojky o směrově rozdělené pozemní komunikace, na kterých je relativně nižší nehodovost oproti komunikacím směrově neděleným.

3.2.5 Dokončení Městského okruhu

Oblast hodnocení

(2) Silniční infrastruktura

Nástroj dopravní politiky

(42) Dokončení Městského okruhu



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 464 Zkapacitnění Jižní spojky Vídeňská – 5. května
- 463 Zkapacitnění Štěrboholské radiály MÚK Rybníčky – Průmyslová
- 399 Libeňská spojka (projektová příprava)
- 398 Městský okruh – Pelc–Tyrolka – Balabenka – Štěrboholská rad. (projektová příprava)
- 618 Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Městský okruh tvoří důležitou část nadřazené komunikační sítě, která umožňuje převedení dopravních zátěží kolem centra města a zároveň umožňuje snížení citlivosti na dopravní excesy vzhledem k topologickému tvaru okruhu. Městský okruh je v současné době (rok 2018) trasován částečně jako silnice pro motorová vozidla, která však vykazuje v určitých úsecích kapacitní problémy, a částečně je vyznačen na síti sběrných komunikací, které vykazují dopravní, bezpečnostní i kapacitní závady. Vzhledem k finanční a procesní náročnosti a stádiu přípravy je přebudování částí Městského okruhu do podoby silnice pro motorová vozidla zařazeno do Návrhu pouze jako projektová příprava. Do doby realizace je tedy nezbytné provést dílčí úpravy na současné síti pomocí organizačních a stavebních úprav a instalace telematických systémů. Součástí staveb

městského okruhu je i stavba Libeňské spojky, která je trasována paralelně s další uvažovanou velmi nákladnou tunelovou stavbou, a sice, zahloubení ulice V Holešovičkách. Je proto více než vhodné studijně prověřit různé varianty řešení tak, aby bylo dosaženo dodržování hlukových a imisních limitů v oblastech s obytnou zástavbou v celé severní části města, přičemž podnětem je stávající neuspokojivá situace nejen v ulici V Holešovičkách.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření týkající se zkapacitnění Jižní spojky a Štěrboholské radiály reagují především na problémy týkající se kapacitních problémů v dotčených území uvedených v problémových mapách P+ a na problém s vysokou citlivostí nadřazeného systému na mimořádné události, neboť opatření úseky fyzicky zkapacitňují a vytváří rezervu kapacity pro mimořádné události. Opatření týkající se projektové přípravy Městského okruhu a souvisejících staveb řeší především kapacitní nedostatky v síti sběrných komunikací uvedených v problémových mapách P+ a problémy nedokončená síť Pražského a Městského okruhu a vysoká citlivost nadřazeného systému na mimořádné události, neboť dojde k převedení dopravy do nových tras řešených jako silnice pro motorová vozidla s kapacitnějšími mimoúrovňovými křižovatkami a topografickému uzavření Městského okruhu (zaokruhování). Vlivem vedení nových tras převážně v tunelu dojde také k řešení problémů negativního dopadu automobilové dopravy na veřejné zdraví v důsledku hlukové expozice a znečištění ovzduší a negativního dopadu automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v oblastech nad novými tunely mimo portály tunelů.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Opatření týkající se zkapacitnění stávajících úseků naplňují především strategické cíle Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti vzhledem k vyšší kapacitě úseků. Vzhledem k vyšší kapacitě úseků se dá také očekávat částečné naplnění cíle Zvýšení společnosti.

Opatření týkající se projektové přípravy Městského okruhu a Libeňské spojky řeší v podobě projektové přípravy především strategické cíle Zvýšení prostorové efektivity dopravy a zvýšení finanční udržitelnosti. Bude totiž muset dojít k efektivnějšímu využití stávající sítě pozemních komunikací instalací dopravní telematiky a drobnějšími stavebními a dopravně-organizačními úpravami do doby realizace. Vlivem optimalizace současného projektu v jednotlivých stupních projektové dokumentace dojde i k naplnění cíle zvýšení finanční udržitelnosti realizace projektu. Po realizaci obou opatření dojde k naplnění cílů Zvýšení spolehlivosti a výkonnosti vlivem nové kapacitní trasy budované jako silnice pro motorová vozidla s mimoúrovňovými křižovatkami a topografickým uzavřením Městského okruhu a tím pádem možností náhradní trasy v případě dopravních excesů. Vedení trasy v tunelu přispěje ke strategickému cíli zlepšení lidského zdraví, neboť nad trasou může dojít ke snížení akustické a imisní (exhalační) zátěže na obyvatelstvo. Směrově rozdělené komunikace obecně přispívají ke snížení dopravní nehodovosti, a tudíž ke strategickému cíli Zvýšení bezpečnosti.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

V projektové fázi reagují opatření z této podkapitoly na prioritní osu Finanční udržitelnost dopravního systému z hlediska upřednostnění oblasti veřejné dopravy ve sféře finančně velmi náročných projektů města a také důkladné přípravy projektu Městského okruhu a Libeňské spojky za účelem optimalizace projektu včetně souvisejících opatření (projektů) z hlediska přínosů a investičních a provozních nákladů.

Veškerá opatření v této podkapitole reagují ve fázi realizace na prioritní osy Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti vlivem zkapacitnění či zcela nové trasy pozemní komunikace v parametrech silnice pro motorová vozidla ve městě a topografického zaokruhování sítě. Nová trasa Městského okruhu také reaguje na prioritní osu Snížení dopravní nehodovosti vzhledem k obecně nižší nehodovosti na směrově dělených komunikacích a řízení dopravy pomocí sofistikovaných řídicích systémů v tunelech. Částečně na tuto osu reaguje i opatření týkající se

zkapacitnění stávajících úseků Městského okruhu a navazující sítě vlivem vyšší rezervy kapacity na předmětných úsecích.

Nová trasa Městského okruhu dává předpoklady k naplnění prioritních os Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy a Zlepšení kvality veřejných prostranství v případě odvedení dopravní zátěže do nových tunelových úseků a aplikace zklidňovacích opatření na paralelní povrchové síti pozemních komunikací. Výjimku bude s velkou pravděpodobností tvořit snížení uhlíkové stopy, neboť po zprovoznění nadřazené komunikační sítě téměř vždy dojde k nárůstu dopravních výkonů, a tudíž k navýšení spotřeby uhlovodíkových paliv a s tím souvisejícím nárůstu produkce skleníkových plynů z automobilové dopravy.

Zkapacitnění stávající a budoucí výstavba nové trasy Městského okruhu vytváří předpoklad pro naplnění prioritní osy Ekonomický rozvoj města, neboť dochází k celkovému zkapacitnění dopravní infrastruktury a kapacitní a spolehlivá dopravní infrastruktura je jedním z předpokladů pro tzv. multiplikační efekt dopravní infrastruktury.

3.2.6 Nová komunikační propojení

Oblast hodnocení

(2) Silniční infrastruktura

Nástroj dopravní politiky

(30) Výstavba nových propojení



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 484 Propojení Průmyslová – Kutnohorská (Hostivařská spojka)
- 270 Obchvat Dolních Měcholup
- 278 Obchvat Písnice
- 282 Křížení železniční trati ve Velké Chuchli
- 249 Přeložka silnice II/240 a II/101 (aglomerační okruh)
- 267 Křižovatka Beranka
- 487 Napojení křižovatky Beranka (Hornopočernická spojka, Klánovická spojka)
- 585 Radlická radiála (projektová příprava)

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Do Návrhu byla z nástroje Dopravní politiky Výstavba nových propojení vybrána především komunikační propojení, která odvádí průjezdnou dopravu z hustě zastavěných oblastí. Křižovatka Beranka společně s napojením dvou nových komunikací s lokálním významem zajistí lepší distribuci mezioblastních vztahů Klánovic a Horních Počernic. Přeložení komunikací na území Středočeského kraje (přeložka silnice II/240 a II/101) bylo vybráno zejména z důvodu tangenciálního propojení dálnice D7 a D8.

Mimoúrovňové křížení ve Velké Chuchli odstraní nebezpečné křížení silniční dopravy s vytíženou železniční tratí.

Samostatnou kapitolou je pak výstavba Radlické radiály, která je vzhledem k finanční náročnosti a problematice navazujících úseků (viz níže) v Návrhu pouze jako projektová příprava. Její zprovoznění bude mít za následek převedení části dopravních výkonů realizovaných mezi západním sektorem Prahy a centrální oblastí na kapacitní komunikaci, která je z velké části vedena v tunelu. Díky tomu by mělo dojít ke zmírnění dopadů provozu automobilové dopravy na okolní území, avšak bez návazných úprav provedených v předstihu by došlo ke zhoršení situace v oblasti celého dopravního uzlu Barrandovský most. Toto zhoršení situace by se navíc vzhledem k tunelovému úseku promítlo až do oblasti Stodůlek.

Výstavbě Radlické radiály musí předcházet promyšlená a modelově prověřená úprava celého uzlu Barrandovský most s cílem zvýšení kapacity, stability a bezpečnosti (Opatření „Optimalizace uzlu Barrandovský most a jeho rozvoj“ je součástí návrhu P+). Výstavbě by také mělo jistě předcházet zprovoznění jihovýchodní části Pražského okruhu, zejména jeho (stavba č. 511 – úsek Běchovice – D1) a Dvoreckého mostu pro odvedení některých vazeb mimo uzel Barrandovský most.

Investiční náklady Radlické radiály (14,5 miliardy) navíc vyčerpají podstatnou část městského rozpočtu, který je v současné době třeba využít na jiné projekty, které jdou ruku v ruce se směřováním dopravní politiky P+.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření, která jsou součástí tzv. Hostivařské spojky, reagují na problém přetížení a citlivost komunikační sítě, neboť dojde k odvedení části zátěže z přetíženého dopravního uzlu Průmyslová x Černokostecká společně s odvedením průjezdné dopravy z Dolních Měcholup. Obchvat Písnice přispěje ke snížení automobilového zatížení Libušské ulice v Písnici. Projektová příprava Radlické radiály umožní připravit odvedení tranzitní dopravy především s oblasti ulice radlická. Odvedení průjezdné dopravy mimo zastavěné území bude mít za následek menší dopad dopravy na místní obyvatele, čímž opatření reagují na problémovou oblast z Analýzy P+ Negativní dopady dopravy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví v důsledku hlukové expozice a znečištění ovzduší a kapacitní nedostatky z problémových map P+.

Opatření Křižovatka beranka společně s Napojením křižovatky Beranka reaguje odlehčením ulice Náchodské (průjezd Horními Počernicemi) a odvedením části tranzitní dopravy z Klánovic na problém přetížení komunikací v určitých oblastech z problémových map P+.

Křížení železniční trati ve Velké Chuchli odstraní problém s nebezpečným přejezdem identifikovaným v problémových mapách P+. Součástí stavby je i vybudování podchodu pro pěší a cyklisty, které reaguje na Chybějící pěší a cyklistické propojení na okrajích Prahy a v regionu.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Obchvatové komunikace odvedením průjezdné dopravy, která území zatěžuje, řeší především strategické cíle Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti, Zvýšení bezpečnosti a Zlepšení lidského zdraví. Obchvat Písnice díky plánovanému připojení na parkoviště P+R a konečnou stanici metra D Depo Písnice řeší strategický cíl Zlepšení dostupnosti dopravy.

Odstranění úrovněvého křížení řeší především strategický cíl Zvýšení bezpečnosti a díky plynulejšímu průjezdu autobusové dopravy také strategický cíl Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Prioritní osy Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy společně se Snížením dopravní nehodovosti naplňují obchvatové komunikace, které odvádí tranzitní dopravu mimo obytnou zástavbu. Napojením parkoviště P+R společně s konečnou stanicí metra D v Písnici dojde k naplnění prioritní osy Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy. Díky vybudování podjezdu pro cyklisty a pěší jako součástí opatření Křížení železniční trati ve Velké Chuchli dojde k naplnění prioritních os Podpora chůze a dopravní cyklistiky a Nová propojení pro různé druhy dopravy.

3.2.7 Mýtný systém

Oblast hodnocení

(3) Organizace a regulace

Nástroj dopravní politiky

(23) Ekonomická regulace automobilové dopravy – mýto



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 193 Pražský mýtný systém, studie
- 197 Pražský mýtný systém, realizace

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Jedná se o jeden z účinných nástrojů pro omezení zbytečné automobilové dopravy v kompaktní části města. Přestože je tento způsob regulace dopravy často spojován s nutným dokončením nadřazené komunikační sítě (zejména v podobě Městského okruhu), je možné realizovat mýtný systém nezávisle na stavu dopravní infrastruktury, neboť zpoplatněné území v předpokládaném rozsahu nevyžaduje existenci kapacitních objízdných tras. Tento nástroj může sloužit i pro řízení a regulaci dopravy v dopravních špičkách.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření napomáhá efektivně řešit zejména problémy s přetížením komunikační sítě v centrální části města, horším postavením udržitelných módů a dále s celkovou ekonomickou udržitelností dopravního systému. Významným snížením dopravních zátěží budou vytvořeny podmínky pro návazná opatření pro zklidnění dopravy ve městě, humanizaci veřejného prostoru nebo pro realizaci preferenčních opatření veřejné dopravy s cílem zvýšit její konkurenceschopnost.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Opatření je v souladu především se strategickými cíli, jejichž plnění umožňuje pokles dopravních výkonů automobilové dopravy především v centrální oblasti města (Zvýšení prostorové efektivity dopravy, výkonnosti a spolehlivosti a Snížení uhlíkové stopy) a zároveň Zvýšení finanční udržitelnosti (příjmy jsou zpětně využitelné).

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Opatření pomáhá naplňovat především prioritní osy spočívající v jasném signálu preference, v městském prostředí udržitelných způsobů přepravy (veřejné dopravy, chůze, dopravní cyklistiky) a Finanční udržitelnost dopravního systému jako celku (příjmy lze zpětně využít). Dostatečně významné zpoplatnění automobilové dopravy může také silně naplňovat osy, které jsou závislé na snížení nároků automobilové dopravy (Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže, uhlíkové stopy, prostorových nároků dopravy, Zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti). Některé formy opatření mohou přispět i ke zvýšení efektivity zásobování města.

3.2.8 Zásobování města

Oblast hodnocení

(3) Organizace a regulace

Nástroj dopravní politiky

(47) Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 386 Strategie udržitelné logistiky
- 237 Vytvoření pracovní pozice Specialista pro nákladní dopravu
- 503 Nízkouhlíkové řešení logistiky odpadů na Praze 1

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Prvním krokem k řešení problematiky městského zásobování je vytvoření celoměstské strategie pro rozvoj městského zásobování. Další vybraná opatření jsou dílčími kroky, které podpoří lepší organizaci pohybu zásobovacích vozidel ve městě.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Mezi slabé stránky identifikované ve SWOT analýze patří chybějící koncepce i znalostní základna o city logistice a procesu zásobování a zhoršování podmínek pro železniční nákladní dopravu. Řešením této problematiky na úrovni města je vypracování celoměstské strategie city logistiky s přesahem do části Středočeského kraje, která bude díky nově vzniklé pracovní pozici Specialista pro nákladní dopravu důsledně prosazována. Opatření posílí zájem a míru respektování strategického dokumentu, reaguje tedy na další slabou stránku ze SWOT analýzy. Nízkouhlíkové řešení odpadů na Praze 1 reaguje na problém negativních dopadů automobilové dopravy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví zejména v historickém centru Prahy.



Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Vybraná opatření řeší díky zlepšení organizace zásobování a nasazení nízkouhlíkových vozidel především strategické cíle Zvýšení prostorové efektivity, Snížení uhlíkové stopy, Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti a Zlepšení lidského zdraví.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Všechna vybraná opatření reagují především na prioritní osu Optimalizace zásobování města.

3.2.9 Parkoviště P+R a B+R

Oblast hodnocení	(4) Multimodální cestování	
Nástroj dopravní politiky	(21) Výstavba parkovišť P+R	
	(22) Výstavba parkovišť B+R	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 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
- 254 Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji
- 137 Zpracování studie na výstavbu parkovišť typu B+R

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Záchytná parkoviště P+R (automobily) a B+R (jízdni kola) jsou komfortním rozšířením především u páteřní sítě veřejné hromadné dopravy. Opatření byla vybrána s důrazem na schopnost fungování záchytného systému jako celku, přitom zvláště cíleno je na maximální krácení dojezdových vzdáleností k atraktivní hromadné dopravě (to mj. vyžaduje i větší angažmá Středočeského kraje). Na území hlavního města Prahy je akcentována strategická potřeba rozvoje systému P+R u stanic metra, které na rozdíl od železniční dopravy není přímo dosažitelné z území Středočeského kraje a zároveň zůstává vůči automobilové dopravě konkurenceschopné. Na nejkratší vzdálenosti je preferován rozvoj systému B+R nezávisle na druhu návazné kolejové dopravy s ohledem vyšší udržitelnost individuální cyklistické dopravy.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Vybraná opatření jsou zaměřena především na problémy nenaplňování programu rozvoje P+R, neexistenci koncepce P+R v regionu i na chybějící infrastrukturu pro nemotorovou dopravu. Provozním konceptem systému je reagováno na roztříštěnost samosprávy, majetkoprávního

uspořádání a správy. V synergii s opatřeními zaměřenými na regulaci, pak kvalitní záchytný systém podporuje pokles individuální automobilové dopravy a infrastrukturně spolupůsobí vůči přetíženým oblastem i při výskytu mimořádných událostí nebo při pořádání různých akcí s vyšší návštěvností. Komplexní pojetí systému a přibližování záchytu ke zdrojům cest ve svém důsledku podporuje i volbu šetrnějších individuálních dopravních prostředků.




Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Parkoviště P+R a B+R spoluvytváří záchytný systém, jehož základním údělem je posilovat dostupnost veřejné hromadné dopravy a příznivě tak ovlivňovat změnu přepravní dělby. Souběžným efektem bývá i odlehčení zátěže dopravně či environmentálně exponovaného území, kde nemusí být využiti individuálních dopravních prostředků z různých důvodů udržitelné (hustě osídlené oblasti, nedostatečná kapacita infrastruktury, nedostatek odstavných ploch u cílů cest, nepřiměřený dopad na životní prostředí, apod.). Kvalitní záchytný systém v synergii s dalšími regulačními opatřeními přispívá k plnění strategických cílů Zlepšení lidského zdraví, Zvýšení prostorové efektivity dopravy, výkonnosti a spolehlivosti, Snížení uhlíkové stopy a v synergii s ostatními regulačními opatřeními a vhodném nastavení tarifu i ke Zvýšení finanční udržitelnosti.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Prvořadě opatření naplňují prioritní osy Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy, Zlepšení přístupnosti dopravy pro různé skupiny obyvatel a ve svém důsledku i Preferování veřejné i nemotorové dopravy. V hustě osídlených oblastech pomáhají naplňovat prioritní opatření, která vychází z poklesu individuální automobilové dopravy (Snížení prostorových nároků dopravy, znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti) a zakládají dílčí podmínky pro udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti.

3.2.10 Integrované služby v mobilitě

Oblast hodnocení	(4) Multimodální cestování	
Nástroj dopravní politiky	(7) Procesy v mobilitě	
	(1) Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje	
	(12) Moderní informační a odbavovací systém	
	(41) Integrované služby „mobility as a service“	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 402 Datová platforma a Virtualizace hl. m. Prahy
- 26 Mobilní dopravní aplikace
- 496 Jednotný informační systém hl. m. Prahy s přesahem do PID
- 331 Zastávkový informační systém Středočeského kraje
- 383 Automatické sčítání cestujících ve vozidle
- 497 Jednotný vzhled vozidel PID

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Vybrané projekty navazují na významnou transformaci mobility spočívající v moderních systémech a službách reagující na stávající problémy v přepravních službách a dopravních prostředcích skrze řízené návaznosti jednotlivých spojů. Dopravní síť Prahy spolu s navazujícím Středočeským krajem

tak vyžaduje inovativní řešení problémů dopravních kongescí, výrazného znečištění ovzduší a nízké kvality života mající za následek škody ekonomického, společenského i zdravotního charakteru. Proto je nezbytné podporovat integrované služby „mobility as a service“. Podmínkou těchto služeb je práce s big daty (v překladu „velkými daty“) a jejich analýzou. V této souvislosti navrhovaná opatření podporují práci s daty hl. m. Prahy v Datové platformě. V rámci rozvoje multimodálního cestování v Praze a Středočeském kraji je nezbytné navzájem propojit a koordinovat informační a navigační systémy, a to nejen pro cestující veřejné dopravy, ale i obecně pro pěší a turisty. Je třeba také modernizovat zastávkový informační systém a využívat i data v reálném čase o obsazenosti vozů tak, aby tyto data byla využita pro plánování dopravy. Cestující navíc dostane informace nejen o poloze a zpoždění vybraného spoje, ale také o obsazenosti, díky čemuž může být ovlivněno rozhodování, které spojení cestující využije.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Vybrané projekty reagují na nové inovativní technologie pracující s velkými daty, které doposud nejsou v hl. m. Praze naplno a pravidelně využívány. Výstupy projektů umožní sběr dat o dopravním chování cestujících, zvýší informovanost a orientaci cestujících, řidičů i správců jednotlivých systémů. To vše s ohledem na zlepšení plynulosti dopravního provozu, rozhodovacích procesů a jejich optimalizaci, snížení důsledků emisí, řešení krizových situací, modelování provětrávání tunelů a simulaci městských procesů.

Soulad se strategickými cíli P+

Opatření svým zaměřením přispějí ke Zvýšení výkonosti, spolehlivosti, prostorové efektivity a její dostupnosti dopravy tím, že zvýší efektivitu dopravního systému a optimalizují současný systém přepravy v Praze a Středočeském kraji. Projekty podporují multimodalitu dopravy, což v dnešním moderním světě zlepšuje její dostupnost a konektivitu.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Vybrané projekty naplňují především osy Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy a Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města.





Obrázek 38 – Jednotný vzhled vozidel PID



Obrázek 39 – Jednotný informační systém hl. m. Prahy s přesahem do PID

3.2.11 Sdílená mobilita

Oblast hodnocení	(4) Multimodální cestování	
Nástroj dopravní politiky	(29) Rozvoj systému bike-sharingu	
	(40) Rozvoj systému car-sharingu	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 513 Zřízení stanicového bikesharingu
- 220 E-Bike Net Praha
- 199 Rozvoj systému sdílení automobilů
- 339 E-carsharing na území hlavního města Prahy

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Sdílená mobilita na úrovni různých druhů dopravy je v souladu s celospolečenskými trendy světových metropolí a představuje přirozený rozvoj dopravního systému. Praha v tomto ohledu zaostává. Opatření proto mají potenciál dostat se na podobnou úroveň a současně přispět k integraci služeb mobility především v návaznosti na veřejnou dopravu. Svoji funkcí přispějí všechna opatření ke snížení negativních dopadů na životní prostředí a zvýšení kvality života ve městě. Opatření E-Bike Net Praha je navíc navázáno na čerpání prostředků z Operačního programu Praha pól růstu.

- Negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší
- Negativní dopad dopravy na veřejné zdraví
- Emise skleníkových plynů z automobilové dopravy

Nedostatečná podpora pohybové aktivity obyvatel

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

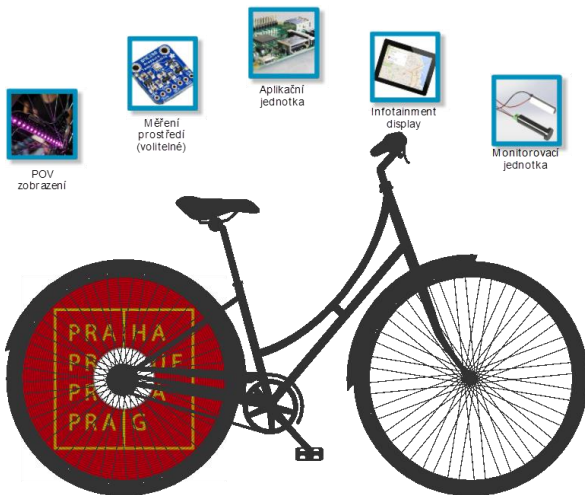
Opatření podporují udržitelnou dopravu, nepřímo reagují na mnoho slabých stránek popsaných ve SWOT analýze (negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví, emise skleníkových plynů z automobilové dopravy nebo nedostatečná podpora pohybové aktivity obyvatel), v obecné rovině přispějí ke zlepšení mobility osob. Pražané a návštěvníci mohou ke svým cestám využít sdílené ekonomiky v podobě osobních automobilů (s využitím alternativních pohonů) nebo jízdních kol. Záměrem je také pokles závislosti na koupi vlastního auta. V konečném výsledku dojde ke snížení počtu vozidel v ulicích, což uvolní prostor pro udržitelné formy dopravy alepší stav životního prostředí.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Soulad se strategickými cíli lze vnímat ve dvou rovinách. V té první jde o soulad se strategickými cíli Zlepšení dostupnosti dopravy a Zvýšení prostorové efektivity, jelikož opatření zajistí lepší provázanost dopravního systému jako celku, dále snižují prostorové nároky na dopravní infrastrukturu a přepravu osob. Ve druhé rovině se jedná o pozitivní dopravy na životní prostředí spojené se snížením podílu vozidel se spalovacími motory a podporu pohybové aktivity obyvatel, proto je zde soulad se strategickými cíli Snížení uhlíkové stopy a Zlepšení lidského zdraví.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Přestože lze opatření vnímat jako doplňková, zůstávají velmi důležitá pro fungování dopravního systému, protože v mnoha případech zajistí plnění prioritní osy Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy. Klíčové je také plnění prioritních os Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy, jelikož opatření celkově snižují ekologickou zátěž. V rovině organizačních opatření lze vnímat propojení s prioritními osami Podpora chůze a dopravní cyklistiky a Ekonomický rozvoj města.




Obrázek 40 – E-Bike Net Praha



Obrázek 41 – E-carsharing na území hlavního města Prahy

3.2.12 Podpora dopravní cyklistiky

Oblast hodnocení	(5) Doprava a veřejný prostor	
Nástroj dopravní politiky	(28) Podpora dopravní cyklistiky	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 508 Cyklostezka z Chýně do Zličína
- 572 Cyklostezka z Dolních Břežan do Zbraslavi
- 586 Cyklostezka z Proseka do Brandýsa nad Labem
- 577 Cyklistická propojení Říčán a okolí s Prahou
- 601 Cyklistická propojení Prahy a Středočeského kraje
- 557 Levobřežní cyklotrasa A1 s návaznostmi v regionu
- 558 Pravobřežní cyklotrasa A2 s návaznostmi v regionu
- 555 Západovýchodní cyklomagistrála (Smíchov – Vinohrady)
- 103 Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy
- 110 Strategie rozvoje bezmotorové dopravy
- 507 Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem
- 111 Zajištění bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Opatření představují rozvoj a podporu dopravní i rekreační cyklistiky a paralelně také zlepšují podmínky pro chůzi. Cílem je především zlepšit propojení mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem a zajistit adekvátní návaznost a přístupnost kolejové dopravy – podpora udržitelné formy dopravy na první a poslední míli. Současně rozvíjí cyklistiku v rovině od dveří ke dveřím, nabízí nová propojení či vylepšení těch stávajících a vytváří z bezmotorové dopravy více rovnocennou složku celého systému.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření podporují udržitelnou dopravu, nepřímo reagují na mnoho slabých stránek popsanych ve SWOT analýze, přímo reagují na chybějící pěší a cyklistická propojení na okrajích Prahy a v regionu, na nedostatečnou podporu pohybové aktivity obyvatel a na nesouvislost cyklistických opatření. Jízdní kolo nabízí vhodnou alternativu pro zbytnou dopravu, která je nyní vykonávána nevhodným dopravním prostředkem.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Strategické cíle Snížení uhlíkové stopy a Zlepšení lidského zdraví jsou naplňovány snižováním negativních dopadů na životní prostředí a tím i na lidské zdraví a podporou pohybové aktivity obyvatel. Soulad se strategickým cílem Zlepšení dostupnosti dopravy je dán tím, že bezmotorová doprava patří mezi nejdostupnější druh dopravy a umožňuje i zlepšení návaznosti na veřejnou dopravu.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Podobně jako u strategických cílů, i u prioritních os je díky snižování ekologické zátěže naplňována osa Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy. Vlivem podpory pohybové aktivity a utužování kondice, vytvářením vhodných podmínek pro samostatnou cyklistiku i multimodální dopravu je naplněna prioritní osa Podpora chůze a dopravní cyklistiky. Podobný princip platí pro prioritní osu Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy, kde roste význam u oblastí s nižší hustotou osídlení. Nové trasy nebo stezky pro chodce a cyklisty zcela naplňují prioritní osu Nová propojení pro různé druhy dopravy.

3.2.13 Nová pěší propojení

Oblast hodnocení

(2) Silniční infrastruktura

(5) Doprava a veřejný prostor

Nástroj dopravní politiky

(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury



(30) Výstavba nových propojení



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 455 Propojení Černý Most – Kyje Na Hutích
- 347 Lávka Holešovice – Karlín
- 441 Lávka na Vysočanské náměstí
- 534 Lávky Kačerov – Roztyly
- 440 Propojení Nemocnice Motol s Vypichem
- 450 Propojení komerční zóny Zličín s metrem
- 136 Sdílený prostor – legislativní opatření
- 442 Akční plán na realizaci stezek podél místních komunikací

Proč jsou tyto projekty vybrány?

V tomto případě se jedná o souhrn opatření, která mají za cíl podpořit pěší dopravu formou nových propojení v místech, která jsou v současné době špatně nebo vůbec přístupná pro bezmotorovou dopravu. Prakticky pro všechna opatření musí být nejprve zpracována studie proveditelnosti, která definuje vhodnou polohu s ohledem na další návaznosti, technickou konstrukci apod.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření podporují udržitelnou dopravu, nepřímo reagují na mnoho slabých stránek popsaných ve SWOT analýze, přímo reagují na chybějící pěší a cyklistická propojení na okrajích Prahy a v regionu a na nedostatečnou podporu pohybové aktivity obyvatel.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Pěší doprava stejně jako cyklistická ekologickým způsobem doplňuje nebo v ideálním případě nahrazuje ostatní druhy dopravy, proto mají opatření potenciál na snížení energetické náročnosti, a proto jsou v souladu se strategickým cílem Snížení uhlíkové stopy. Nová propojení pro pěší významným způsobem činí dopravu dostupnější a tedy, podobně jako bylo popsáno výše, korespondují se strategickým cílem Zlepšení dostupnosti dopravy. Podpora pohybové aktivity a snížení negativního vlivu na zdraví obyvatel vychází z definice chůze, proto je naplněn strategický cíl Zlepšení lidského zdraví.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Vzhledem k množství opatření má rozsah plnění jednotlivých prioritních os široký záběr. Zcela určitě vzniknou Nová propojení pro různé druhy dopravy, ačkoliv většinou jen v lokálním měřítku. Velmi konkrétně je plněna prioritní osa Podpora chůze a dopravní cyklistiky €. Usnadňování pohybu zajišťuje naplňování prioritní osy Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel. Komplexním způsobem jsou plněny prioritní osy Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy a Zlepšení kvality veřejných prostranství.



Obrázek 42 – Sdílený prostor – legislativní opatření



Obrázek 43 – Sdílený prostor – legislativní opatření

3.2.14 Zklidňování dopravy

Oblast hodnocení

(5) Doprava a veřejný prostor

Nástroj dopravní politiky

(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd

(19) Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech městských částí

(39) Bezpečnostní úpravy nehodových míst



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 389 Program zřizování pěších zón v centru města
- 256 Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě (TRAM)

- 182 Strategie BESIP pro hl. m. Prahu
- 390 Program zřizování zón 30
- 189 Informační základna o pěší dopravě
- 139 Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2016

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Do Návrhu jsou z nástrojů Dopravní politiky Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech městských částí a Bezpečnostní úpravy nehodových míst zahrnuta opatření, která se především dotýkají co největší plochy města a okolí. Jsou to Program zřizování zón 30, Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2016 doplněné opatřením Program zřizování pěších zón v centru města zaměřeného na oblast řešeného území, ve kterém se pohybuje velké množství chodců. Opatření zaměřené na snížení nehodovosti a zmírnění následků dopravních nehod a obecně dopravních excesů jsou v souladu s celosvětovým společenským trendem, čemuž napomáhá i opatření týkající se programu zřizování zón 30, tedy plošné zklidňování dopravy. Opatření Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2016 plyne ze závazku daného zákonem č. 258/2000 Sb. v platném znění na tvorbu těchto akčních plánů a jejich implementaci. Snižování hluku napomáhá i zavedení zón 30 a zvýšení počtu pěších zón v centru města. Opatření týkající se bezpečnosti doplňují opatření Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě a vytvoření pravidelně aktualizované informační základny o pěší dopravě. Opatření Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě reaguje na postupné dokončování nadřazené silniční sítě, v tomto úseku v podobě tunelového komplexu Blanka, a také na velkou podporu odborníků tohoto opatření při hodnocení opatření. Vytvoření pravidelně aktualizované informační základny o pěší dopravě je pak zcela logickou reakcí na velký nedostatek dat o tomto druhu dopravy, který v centrální části města dominuje a jehož obliba stále roste společně s rostoucím zájmem o zdraví a životní prostředí.

Další opatření uvedené v těchto nástrojích Dopravní politiky jsou v souladu s Dopravní politikou P+, avšak nejsou doporučeny k prioritní realizaci. Zvláštní problematikou jsou opatření Zakrytí ulice Spořilovská (Zelený Zip pro Spořilov) a Zahloubení ulice V Holešovičkách, které jsou v souladu s Dopravní politikou P+ a zlepšují životní prostředí a urbanistické hodnoty území v daném místě, avšak Plán udržitelné mobility Prahy a okolí vnímá jako prioritu vyřešit tyto problémy systémově, tedy realizací stavby 511 Pražského okruhu (D0) a přípravou přestavby východní části Městského okruhu. Pro případ realizace opatření Zakrytí ulice Spořilovská (Zelený Zip pro Spořilov) a Zahloubení ulice V Holešovičkách je tedy nezbytné hledat finanční prostředky v jiné kapitole rozpočtu, než „Doprava“.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření reagují zejména na problémy z Analýzy P+ Příliš pomalé tempo snižování dopravní nehodovosti, Negativní dopad dopravy na veřejné zdraví, Nízká spolehlivost a rychlost povrchové veřejné dopravy a přeneseně na problémy další.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Opatření týkající se bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích naplňují především strategický cíl Zvýšení bezpečnosti se všemi přidruženými indikátory. Přeneseně také plní zejména strategické cíle Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti, neboť nižší počet nehod má vliv na nižší počet dopravních excesů a tím pádem spolehlivost celého dopravního systému. Přeneseně rovněž plní strategický cíl Zvýšení finanční udržitelnosti, neboť dopravní systém s nižším počtem a závažností dopravních nehod znamená také nižší interní a externí náklady a také strategický cíl Zlepšení lidského zdraví v oblasti prodloužení průměrné délky dožití a snížení počtu usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách.

Opatření Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2016 pak naplňuje zejména strategický cíl Zlepšení lidského zdraví, neboť snižuje hlukovou zátěž z dopravy na obyvatelstvo a snižuje tak počet obyvatel trvale bydlících v oblastech, kde noční hluk přesahuje úroveň 50 dB.

Opatření Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě naplňuje veškeré výše uvedené strategické cíle, především však strategický cíl Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti, neboť se jedná o opatření podporující veřejnou hromadnou dopravu a její spolehlivost.

Vytvoření pravidelně aktualizované informační základny o pěší dopravě naplňuje nepřímo veškeré strategické cíle, nejvíce pak Zvýšení finanční udržitelnosti, neboť se jedná o nezbytný datový podklad pro naplňování veškerých záměrů týkajících se pěší dopravy směřující k zvýšení finanční efektivity přípravy záměrů v této oblasti.





Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Opatření týkající se bezpečnosti naplňuje prioritní osu Snížení dopravní nehodovosti a přeneseně také prioritní osu Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti. Opatření týkající se zklidňování dopravy, tedy rozšiřování pěších zón v centru města a zón 30, pak také naplňují prioritní osy Podpora chůze a dopravní cyklistiky, vzhledem k charakteru pěších zón a zón 30, a Zlepšení kvality veřejných prostranství vzhledem k možnosti využít více prostoru pro uplatnění architektonického navrhování. Částečně také naplňují prioritní osu Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy vzhledem k nižší dopravní zátěži motorovou dopravou v obytných zónách a zónách 30.

Opatření Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě pak naplňuje prioritní osu Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy a umožňuje přeneseně naplnit prioritní osu Zlepšení kvality veřejných prostranství vlivem snížení dopravní zátěže v uličním prostoru.

Vytvoření pravidelně aktualizované informační základny o pěší dopravě naplňuje především prioritní osu Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města a také nepřímo prioritní osy Podpora chůze a dopravní cyklistiky a Zlepšení kvality veřejných prostranství, neboť k těmto prioritním osám vytváří datový podklad.

3.2.15 Elektrobusy a individuální elektromobilita

Oblast hodnocení	(4) Multimodální cestování	
	(6) Provoz veřejné dopravy	
	(7) Procesy v mobilitě	
Nástroj dopravní politiky	(26) Elektrobusy	
	(31) Dobíjecí místa pro elektromobily a elektrokola	
	(34) Elektrovozy pro městské instituce, městské firmy a městskou policii	 

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 72 Program rozvoje elektrobusů v PID
- 69 Elektrobusy – linka 140 (II. etapa)
- 28 Elektrobusy – linka 207
- 486 Elektrobusy na lince Airport Express
- 328 Program rozvoje elektromobility

- 360 Vybudování nových nabíjecích bodů pro elektromobily
- 329 Elektromobily jako služební vozidla pro městské firmy

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Elektromobilita veřejné dopravy je oblastí, u které je očekáván velmi perspektivní rozvoj, a to především s ohledem na závazky týkající se ochrany ovzduší a zvyšování kvality života a zdraví obyvatel. Uvedené pilotní projekty, které se nacházejí ve vysokém stádiu připravenosti a navazují na soubor předchozích pilotních ověřovacích projektů v oblasti elektromobility veřejné dopravy, mají za cíl prokázat vhodnost různých technologických řešení (např. dynamického a statického dobíjení) pro různé provozní podmínky. V návaznosti na výsledky těchto pilotních ověřovacích projektů vznikne Program rozvoje elektrobuseů, který stanoví další koncepci rozvoje již s konkrétními závěry, které se následně propíší i do průběžné obnovy vozového parku autobusů PID.

Osobní elektromobilita je moderní a ekologická forma cestování, která je provozována bez lokálních emisí. V současné době roste počet nově zaregistrovaných elektromobilů a s tím souvisí nutnost vybudování hustší sítě dobíjecích stanic. Nejen v Praze, ale i v celé ČR se postupně staví nové nabíjecí stanice. Stávající síť nabíjecích stanic pro elektromobily na území hl. města Prahy činí přibližně 100 stanic a ve srovnání s evropskými městy jako Amsterdam (1800 nabíjecích stanic v březnu 2017, plán 4000 nabíjecích stanic do roku 2018) nebo Vídeň (více než 450 v roce 2015) je hustota dobíjecí sítě řídká a nedostačující pro výraznější rozšíření elektromobility v Praze. V návaznosti na uvedený deficit je třeba v Praze a okolí rozvíjet síť nabíjecích stanic, zvláště těch rychlonabíjecích. Podpora elektromobility je rozvíjena i v rámci nákupu elektromobilů (osobních i užitkových) městskými firmami a institucemi v rámci obnovy služebního vozového parku.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Uvedená opatření by měla přinést dlouhodobá řešení v oblasti snižování skleníkových plynů ze spalovacích motorů, jejichž část pochází také z autobusové dopravy. Vzhledem k množství a intenzitě autobusové dopravy v Praze dojde zároveň i ke snížení celkové hlukové zátěže z provozu autobusů, jelikož elektromotory jsou výrazně tišší.

Rozvoj elektromobility reaguje na identifikované výzvy, mezi které se řadí zejména znečištění ovzduší a vysoká hladina hluku, které způsobují vyšší nemocnost a předčasná úmrtí. To je spojeno především s dopravní kongescí, vysokým věkem vozového parku a zatížením dopravy vozidly občanů z příměstských lokalit. Rozvoj elektromobility přímo souvisí s dobíjecí infrastrukturou, kterou je třeba řešit systematicky a využít tak všech dostupných možností – samostatných dobíjecích stanic, sloupů veřejného osvětlení, vybavení nabíječkami v garážích apod. Výstavba nových nabíjecích stanic s rychlejším typem nabíjení přinese navýšení počtu elektromobilů. Využití pomalejších běžných nabíjecích stanic je možné v místech, kde budou elektromobily zaparkovány dočasně po delší časový úsek (parkoviště typu P+R), nebo dlouhodobě (sloupky veřejného osvětlení).

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Opatření reflektují především strategické cíle v oblasti Snížení uhlíkové stopy a Zlepšení lidského zdraví, a to především díky přínosům elektromobility, jakou jsou nulové emise a také nižší hluková zátěž elektromotorů.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Opatření díky výše zmíněným přínosům naplňují prioritní osu Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy.

3.2.16 Posílení veřejné dopravy

Oblast hodnocení

(6) Provoz veřejné dopravy

Nástroj dopravní politiky

(4) Železniční doprava – posílení



(10) Autobusová doprava – posílení



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 324 Posílení železničních linek mimo špičku
- 244 8. nástupiště železniční stanice Praha hlavní nádraží
- 165 Městské železniční linky
- 119 Posílení návazných autobusových linek na železnici

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Výše uvedené projekty cílí na zvýšení atraktivity železniční a autobusové dopravy pomocí zkrácení intervalů. Infrastrukturní opatření, jakým je 8. nástupiště hlavního nádraží, má za cíl zvýšit kapacitu této stanice. Zavedení dalších městských železničních linek je důležitým opatřením zavádějící nová, zpravidla tangenciální propojení v elektrické trakci. Posílení autobusových linek navázaných na železnici podporuje multimodální systém vzájemně propojených druhů veřejné dopravy.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Vybraná opatření řeší především nekonkurenceschopnost veřejné dopravy v tangenciálních vazbách v Praze i regionu. Chybějící spojení by měly řešit městské železniční linky využívající zpravidla současnou infrastrukturu k vytvoření nových spojení, která budou podstatně rychlejší než ta současně nabízená. Dále je řešena nedostatečná kapacita v železniční stanici Praha hlavní nádraží.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Uvedená opatření jsou v souladu se strategickými cíli Zvýšení výkonnosti, spolehlivosti a dostupnosti dopravy prostřednictvím zvýšení počtu spojů, zavedením nových linek a doplněním infrastruktury o nová posilující opatření.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Uvedená opatření naplňují prioritní osu Preferování veřejné dopravy a její rozvoj a také Nová propojení pro různé druhy dopravy.

3.2.17 Kampaně na podporu udržitelné mobility

Oblast hodnocení

(7) Procesy v mobilitě

Nástroj dopravní politiky

(46) Kampaně na podporu udržitelné mobility



Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 498 Kampaně na podporu využívání PID
- 522 Kampaň Správné chování ve veřejné dopravě
- 32 Kampaň Čistou stopou Prahou
- 514 Finanční podpora programů pro ZŠ
- 512 Program zaměřený na vzdělávání studentů SŠ a VŠ

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Kampaně propagující udržitelnou mobilitu přispějí k celkové informovanosti obyvatel a návštěvníků Prahy o udržitelné mobilitě jako takové. Do Návrhu jsou, vzhledem ke klíčové roli systému PID, zahrnuty Kampaně na podporu užívání PID. PID je moderní a kvalitní služba pro obyvatele a návštěvníky Prahy i Středočeského kraje a jako taková musí být propagována (branding, propagace výhod využívání veřejné dopravy, propagace služeb veřejné dopravy, nových spojení apod.). Kampaně na podporu využívání PID bude doplňovat opatření Kampaně Správného chování ve veřejné dopravě, která zajistí osvětu o správném a bezpečném chování ve veřejných dopravních prostředcích, na stanicích a zastávkách.

Pro obecnou propagaci udržitelné mobility v rámci hlavního města Prahy Návrh počítá s pokračováním kampaně Čistou stopou Prahou, informační kampaní s cílem zvýšit povědomí občanů i návštěvníků Prahy o možnostech udržitelné dopravy a tím podporovat používání efektivnějších a ekologičtějších druhů dopravy. Obdobně jsou vybrána opatření propagující udržitelnou mobilitu na školách všech stupňů cílící na budoucí generaci uživatelů mobility.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Propagace a osvěta udržitelné mobility je vždy komplexní záležitostí a určitou měrou reaguje na řadu problémů zjištěných v Analýze P+. V kontextu dopravní politiky bude v rámci kampaní nutné využít tradiční ochotu využívání veřejné dopravy a propagovat nové technologie a inovace ve veřejné dopravě a možnosti cyklistické dopravy (ve vazbě na existující i nově dokončované části cyklistické infrastruktury). Kampaně se zaměří i na osvětu o negativním vlivu automobilové dopravy na prostředí města (ekologicky i prostorově), což nepřímo reaguje i na slabou stránku Modal split vnějšího pásma a Emise skleníkových plynů z automobilové dopravy. Kampaně reagují i na problematiku NIMBY („Not in my backyard“), neboť se často jedná o významnou překážku pro realizaci dopravních opatření.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Vybraná opatření jsou v souladu se všemi strategickými cíli Dopravní politiky.




Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Uvedená opatření naplňují Dopravní politiku napříč prioritními osami.



Obrázek 44 – Kampaně na podporu využívání PID

3.2.18 Inovace v městské správě dopravy

Oblast hodnocení	(4) Multimodální cestování	
	(7) Procesy v mobilitě	
Nástroj dopravní politiky	(15) Zlepšení zastávek VHD	
	(43) Plány mobility pro velké zaměstnavatele	
	(44) Reforma městské správy dopravy	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 358 Kompetence organizátora IDS v investicích
- 459 Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy
- 467 Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030
- 112 Studie městské správy dopravy
- 371 Zavádění BIM (Building Information Modeling)
- 493 Soustředění kompetenci v marketingu PID pod organizátora IDS
- 374 Fond mobility – prověření
- 65 Kompetence při správě zastávek a přestupních bodů PID

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Z velké části se jedná o procesní opatření, která mají za cíl vhodně doplnit změny a úpravy v rámci dopravní infrastruktury. Ty sami o sobě nemají ambice vyřešit všechny problémy popsané v Analýze P+. Plán mobility by neměl být řešen pouze na úrovni města, ale měl by pokračovat i na lokálních úrovních, nabízí se velcí zaměstnavatelé nebo školy, kam dojíždí větší množství lidí a je zde možnost pozitivně ovlivnit jejich dopravní návyky. Organizační změny na úrovni všech subjektů zapojených do dopravního systému mohou pomoci zvýšit procesní i realizační efektivitu. Opatření nepředstavují výrazné finanční nároky a současně mají potenciál velkého dopadu v oblasti udržitelné mobility.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Opatření reagují na velké množství nedostatků popsanych v Analýze P+, zejména na problémy popsané ve SWOT analýze – roztržitost samosprávy, majetkoprávní uspořádání a správa, neprovázanost priorit koncepčních dokumentů do rozpočtu města i obráceně. Důsledky těchto problémů se propisují do všech segmentů dopravy.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Opatření mají velmi široký záběr působnosti, proto lze konstatovat, že jsou přímo či nepřímo v souladu se všemi strategickými cíli. Největší průnik je u cílů Zlepšení lidského zdraví, Zvýšení finanční udržitelnosti a Snížení uhlíkové stopy.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Podobně jako u strategických cílů, i u prioritních os jsou opatření průřezově přímo či nepřímo v souladu. Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města je prioritní osou, která je těmito opatřeními nejvíce naplněna. Respektování a plnění principů stanovených Dopravní politikou totiž vyžaduje koordinaci a spolupráci od všech zapojených partnerů a subjektů, aby bylo možné plnohodnotně využít synergického efektu.



Obrázek 45 – Studie městské správy dopravy

3.2.19 Řízení dopravy

Oblast hodnocení	(3) Organizace a regulace	
Nástroj dopravní politiky	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity dopravní infrastruktury	
	(36) Inteligentní parkovací systémy pro oblasti	

Jaká konkrétní opatření jsou v seznamu?

- 421 Liniové řízení Pražského okruhu a částí Městského okruhu
- 434 Oblastní dopravně závislé řízení a detekce incidentů
- 445 Oblastní dopravně závislé řízení na zbývajících ústřednách
- 412 Dojezdové doby na Městském okruhu
- 248 Vývoj multiagentního a adaptivního řízení dopravy
- 427 Kooperativní systémy v dopravní infrastruktuře
- 444 Studie a vývoj aktivní detekce vozidel pomocí koop. systémů
- 428 Navádění na volná parkovací místa

Proč jsou tyto projekty vybrány?

Vybraná opatření rozšiřují oblast řízení dopravy o rozvoj nadřazených adaptivních systémů řízení dopravy a dalších telematických systémů, které by měly mít příznivý vliv na plynulost a bezpečnost silničního provozu. Akcentují také rozvoj a uplatnění kooperativních systémů, které využívá ke

zvýšení informovanosti a bezpečnosti účastníků silničního provozu, zefektivnění průjezdu vozidel hromadné dopravy a ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti jízdy vozidel s právem přednosti v jízdě. Současně zakládá dílčí podmínky pro rozvoj varovných systémů i bezobslužných systémů řízení.

Jaké problémy zjištěné v analýze vybraná opatření přímo řeší?

Sada opatření přispívá k řešení nevyužitého potenciálu pokročilých nástrojů řízení dopravy, negativnímu dopadu dopravy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví a vysoké citlivosti nadřazeného systému na mimořádné události. S využitím kooperativních systémů přispívá k řešení nízké spolehlivosti a rychlosti povrchové veřejné dopravy v radiální i tangenciální vazbě a zároveň nabízí vhodnější uspořádání a správu v oblasti stacionární části systémů preference jízdy.

Jaký je soulad se strategickými cíli P+?

Opatření by měla zvýšit efektivitu využití stávající infrastruktury a minimalizovat související negativní dopady silniční dopravy, jsou tak v souladu především se strategickými cíli zaměřenými na Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti, Zlepšení lidského zdraví a Snížení uhlíkové stopy.

Jaké prioritní osy opatření naplňují?

Vybraná opatření naplňují zejména prioritní osy Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti, Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy, Preferování veřejné dopravy a Snížení dopravní nehodovosti. Soubor opatření zajišťuje dílčí podmínky také pro udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti.

3.3 Podmíněná a související opatření

Některá opatření vybraná do Návrhu mají mezi sebou vzájemnou souvztažnost. Určitá opatření musí být realizována před jinými a část opatření se navzájem vylučuje z důvodu, že by jedno zmařilo investici jiného, i když třeba řeší odlišné problémy, to vše je potřeba v následujících podkapitolách v obecné či konkrétní rovině zmínit.

3.3.1 Podmíněná opatření

V zásobníku opatření byly autory uváděny jednotlivé závislosti mezi opatřeními. Tyto závislosti jsou uváděny jak z hlediska podmíněnosti projektů mezi sebou, tak z hlediska souvislostí mezi projekty. V následujícím jsou komentovány pouze důležité vzájemné závislosti opatření z Návrhu, nikoliv souvislosti, která je nezbytné ověřovat přímo v zásobníku opatření a během procesu realizace jednotlivých opatření a zajišťovat jejich vzájemnou koordinaci.

Z obecného hlediska lze podmíněná opatření v Návrhu rozdělit na následující typy:

- V případě, že je k nějakému opatření uvedena zároveň nějaká studie, koncepce, či akční (realizační) plán samozřejmě platí, že je by měla být vždy nejdříve realizována příslušná koncepce (strategie), následně akční (realizační) dokument koncepce, následně jednotlivé stupně projektové dokumentace ideálně společně s cost-benefit analýzou (CBA) a poté je až realizováno opatření „fyzicky“. U nových investičně velmi náročných projektů musí být součástí předprojektové přípravy i studie realizovatelnosti včetně CBA.
- V případě, že dané opatření je nezbytnou součástí celého systému opatření, musí být jednotlivé opatření systému realizovány ve vzájemné koordinaci s důrazem na celkovou funkčnost celého systému. Příkladem může být zajištění preference VHD, kdy je nezbytné zajistit projekty týkající se infrastruktury (ID48), vozidel (ID60), implementace příslušných signálních plánů

a dispečerské (řídící / kontrolní) úrovně (ID45 a ID173). V případě, kdy by jeden prvek nere realizoval, stává se systém nefunkční.

- V případě, že jsou některá opatření aplikovatelná na jiná dosud nere realizovaná opatření, musí se postupovat ve vzájemné koordinaci tak, aby byla opatření vzájemně aplikovatelná kdykoliv při realizaci. Příkladem může být aplikace Liniového řízení Pražského okruhu (ID421) na budoucí úseky Pražského okruhu (ID24, ID392, ID393), nebo vzájemná kompatibilita Mobilní dopravní aplikace (ID26) s jednotným informačním systémem hl. m. Prahy (ID339), Jednotným systémem odbavení cestujících v PID (MOS) (ID303) a Polohy spojů DPP do systému ROPID (ID384).
- V případě, že jsou opatření na sebe síťově navazující, předpokládá se jako první realizace toho opatření, které je přímo navázáno na stávající síť. Příkladem může být Tramvajová trať Pankrác – Budějovická (ID87) a Tramvajová trať Na Veselí – Pankrác (ID86), kdy musí být nejprve realizován projekt napojení na stávající tramvajovou síť v oblasti ulice Na Veselí.
- V případě opatření týkající se vysokorychlostních tratí (ID147) a zkapacitnění trati Praha – Kolín se předpokládá důsledná koordinace ze strany Ministerstva dopravy včetně zohlednění závazků vyplývajících z mezinárodních závazků (TEN-T) a nutnosti urychleného řešení zvýšení kapacity trati č. 011 (dle KJŘ) Praha – Kolín z důvodu souběhu silné příměstské a dálkové dopravy.

Konkrétní vzájemné podmíněnosti jednotlivých opatření v Návrhu, které je nezbytné okomentovat samostatně, jsou následující:

- Vítězná – Most legií (ID365) a Oprava Mostu legií (ID187): Nezbytná je dřívější realizace opatření Oprava Mostu Legií a až následně projektu revitalizace ulice Vítězná – Most legií vzhledem k předpokládané úpravě trasy (osy) tramvajových kolejí na mostě.
- Západovýchodní cyklomagistrálu (Smíchov – Vinohrady) (ID555) a Humanizace Severojižní magistrály (ID414): Nezbytné je nejdříve realizovat zklidnění SJM a následně až kompletní západovýchodní cyklomagistrálu vzhledem k velmi vysokým intenzitám dopravy v oblasti. Částečná realizace opatření pro podporu cyklodopravy je možná i bez zklidnění SJM.
- Rekonstrukce trati Praha–Libeň – Praha–Malešice (ID481) a Mimoúrovňový přesmyk Praha–Libeň (ID170) a Zdvoukolejnění trati Praha–Radotín – Praha–Vršovice čekací k. (ID588): Zásadním podmiňujícím opatřením je realizace mimoúrovňového přesmyku v obvodu žst. Praha–Libeň, který je nejslabším článkem z hlediska kapacity. Stavebně lze však jednotlivá opatření realizovat samostatně bez možnosti plného využití nové kapacity či plnohodnotného zavedení nových městských železničních linek v předmětných trasách.
- Pro zavedení vrstvy Spěšných vlaků v PID (ID341) je podmiňující zkapacitnění železniční infrastruktury, tedy zejména Zkapacitnění trati č. 011 (např. ID 162), Optimalizace trati Praha–Smíchov – Černošice (ID213), Optimalizace trati Praha hl. n. – Praha–Smíchov (ID 160), Optimalizace trati Praha–Vysočany – Lysá nad Labem (ID321) a 8. nástupiště žst. Praha Hlavní nádraží (ID 244). Ve velmi omezené míře lze samozřejmě zavést některé spěšné vlaky i bez zkapacitnění železniční infrastruktury.
- Pro zavedení nových městských železničních linek je podmiňující zkapacitnění železniční infrastruktury, tedy zejména Rekonstrukce trati Praha–Libeň – Praha–Malešice (ID481), Mimoúrovňový přesmyk Praha–Libeň (ID170), Optimalizace trati Praha hl.n. – Praha–Smíchov (ID160) a zřízení nových zastávek Praha–Dolní Počernice jih (ID219) a Praha–Jahodnice (ID218)

- Realizace 2. vestibulů metra Hradčanská, Vltavská (ID476) a Železniční spojení Praha – Letiště – Kladno (ID83): Obě opatření musí být řešeny ve vzájemné koordinaci. Vybudování obou vestibulů je nezbytnou podmínkou pro propojení železničních stanic s linkami A a C metra a zároveň součástí stavebních objektů projektu rekonstrukce železničního spojení Praha – Letiště – Kladno (ID 83).
- Opatření Hostivařská spojka – propojení SOKP 511 – Přátelství (ID396), Obchvat Dolních Měcholup (ID270), Propojení Průmyslová – Kutnohorská (Hostivařská spojka) (ID484) musí být realizovány paralelně s opatřením Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1) (ID24)
- Opatření Propojení Dopraváků – Spořická (nové napojení Čimic) (ID397) musí být realizováno paralelně s opatřením Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně – Březiněves) (ID392)
- Opatření Křižovatka Beranka (ID267) musí být realizováno paralelně s opatřením Napojení křižovatky Beranka (ID487)
- Opatření Radlická radiála (proj. příprava) musí být realizováno paralelně s opatřeními Optimalizace uzlu Barrandovský most a jeho rozvoj (ID370), respektive následnou realizací optimalizace, Tramvajová trať Dvorecký most (ID80) a Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1). Neboli, zprovoznění Radlické radiály může nastat až po optimalizaci uzlu Barrandovský most, zprovoznění Dvoreckého mostu a stavby 511 Pražského okruhu (D0)
- Opatření Libeňská spojka (projektová příprava) (ID399) musí být realizováno paralelně s opatřením Městský okruh – Pelc–Tyrolka – Štěrboholská r. (proj.příp.) (ID398). Nezbytné je tato dvě opatření koordinovat s opatřením Pražský mytný systém, realizace (ID197)

Specifickou dvojicí podmiňujících opatření jsou opatření týkající se odstranění vnitřního dluhu komunikační sítě, tedy Vnitřní dluh komunikační sítě – zastavení dalšího růstu (ID102) a Vnitřní dluh komunikační sítě – úplné odstranění (ID108). Kdy do Návrhu je z finančních důvodů i možností časového souběhu z těchto opatření vyplývajících uzavírek vybráno pouze opatření Vnitřní dluh komunikační sítě – zastavení dalšího růstu (ID102). Opatření jsou nastavena jako základní (ID102) a rozšiřující (ID108), tedy není možné zahájit odstraňování vnitřního dluhu bez ucelené kompenzace na zastavení jeho dosavadního růstu. Opatření na odstraňování vnitřního dluhu (ID 108) však lze realizovat i jen dílčím způsobem stanovujícím pozvolnější tempo snižování vnitřního dluhu.

3.3.2 Související opatření

V následujícím jsou uvedeny dvojice souvisejících opatření s označením preferovaného opatření v Návrhu pomocí rámečku a krátkým odůvodněním výběru. Opatření zde uvedená nejsou k sobě alternativami, souvisí spolu obvykle investičně a časově.

- Zkapacitnění trati Praha – Kolín (ID162) / Zkapacitnění trati Praha – Kolín novostavbou v nové stopě (ID587)

Problém vyčerpání kapacity klíčové tratě č. 011 Praha – Kolín je v Návrhu řešen zařazením dvou opatření, které zvýšení kapacity řeší. V případě zkapacitnění tratě Praha – Kolín v současné stopě proběhly studie proveditelnosti, řešení novou stopou je zcela novým námětem, který reaguje na urgentnost řešení a vzdálený horizont realizace Rychlých spojení. Výběr konkrétního opatření je v gesci Ministerstva dopravy, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí podporuje jakékoliv dostatečné zvýšení kapacity železniční infrastruktury v tomto směru využitelné pro příměstskou dopravu a zvýšení její spolehlivosti.

- **Bezbariérové zpřístupnění stanice Staroměstská (ID124)** / Realizace 2. vestibulu Staroměstská (ID477)

Vzhledem k vnitřnímu závazku hl. m. Prahy o bezbariérovosti všech stanic metra do roku 2025 bylo vybráno opatření, které k tomuto datu směřuje, ačkoliv nový vestibul s eskalátory včetně bezbariérového zpřístupnění by využilo mnohonásobně více cestujících v dopravně špatně obslužené části centra města. Opatření lze v průběhu projednávání projektu zaměnit, neboť dle platného i projednávaného územního plánu má mít stanice Staroměstská plnohodnotný vestibul. Nový vestibul by totiž umožnil také bezbariérový vstup a výstup do stanice jen v delším časovém horizontu než je rok 2025.

- **Městský okruh – Pelc–Tyrolka – Balabenka – Štěrboholská rad. (ID398)** / Křižovatky Kbelská x Kolbenova a Poděbradská (ID260)

Opatření Městský okruh – Pelc–Tyrolka – Balabenka – Štěrboholská radiála (ID398) bylo zvoleno především vzhledem ke své komplexnosti, ale také proto, že projednání souvisejícího opatření je velmi problematické a vyčerpalo by značnou část městského rozpočtu na opatření, které potřebuje podrobit dalšímu prověřování s ohledem na projektovou přípravu úseků MO. Vzhledem k okolí ulice Kbelská v oblasti Hloubětína je vhodné preferovat omezení negativních vlivů na okolí, než úsek trvale výrazně zkapacitňovat. Část zde realizovaných relací převezme po roce 2030 nový úsek Městského okruhu v úseku Pelc–Tyrolka – Balabenka – Štěrboholská radiála.

- **Lávka Holešovice – Karlín (ID347)** / Propojení Holešovice – Karlín (Nový Karlínský most) (ID285)

Opatření Lávka Holešovice – Karlín bylo vybráno především pro svou vyšší efektivitu, jednodušší projednatelnost vzhledem k dlouhodobě dohodnuté poloze, stav přípravy a lehčí propojitelnost s dopravní sítí města do roku 2030.

- **Metro D: úsek Náměstí Míru – Pankrác (proj. příprava) (ID162)** / Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Náměstí Míru (ID123)

Vzhledem k hlubinnému založení stanice Náměstí Míru není možné vybudovat samostatné bezbariérové zpřístupnění umístěný mimo prostory budoucí stanice Náměstí Míru na trase D, která by měla být realizována s ohledem na priority těsně po roce 2030.

- **Železniční spojení Praha – Letiště – Kladno (ID 83)** / Studie bezbariérového zpřístupnění stanice metra Hradčanská (ID 126)

Vzhledem k hlubinnému založení stanice Hradčanská není možné vybudovat samostatné bezbariérové zpřístupnění umístěné mimo prostory budoucí železniční stanice Praha–Hradčanská, která by měla být realizovaná v návrhovém horizontu tohoto dokumentu.

- **Libeňská spojka (ID 399)** / Zahloubení ulice V Holešovičkách (ID 281)

Tunelové stavby jsou inženýrsky a finančně velmi náročné dílo, je proto nežádoucí vybudovat dvě prakticky paralelní takové stavby. Preferováno je tedy stabilizovanější opatření Libeňská spojka, které je zároveň nutnou podmínkou dostavby Městského okruhu v podobě silnice pro motorová vozidla. Kombinace nových úseků Městského okruhu a Libeňské spojky odvede z ulice

V Holešovičkách část dopravních relací. Zachování kapacitního povrchového vedení provozu primárně ve směru k Městskému okruhu je zde výhodné i s ohledem na přímé provozní souvislosti s kaskádou tunelů na Městském okruhu (hrozba závažných negativních dopadů na zbývající území městské části Praha 8 v důsledku nestability provozu kapacitní radiální komunikace).

Opatření, která se v této oblasti uplatní k omezení negativních dopadů dopravy, musí zaručit dodržování hygienických limitů, ale zároveň nesmí nepřiměřenými způsoby (ekonomicky, zdravotně) narušit práva ostatních obyvatel a návštěvníků města.

Zahloubení ulice V Holešovičkách, či její části, lze realizovat buď z jiného finančního zdroje (mimo kapitolu Doprava rozpočtu města), nebo až po vzájemné dopravně-inženýrské a ekonomické optimalizaci se souvisejícími infrastrukturními projekty v okolí (např. Městský okruh s Libeňskou spojkou). Opatření je v souladu s Dopravní politikou

- **Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1) (ID 24)** / Zakrytí ul. Spořilovská (Zelený zip pro Spořilov) (ID247)

Vzhledem k finanční náročnosti a stavu přípravy byl vybrán projekt v širším územním měřítku komplexnější a účinnější, tedy Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1) (ID 24), který odvede velkou část tranzitní dopravy mimo město a významně sníží zatížení Spořilovské ulice.

Opatření, která se v této oblasti uplatní k omezení negativních dopadů dopravy, musí zaručit dodržování hygienických limitů, ale zároveň nesmí nepřiměřenými způsoby (ekonomicky, zdravotně, ...) narušit práva ostatních obyvatel a návštěvníků města.

V případě nalezení jiných zdrojů financování (mimo kapitolu Doprava rozpočtu města) lze realizovat i projekt Zakrytí ul. Spořilovská (Zelený zip pro Spořilov) (ID247) pro urbanistické zcelení lokality i po zprovoznění výše zmíněno úseku Pražského okruhu. Opatření je v souladu s Dopravní politikou.

- **Nové spojení (Metro S) (ID167)** / **Průjezdny model železničních linek (ID166)**

Projekt zavedení plně průjezdného modelu železničního uzlu Praha prostřednictvím nových tunelových tratí bude časově, investičně i stavebně mimořádně náročný. Proto do návrhu zařazujeme toto opatření ve smyslu projektové přípravy. Opatření zavedení průjezdného modelu v Praze dosud ukončených železničních linek je relativně rychle realizovatelné opatření, které po zkapacitnění železniční infrastruktury pomocí v Návrhu obsažených opatření využije potenciál průjezdného modelu tam, kde je to možné.

- **Železniční odstavy (ID243)** / **Průjezdny model železničních linek (ID166)**

Průjezdny model železničních linek částečně redukuje požadavky na sedlové i noční odstavování železničních souprav na území hlavního města. Obě tato opatření jsou zařazena v Návrhu, nicméně jejich realizace není vzájemně podmíněna. V případě nemožnosti zřízení nových odstavných kapacit by bylo zavedení průjezdných linek nejen v regionální dopravě naprostou nutností. Optimální je tedy realizace obou opatření pro zajištění provozu různých druhů linek příměstské železniční dopravy.

- **Optimalizace trati Praha – Mladá Boleslav – Liberec (ID157)** / **RS – Rychlá spojení (ID147)**

Obě opatření zahrnutá do Návrhu sledují zlepšení železničního spojení v ose Praha – severovýchod. Optimalizace trati Praha – Liberec se opakovaně studijně prověřuje a v případě, že se prokáže potřebnost a proveditelnost vedení trati RS5 přes Liberec, ztratí toto opatření jako celek na významu.

Volba opatření je v gesci Ministerstva dopravy, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí podporuje jakékoliv dostatečné zvýšení kapacity železniční infrastruktury v tomto směru využitelné pro příměstskou dopravu a zvýšení její spolehlivosti.

- **Zkapacitnění trati Praha – Kolín (ID162)** a **Zkapacitnění trati Praha – Kolín novostavbou v nové stopě (ID587)** / **RS – Rychlá spojení (ID147)**

Zkapacitnění trati Praha – Kolín je zařazeno kvůli urgenci v otázce vyčerpané kapacity dopravní cesty a horizontu zprovoznování prvních úseků Rychlých spojení. V případě zkapacitnění tratě 011 v současné stopě proběhly studie proveditelnosti, řešení novou stopou je zcela novým námětem, který reaguje na urgentnost řešení a vzdálený horizont realizace Rychlých spojení. Pokud by došlo k průlomů v přípravě a realizaci tratí RS 1, resp. RS 5 s adekvátní využitelností železniční sítě pro příměstskou dopravu, stanou se pravděpodobně tato opatření bezpředmětnými. Výběr konkrétního opatření je v gesci Ministerstva dopravy, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí podporuje jakékoliv dostatečné zvýšení kapacity železniční infrastruktury využitelné pro příměstskou dopravu a zvýšení její spolehlivosti.

- **Zřízení stanicového bikesharingu (ID513)** / Podpora bezstanicového bikesharingu (ID517)

Vzhledem k charakteru obou opatření bylo vybráno takové, které je snáze kontrolovatelné městem. Město může lépe definovat podmínky, další rozvoj apod. Naopak v případě bezstanicového bikesharingu je z pozice města obtížnější do systému jakkoliv zasahovat, už jen proto, že se nabízí prostor pro větší počet společností, která se pak z pohledu uživatele jeví nejednotně.

4 Dopady návrhu

4.1 Dopravní modelování

4.1.1 Popis modelu a jeho tvorby

Pro vyčíslení předpokládaných dopadů realizace navrhovaných opatření byl v gesci TSK, a. s. zpracován multimodální dopravní model. Ten je založen na podobných principech, jaké byly používány v analytické části projektu P+.

Dopravní model slouží pro simulaci procesů reálného dopravního systému (skutečného stavu), jeho hlavní náplní je však predikce budoucího vývoje.

Přesnost vlastní prognózy úměrně klesá se vzdáleností řešeného horizontu, a to kvůli neznámým geopolitickým veličinám, změnám dopravního chování v čase, neznalosti budoucího ekonomického vývoje a dalším environmentálním vlivům spojených s regulací (automobilové) dopravy.

Standardní multimodální model (včetně použitého modelu TSK) pracuje ve 4 fázích:

1. Určení (generování) objemu dopravy pro každou oblast (model TSK obsahuje cca 1 500 zón) – tato fáze zahrnuje výpočet objemu dopravy, která má zdroj nebo cíl v jednotlivých oblastech (A, B – viz obr. 42).
2. Určení velikosti dopravních vztahů mezi jednotlivými oblastmi – cílem je určení matice vztahů mezi všemi oblastmi v dopravním modelu (vazba A → B), (tzv. distribuce cest do zdrojů a cílů).

3. Volba dopravního prostředku (mode choice) – určení podílu jednotlivých druhů doprav, model TSK pracuje se dvěma módy: IAD a VD, nezahrnuje tedy pěší a cyklistickou dopravu (zpravidla na kratší vzdálenosti).
4. Intenzity na úsecích komunikační sítě – rozvrhování (přidělení) poptávky jednotlivých dopravních módů na příslušnou dopravní síť (mezi zdrojem A a cílem B zpravidla existuje více cest, pomocí modelu lze vyčíslit míru jejich využívání).



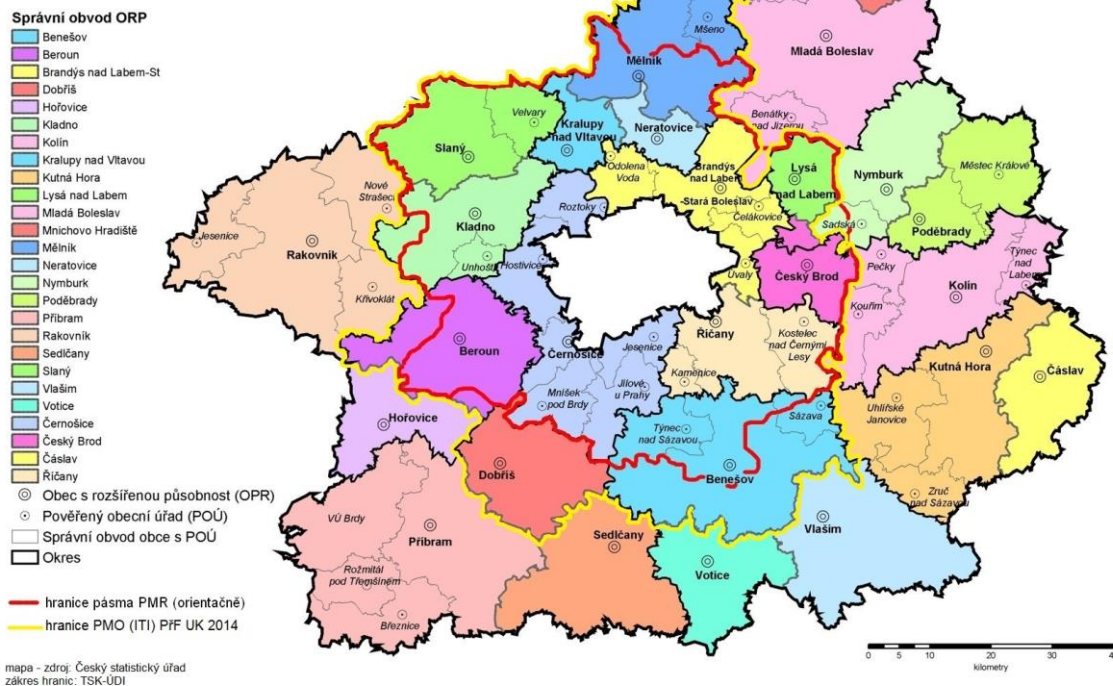
Obrázek 46 – Princip dopravního modelu

4.1.2 Základní parametry modelu P+

Pro potřeby zpracování podkladů pro projekt P+ bylo možné využít výchozí dopravní modely ze dvou pracovišť – TSK a IPR. Zatímco na TSK je zpracováván a průběžně aktualizován model současného stavu (2017) a krátkodobého výhledu (max. do roku 2030), na IPR je v obdobné podrobnosti k dispozici model ve vazbě na ÚPSÚ (po roce 2030, až cca r. 2050). Pro období kolem roku 2030 jsou schopni vytvořit konkrétní model jak pracovníci TSK, tak i IPR. Po vzájemné dohodě v rámci pracovní skupiny bylo rozhodnuto, že výpočtové operace pro potřeby P+ bude zajišťovat zejména pracoviště TSK s tím, že IPR bude poskytovat potřebnou součinnost a konzultace. IPR zajistil zejména údaje o území pro srovnávací současný stav 2015 a návrhový horizont 2030. Pro Prahu byly v obou časových sadách dat poskytnuty podrobné údaje, v členění na jednotlivé ZSJ, o počtech obyvatel a jejich věkové struktuře, pracovních příležitostech a hrubých podlažních plochách budov. Pro aglomerační pásmo byly poskytnuty pouze koeficienty demografického vývoje v členění na správní obvody ORP.

V letech 2015–2018 se TSK podařilo vyhodnotit řadu speciálních dopravních průzkumů, které byly zaměřeny zejména na dopravní chování obyvatel i návštěvníků hlavního města. Výsledkem bylo dokončení multimodálního dopravního modelu v rozsahu města a jeho spádového území – viz obr. 43. Na podkladu administrativní mapy Středočeského kraje je zde červenou čarou vyznačen rozsah modelového území, které zahrnuje podstatnou část Pražské metropolitní oblasti (PMO), vymezené pro potřeby Integrovaných teritoriálních investic (ITI) – žlutá čára. Z této oblasti není v modelu zahrnut správní obvod ORP Dobříš, jižní část SO ORP Benešov a převážně lesnaté okrajové části SO ORP Beroun, Kladno a Mělník, kde se nacházejí jen menší obce. Veškerá doprava překračující hranici modelového území je však zohledněna formou vnějších vstupů.

Administrativní členění kraje Administrative breakdown of the region



Obrázek 47 - Rozsah modelového území

Při zpracování tohoto modelu bylo využito zejména následujících průzkumů a šetření:

- dopravně–sociologické průzkumy zaměřené na dopravní chování obyvatel Prahy a Středočeského kraje,
- směrové průzkumy IAD i VD na vybraných kordonech,
- profilové průzkumy IAD a VD,
- speciální dopravní průzkumy (např. Letiště Václava Havla Praha).

Z výchozího modelu současného stavu byly odvozeny 2 pracovní výhledové modely pro rok 2030:

- základní model BAU (Business as Usual)
- model návrhu

Tyto pracovní modely byly mimo jiné využity při hodnocení jednotlivých opatření (viz kap. 2.6.3), doporučení se pak propsala do výsledného Návrhového modelu (viz kap. 4.1.4).

4.1.3 Model BAU

Tento model byl vypracován ve dvou provedeních. Na jaře 2017 byl zpracován pracovní model BAU, který byl založený pouze na růstových koeficientech (oproti současnému stavu) v jednotlivých zónách a projekci dopravních vztahů, bez zohlednění vzájemné interakce mezi IAD a VD. Při finálním zpracování byly oba modely (BAU i Návrh) zpracovány na jednotných principech 4-fázového multimodálního modelu, popsaných v kap. 4.1.1, tak, aby byly výstupy obou těchto modelů plně srovnatelné.

Pojetí modelu BAU:

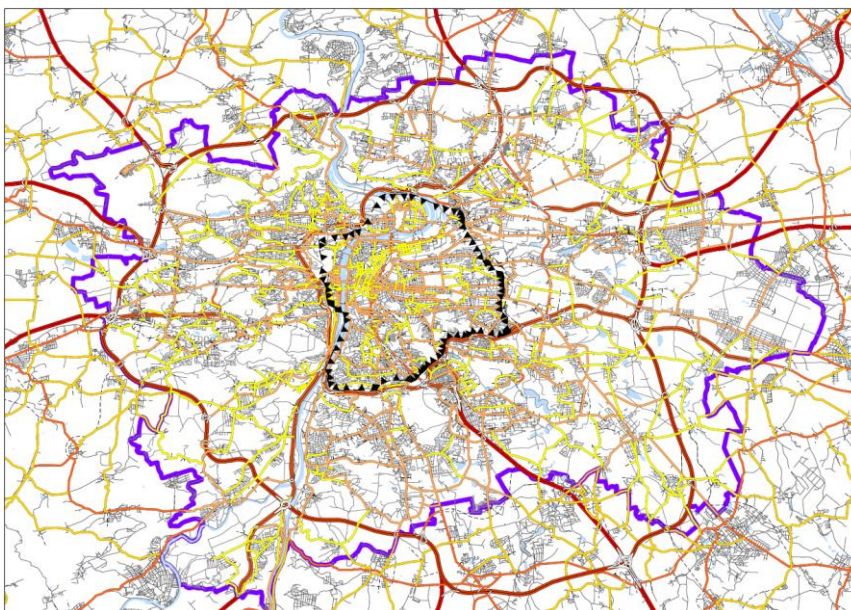
- rozvoj území v návrhovém roce 2030 dle podkladů o území (viz kap. 4.1.2),
- konzervativní prognóza rozvoje Letiště Václava Havla v Praze na úrovni 19 mil. odbavených leteckých cestujících za rok (v r. 2017 dosaženo 15,4 mil.),
- stávající stav infrastruktury VD (srpen 2017),
- jen minimální navýšení počtů spojů VD na stávající infrastrukturu ve vybraných směrech,
- stávající stav sítě pozemních komunikací (k roku 2017),
- stávající stav regulací IAD (ZPS červenec 2018, včetně připravované ZPS v MČ Praha 4).

4.1.4 Návrhový model

Model Návrhu navázal na výše uvedený aktualizovaný model BAU s tím, že objemy dopravy v jednotlivých zónách (tj. výsledek 1. fáze modelu), závisící na zmíněných charakteristikách území, zůstaly konstantní. Předmětem modelování byly dopady souhrnu opatření pro Návrhovou část.

Opatření byla v modelu zohledněna dle dostupné dokumentace, tj. u doplněné infrastruktury se vycházelo zejména z popisu každého opatření (trasování v území, parametry stavby), u opatření týkající se veřejné dopravy dodal podklady ROPID (linkové vedení, počty spojů, intervaly). Některá opatření byla do modelu zanesena pouze ve zjednodušené podobě, neboť není v tuto chvíli znám detailnější popis záměru. Jednalo se např.:

- Pražský mýtný systém, realizace – zjednodušeně bylo modelováno jako poplatek za přejezd kordonu uvnitř trasy (plánovaného) Městského okruhu, včetně opakování platby za opakované přejezdy během dne a bez zohlednění výjimek (např. slev pro rezidenty nebo při opakování přejezdů). Modelovým výsledkem je snížení počtu jízd OA se zdrojem nebo cílem na území uvnitř budoucího MO o 11 % (samotných přejezdů hranice o 19 %),
- Rekonstrukce ulice Vinohradská, – snížení kapacity komunikace pro IAD o cca 20 %,
- Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě (TRAM) – modelovým zvýšením jízdních dob při průjezdu oblastí na cca dvojnásobek s cílem snížit podíl tranzitní automobilové dopravy, která nemá zdroj ani cíl v nejbližším okolí.



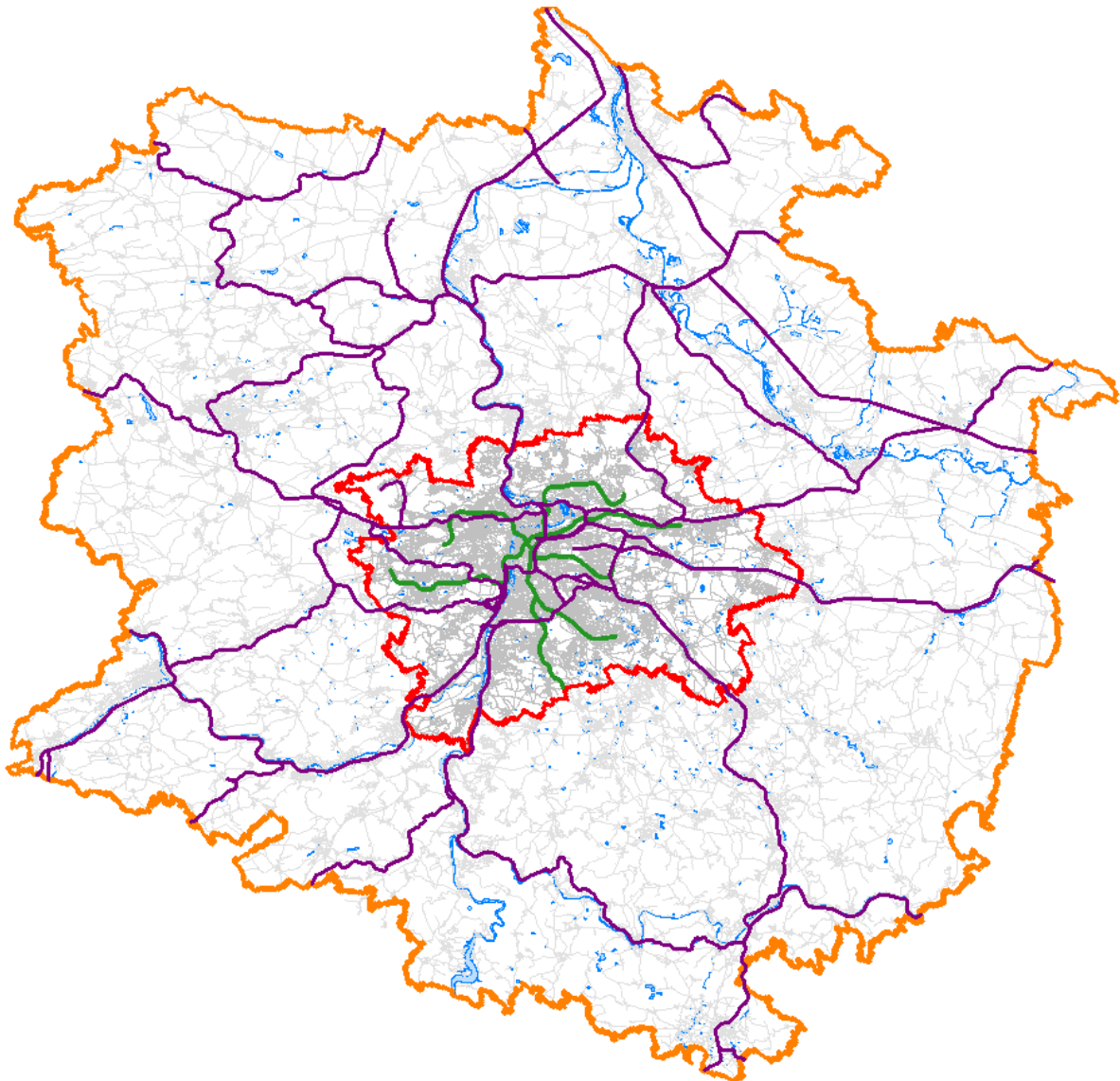
Obrázek 48 – Rozsah pražského mýtného systému v modelu (oblast uvnitř budoucího MO)

Některá opatření byla v modelu zanedbána zejména díky nedostatku vstupních informací, jmenovitě lze uvést:

- Rozvoj zón placeného stání – bez konkrétní specifikace není možno dopady přesně vyčíslit,
- Preferenční osy VHD v Praze – aktuálně není znám očekávaný dopad do jízdních dob spojů veřejné dopravy, nejsou známy konkrétní parametry úprav uličního profilu.

Návrhový model hromadné dopravy (HD) zahrnuje:

- cca 3 800 zastávek HD,
- cca 560 linek a přes 2300 variant tras,
- cca 1 500 dopravních zón, rozdělených na cca 2 600 dílčích zón (připojení na síť),
- 11 dopravních systémů (metro, tramvaj, autobus městský PID, autobus příměstský PID, autobus dálkový mimo PID, autobus regionální mimo PID, autobusy mimo PID zvláštního účelu, vlaky dálkové dopravy, vlaky osobní dopravy, přívozy a pěší).



Obrázek 49 – Rozsah modelované sítě hromadné dopravy

Návrhový model automobilové dopravy (AD) zahrnuje:

- cca 8 tis. (obousměrných) úseků komunikační sítě,
- cca 6 tis. uzlů (křižovatek a připojovacích bodů),
- cca 1500 dopravních zón,
- 3 dopravní systémy: osobní automobily (vč. dodávek), střední nákladní automobily, těžká vozidla – *pozn. předmětem modelování byla především osobní doprava, nákladní doprava sloužila spíše jako pozadí při zatěžování komunikací (a čerpání jejich kapacity).*



Obrázek 50 – Rozsah modelované sítě automobilové dopravy

4.1.5 Výstupy dopravního modelu

Mezi hlavní výstupy dopravního modelu patří zejména vyčíslené indikátory, které jsou detailně popsány v samostatné kapitole 4.2.1.

4.1.6 Interpretace výsledků

Úvodem je nutné podotknout, že ve výsledcích posouzení Návrhu dochází k vyhodnocení všech vybraných opatření současně. Není možné plně identifikovat vlivy jednotlivých opatření, neboť může docházet k různým efektům spolupůsobení. Dále v textu je alespoň orientačně vyčíslen průpis opatření do jednotlivých fází modelování.

1. fáze generování objemů dopravy závisí pouze na charakteristikách území a jak už bylo uvedeno v kap. 4.1.4, výsledky 1. fáze jsou stejné v BAU i v Návrhu.

Naopak **2. fáze distribuce mezioblastních vztahů** přináší do modelu značné změny. Tato fáze je v modelu P+ postavena na časové dostupnosti. Pokud se zlepšením dopravní infrastruktury dosáhne zvýšení rychlosti cestování, při zachování stejné průměrné cestovní doby to umožní cestovat na větší vzdálenost. Tím dojde i ke zvýšení přepravního výkonu (v oskm). U IAD došlo k prodloužení průměrné délky jízdy (za celou modelovou síť) z 14,4 km v BAU na 15,7 km v Návrhu (tj. cca +10 %), u VD se průměrně jedna cesta prodloužila z 10,0 na 10,5 km (tj. cca +5 %). Na zvýšení rychlosti cestování má v Návrhu jednoznačně největší vliv rozvoj dálniční sítě. V první řadě je to ucelený segment staveb Pražského okruhu (dálnice D0) 518+519+520 v severní části města, který navíc nabízí i nové přímé propojení obou břehů Vltavy na severu Prahy a tím umožňuje nové jízdy automobilů v těchto relacích. Další v pořadí je jihovýchodní segment PO (stavba 511 D1 – Běchovice), následuje dálnice D3, přeložka I/12 a Aglomerační okruh (mezi D7 a D8). U VD je tento vliv daleko slabší, jmenovitě lze uvést např. železniční spojení do Kladna. Takto kalkulovaný vliv změny směřování cest od zdrojů k cílům je ovšem ryze teoretický a lze si takové působení představit až jako dlouhodobější důsledek po zprovoznění staveb (snadněji lidé např. změni oblíbené místo nakupování, méně snadno změni pracoviště nebo se dokonce přestěhují, jen kvůli tomu, že se v některém směru změnila časová dostupnost).

3. fáze volby dopravního prostředku je v použitém modelu navržena velmi konzervativně (mj. i vzhledem k doporučení agentury JASPERS použít nižší koeficient citlivosti logitového modelu -0,03 na minutu). Modelové změny volbou dopravního prostředku jsou tedy znatelně menší než v předchozí fázi. Změny ve prospěch VD lze vypátrat např. u železnice na Kladno, změny ve prospěch IAD zejména v severní a východní části Prahy (zřejmě vliv dálničních staveb včetně PO).

4. fáze – přidělení na konkrétní trasu přináší (dle očekávání) největší změny. U IAD jsou významné dopravní výkony navázány na dálniční stavby a jejich přívaděče. V severní a východní části města tak ve vnějším pásmu dochází ke snížení zátěže na řadě komunikací, také včetně Tunelového komplexu Blanka a návazných ulicích. Ve druhém sledu se na tyto komunikace může přesunout i část dopravy z centra, takže i tam model ukazuje drobné snížení zátěže (a tedy i zlepšení průjezdnosti). U veřejné dopravy jde především o přesun z autobusů na nové kolejové trasy, resp. trasy s posílenou nabídkou, tedy zejména železniční radiály, metro D a významná tramvajová propojení.

Mýto bylo do návrhového modelu vloženo samostatně jako poslední krok, můžeme zde tedy okomentovat jeho vliv přes všechny fáze modelu. Zjednodušený model mýta je popsán v kap 4.1.4. Výsledkem je snížení počtu jízd OA se zdrojem nebo cílem uvnitř MO o 11 % (samotných přejezdů hranice o 19 %), což největší měrou přispívá k výslednému snížení intenzit AD v oblasti uvnitř budoucího MO. Velmi nepatrné navýšení intenzit AD lze zaznamenat na Jižní spojce, Štěrboholské radiále, Průmyslové ulici a několika málo dalších profilech. Vlivem mýta pro AD dochází k posílení podílu HD na dělbě přepravní práce na radiálních směrech, tento efekt má za následek též prodloužení průměrné cestovní doby HD, neboť se zvedají finanční náklady (a tedy tím i celkové generalizované náklady) AD na daných přepravních vztazích a lidé jsou ochotni si ve větší míře volit mód HD na delších relacích, kde dříve častěji volili mód AD.

Z hlediska **modelu HD** je možno dále zdůraznit tyto výsledky:

- Obecně dochází k nárůstu poptávky po železniční dopravě v souvislosti s jejím posílením (zejména kratší intervaly a nová tangenciální propojení, která jsou z hlediska cestovní doby relativně rychlejší než současné autobusové linky).
- Nejzřetelnější nárůst v železniční dopravě je v oblasti tzv. PRAKu, kdy železniční doprava přebírá významnou část přepravních vztahů směr letiště a Kladno, které byly doposud v režii autobusové dopravy.
- Dále je znatelně zatížena linka metra D, ale vzhledem k provozu jen v úseku Pankrác – Depo Písnice není její zatížení srovnatelné s ostatními linkami metra, ale „jen“ s nejvýznamnějšími tramvajovými tratěmi.
- Na tramvajových tratích dochází k největším nárůstům na nových nebo stávajících propojeních v centru a širším centru města – tzv. Jižní tangenta (Budějovická – Dvorce – Dvorecký most – Anděl), Muzeum – Hlavní nádraží – Masarykovo nádraží, Ohrada – Palmovka.

4.2 Indikátory dopravního systému

Aby bylo možné sledovat předpokládané dopady Návrhu na mobilitu v Praze a okolí, byly již v analytické části projektu navrženy indikátory popisující nejdůležitější charakteristiky dopravního systému. Tyto indikátory jsou rozděleny do dvou základních skupin:

- Indikátory z dopravního modelu
- Indikátory ze statistik a průzkumů

Tyto dvě skupiny indikátorů jsou popsány v následujících podkapitolách.

4.2.1 Indikátory z dopravního modelu

Indikátory z první skupiny, které byly vyčísleny již v analytické části projektu pro rok 2016, byly aktualizovány pro scénář BAU na úrovni roku 2030 a pro Návrh na úrovni roku 2030. Jejich hodnoty jsou tudíž vzájemně porovnatelné a je přímo možné sledovat, jaký vliv na charakteristiky dopravního systému bude mít implementace Návrhu.

Na základě těchto indikátorů je možné provést srovnání stavu Business As Usual v roce 2030 s Návrhem v roce 2030 s ohledem například na dopravní výkony jednotlivých módů nebo modal split. Tyto indikátory jsou uvedeny v příloze tohoto dokumentu.

4.2.2 Indikátory nemodelované

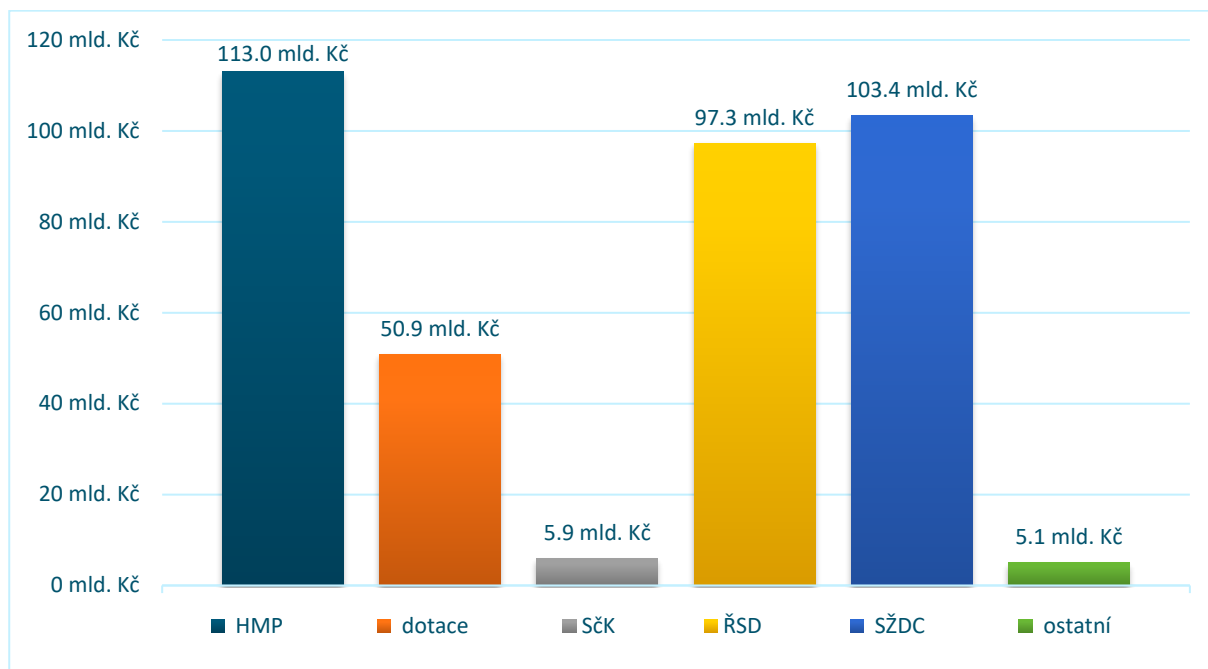
Skupina indikátorů ze statistik a průzkumů pak byla v průběhu prací na projektu aktualizována a specifikována v Dopravní politice. Tyto indikátory jsou pak vyčísleny v této zprávě a jsou rovněž stanoveny cílové hodnoty, ke kterým by měla implementace Návrhu směřovat.

Indikátory byly ve fázi tvorby dopravní politiky navrženy, případně upraveny z analytické části, tak, aby jejich pomocí bylo možné co nejlépe sledovat naplňování principů schválené dopravní politiky.

Pro každý z indikátorů bylo snahou získat historickou řadu hodnot, ze které by byl patrný trend vývoje indikátoru. Tyto řady jsou obvykle uvedeny od roku 2010 do roku 2017. V některých případech nebylo možné indikátory pro všechny konkrétní roky vyčíslit. Následně byly pro každý indikátor stanoveny následující dvě hodnoty budoucího vývoje:

- BAU (Business As Usual) 2030 – hodnota indikátoru v roce 2030 předpokládaná v případě, že nedojde k implementaci Návrhu
- Návrh 2030 – hodnota indikátoru v roce 2030 předpokládaná v případě implementace Návrhu

Investiční náklady Prahy se podílejí na celkových investičních nákladech jen zčásti. Podíly hlavního města Prahy, partnerských subjektů a dotací na investičních nákladech opatření Návrhu jsou zobrazeny na grafu uvedeném níže. Z dostupných údajů je zřejmé, že podíl investičních nákladů Prahy na celkových investičních nákladech spojených s opatřeními Návrhu je necelá jedna třetina.



Obrázek 52 – Podíly Prahy, partnerských subjektů a dotací na investičních nákladech Návrhu

Organizace	HMP	dotace	SČK	ŘSD	SŽDC	ostatní
Investiční náklady (mld. Kč)	113 mld. Kč	50,9 mld. Kč	5,9 mld. Kč	97,3 mld. Kč	103,4 mld. Kč	5,1 mld. Kč

Tabulka 11 – Investiční náklady Návrhu

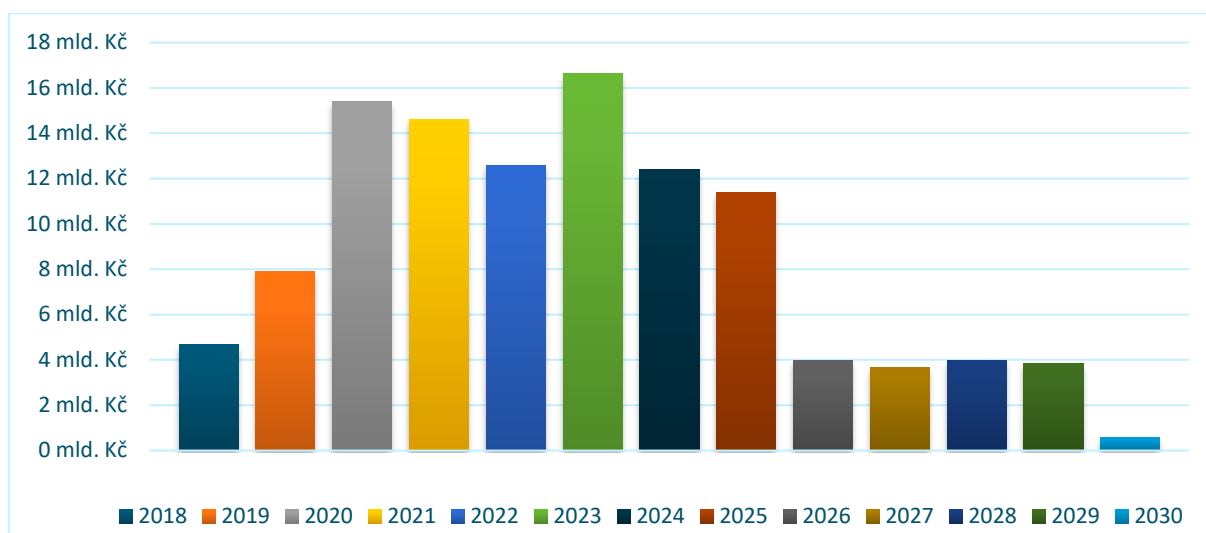
4.3.1.1 Investiční náklady Prahy

Hlavní pozornost týkající se investičních nákladů plánu mobility byla zaměřena na náklady města Prahy, pro které je plán mobility závazným dokumentem. Náklady byly vyčísleny za jednotlivé roky, kdy bude plán mobility 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.

rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Investiční náklady (mld. Kč)	4,7 mld. Kč	7,9 mld. Kč	15,4 mld. Kč	14,6 mld. Kč	12,6 mld. Kč	16,6 mld. Kč	12,4 mld. Kč	11,4 mld. Kč	4,0 mld. Kč	3,7 mld. Kč	4,0 mld. Kč	3,8 mld. Kč	0,6 mld. Kč

Tabulka 12 – Investiční náklady Prahy spojené s Návrhem v jednotlivých letech

Při zobrazení těchto nákladů na grafu s časovou osou je patrné, že většina těchto nákladů bude proinvestována mezi roky 2020 a 2025, přičemž je počítáno s investováním více než 16 miliard Kč ročně (rok 2023).



Obrázek 53 – Investiční náklady Prahy spojené s opatřeními Návrhu

V letech 2020–2025 se projevuje realizace velkých infrastrukturních opatření. Jsou to zejména opatření z nástrojů dopravní politiky Metro – rozvoj sítě, Tramvajová doprava – rozvoj sítě, Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury nebo Ekonomická regulace automobilové dopravy – mýto.

4.3.1.2 Investiční náklady partnerských organizací a dotace

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

rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Praha (mld. Kč)	4,7	7,9	15,4	14,6	12,6	16,6	12,4	11,4	4,0	3,7	4,0	3,8	0,6
dotace (mld. Kč)	2,6	6,1	5,4	5,7	3,5	4,6	3,1	4,0	3,6	3,4	3,4	1,3	1,0
SČK (mld. Kč)	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,7	0,7	0,7	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
ŘSD (mld. Kč)	0,0	2,1	2,1	5,1	5,1	2,9	8,2	15,3	15,3	18,9	18,9	3,6	0,0
SŽDC (mld. Kč)	0,4	3,8	3,8	2,2	2,1	5,4	5,0	11,0	10,4	9,6	9,5	5,8	5,8

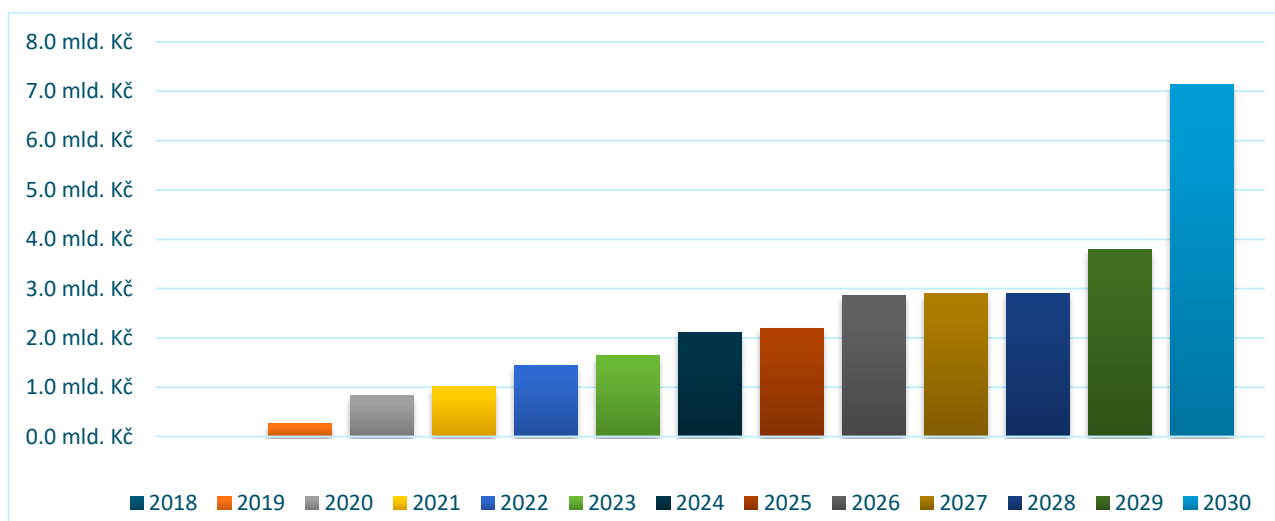
Tabulka 13 – Investiční náklady partnerských organizací spojené s Návrhem v jednotlivých letech

4.3.2 Provozní náklady

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

rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Provozní náklady (mld. Kč)	0,0	0,3	0,8	1,0	1,4	1,6	2,1	2,2	2,9	2,9	2,9	3,8	7,1
	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč

Tabulka 14 – Provozní náklady Návrhu



Obrázek 54 – Provozní náklady spojené s Návrhem

Celkové provozní náklady byly následně rozčleněny na náklady Prahy a náklady partnerských organizací, jak je popsáno v podkapitolách níže.

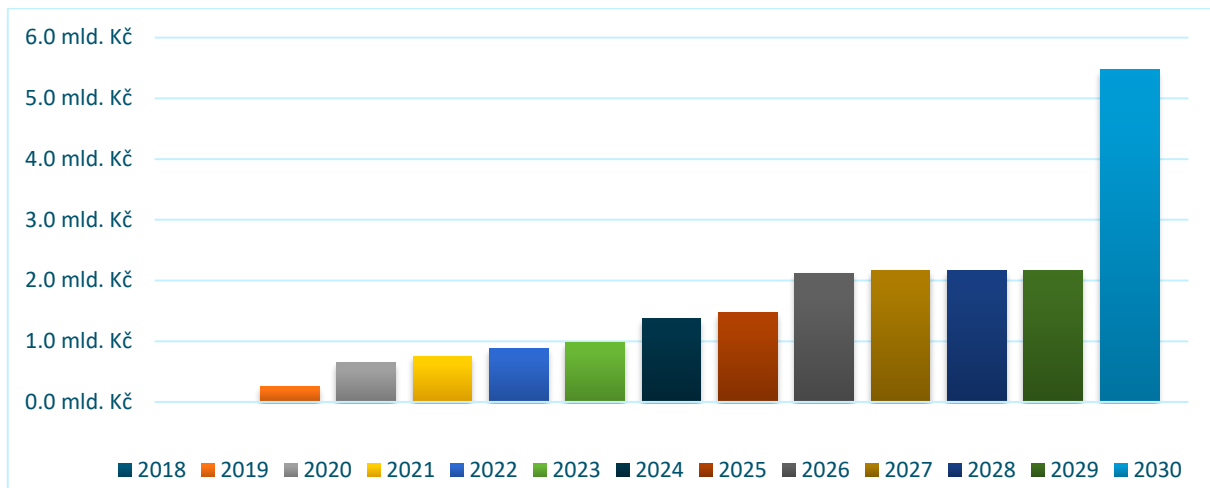
4.3.2.1 Provozní náklady Prahy

Provozní náklady plánu mobility vycházejí z harmonogramu implementace jednotlivých opatření Návrhu a ročních provozních nákladů těchto opatření. Tímto způsobem byl vyčíslen vývoj výše provozních nákladů pro období 2018–2030. V tomto období jsou jednotlivá opatření zprovožňována a provozní náklady opatření kumulativně narůstají, jak ukazuje následující tabulka graf.

rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Provozní náklady (mld. Kč)	0,0	0,3	0,6	0,8	0,9	1,0	1,4	1,5	2,1	2,2	2,2	2,2	5,5
	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč	mld. Kč

Tabulka 15 – Provozní náklady Prahy postupně zprovožňovaných opatření Návrhu

Tyto provozní náklady byly vyčísleny pro hlavní město Prahu a neobsahují tudíž provozní náklady na opatření, která budou financována a provozována partnerskými subjekty.



Obrázek 55 – Provozní náklady Prahy spojené s Návrhem

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 Návrhu budou provozní náklady všech realizovaných opatření od konce roku 2030 činit 2,4 mld. Kč ročně.

Silniční stavby se nacházejí v různých stupních dokumentace a v mnohých případech nejsou provozní náklady vyčísleny. Pro získání alespoň hrubého odhadu provozních nákladů, bylo využito indikátorů od Technické správy komunikací.

Prvním krokem byl výpočet jednotkových provozních nákladů na jeden kilometr stavby. Jednotkové provozní náklady lze rozdělit do tří kategorií dle vedení pozemní komunikace.

První z kategorií jsou náklady na jeden kilometr pozemní komunikace, které byly vypočteny za pomoci indikátoru délky komunikací ve správě TSK a celkových provozních nákladů komunikací za rok. V provozních nákladech je zahrnuta běžná údržba (bez investic), dopravní značení, dopravně bezpečnostní zařízení, telematika, zimní a letní údržba, odvodnění a kanalizace.

Druhou kategorií tvoří provozní náklady mostů, které byly vypočteny obdobným způsobem jako pozemní komunikace, tedy výpočtem, kdy bylo využito údajů o délce mostů ve správě TSK a celkových provozních nákladů mostů za rok. Provozní výdaje mostů obsahují nestavební i stavební běžnou údržbu mostních objektů, havarijní opravy aj.

Poslední kategorií tvoří provozní náklady tunelů. V materiálech od Technické správy komunikací jsou provozní náklady tunelů vyčísleny dvěma indikátory – provozní náklady tunelů (ve správě TSK) bez telematiky) a provozní náklady tunelů (ve správě TSK) pouze telematika. Ve výsledných provozních nákladech jsou zahrnuty oba tyto údaje.

V tabulce jsou zobrazeny vypočtené jednotkové náklady jednotlivých kategorií.

Druh nákladů	Částka
Provozní náklady komunikací (1 km/rok)	1 194 208 Kč
Provozní náklady mostů (1 km/rok)	4 031 629 Kč
Provozní náklady tunelů (1 km/rok)	14 697 479 Kč

Tabulka 16 – Provozní náklady postupně zprovožňovaných opatření Návrhu

Po vypočtení jednotkových provozních nákladů pro jednotlivé kategorie následovala identifikace délek pozemních komunikací, mostů a tunelů u připravovaných staveb. Délky byly zjišťovány z aktuálně dostupných dokumentací. Následným roznásobením byl získán výsledný odhad provozních nákladů.

4.3.2.2 Provozní náklady partnerských organizací

Rozčlenění provozních nákladů opatření Návrhu mezi jednotlivé partnerské organizace je zobrazeno v tabulce níže.

rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
SČK (mld. Kč)	0,0	0,0	0,1	0,1	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
ŘSD (mld. Kč)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7	0,7
SŽDC (mld. Kč)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabulka 17 – Provozní náklady partnerských organizací spojené s Návrhem v jednotlivých letech

4.3.3 Provozní příjmy

Investice do opatření zaměřených na zlepšení mobility jsou obvykle vyrovnány celospolečenskými přínosy těchto opatření, jako jsou zkrácení jízdních dob, snížení provozních nákladů uživatelů nebo snížení nehodovosti. Pomocí porovnání diskontovaného toku investic a přínosů se také posuzuje efektivnost těchto investic.

Provozní příjmy opatření zaměřených na zlepšení mobility jsou pak spíše výjimečným jevem u některých typů těchto opatření než obecným principem.

V Návrhu jsou zařazeny následující opatření, u kterých je očekáváno generování provozních příjmů:

200 Rozvoj zón placeného stání

Zóny placeného stání mají jak funkci regulační vzhledem k automobilové dopravě, tak přinášejí provozní příjmy. V rámci tohoto opatření je v Návrhu P+ počítáno s provozními příjmy 260 mil. Kč, přičemž reálné provozní příjmy budou záviset na konkrétním rozsahu systému a jeho nastavení včetně nastavení cenové a regulační politiky.

197 Pražský mýtný systém realizace

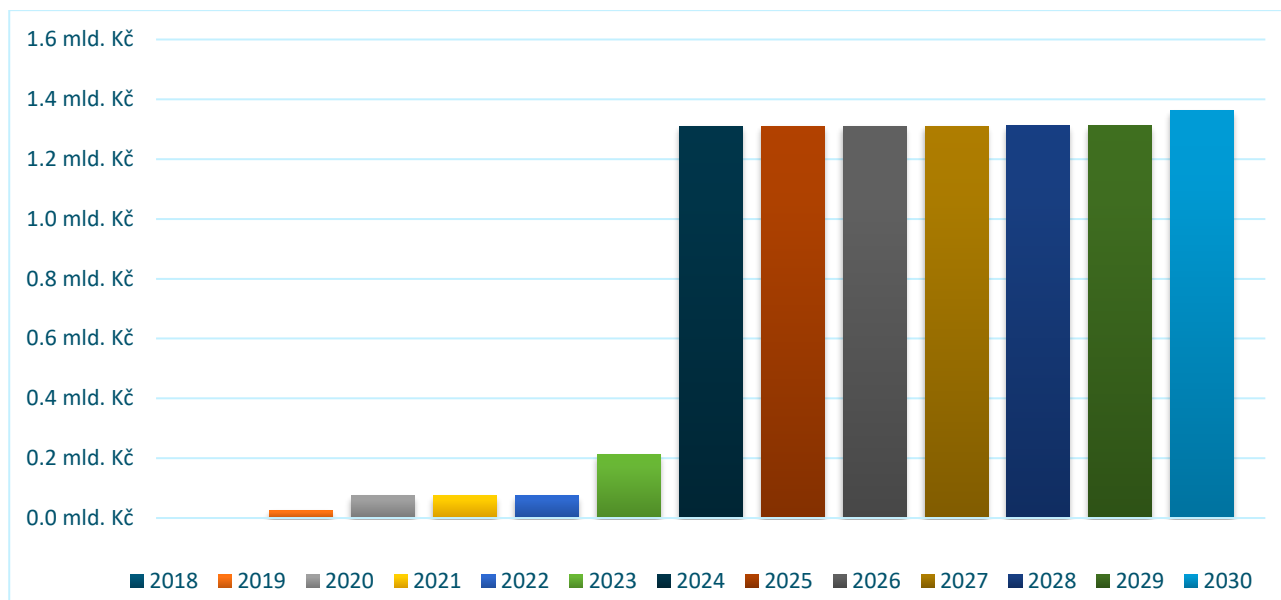
Pro Pražský mýtný systém se po jeho realizaci počítá v Návrhu P+ s provozními příjmy ve výši 1,1 mld. Kč ročně. Skutečná výše těchto příjmů bude závislá na řadě faktorů, jako je územní vymezení zpoplatněné oblasti, výše mýtného nebo slevy rezidentů zpoplatněné oblasti.

Provozní příjmy jsou generovány i z provozu veřejné dopravy, kde se v současné době podílejí na financování tohoto systému přibližně z 80%. Cílem je snížení tohoto čísla na více udržitelnou hodnotu, přičemž vývoj tohoto ukazatele je sledován rovněž pomocí definovaných indikátorů P+.

Předpokládané provozní příjmy plánu mobility pro hlavní město Prahu byly vyčísleny a jsou uvedeny v tabulce níže. Je v nich zahrnuto zejména postupné rozšiřování zón placeného stání pražský mýtný systém.

rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Provozní příjmy (mld. Kč)	0.0 mld. Kč	0.0 mld. Kč	0.1 mld. Kč	0.1 mld. Kč	0.1 mld. Kč	0.2 mld. Kč	1.3 mld. Kč	1.3 mld. Kč	1.3 mld. Kč	1.3 mld. Kč	1.3 mld. Kč	1.3 mld. Kč	1.4 mld. Kč

Tabulka 18 – Provozní příjmy Návrhu v jednotlivých letech



Obrázek 56 – Provozní příjmy Návrhu

4.4 Životní prostředí

V týmu projektového manažera P+ od 1. fáze přípravy pracuje specialista na životní prostředí, který se účastní pracovních jednání a poskytuje vstupy, doporučení a zpětnou vazbu z pohledu životního prostředí a veřejného zdraví.

Hlediskům životního prostředí a veřejného zdraví byly věnovány samostatné kapitoly úvodní analýzy, která byla zpracována v 1. fázi přípravy P+.

Analýza se v kapitole Životní prostředí zaměřila na relevantní oblasti životního prostředí, které mohou být rozvojem mobility významně ovlivněny – a to jak negativně, tak pozitivně – kvalita ovzduší, emise skleníkových plynů, krajina a zeleň, půda a adaptace na dopady změny klimatu. V těchto tématech se analýza zaměřila na postižení dosavadního vývoje a popis stávajícího stavu a současně hlavní faktory, které vývoj ovlivňují.

Ve vazbě na zdraví obyvatel byly pro úvodní analýzu popsány významné faktory kvality životního prostředí, zejména znečištění ovzduší a hluk, které v území působí jako determinanty lidského zdraví.

Součástí analytické části bylo provedení SWOT analýzy dopravního systému, která zahrnuje určení slabých stránek a příležitostí, příp. hrozeb pro klíčové souvislosti dopravy a životního prostředí, resp. zdraví obyvatel. SWOT analýza zahrnuje mezi problematické oblasti, tj. současné slabé stránky dopravy, negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž, emise skleníkových plynů z automobilové dopravy, fragmentaci a omezení průchodnosti krajiny, úbytek zemědělské půdy na území metropolitní oblasti, nedostatečnou podporu pohybové aktivity obyvatel, vysoké prostorové nároky silniční dopravy ve městě a degradaci veřejných uličních prostor automobilovým provozem na úkor pěších a cyklistů.

Z analýzy následně vycházel návrh **indikátorů** životního prostředí a zdraví obyvatel. Specialista na životní prostředí zpracovatelům doporučil indikátory pro monitoring provádění P+; pro území Prahy 14 environmentálních indikátorů a 13 indikátorů pro oblast veřejného zdraví. Určitým omezením uplatnění indikátorů může být dostupnost dat, pro část z navržených indikátorů nebylo možné získat z veřejně dostupných zdrojů výchozí údaje pro popis minulého a současného stavu, resp. srovnávací data pro následné hodnocení. Typicky se jednalo o indikátory typu záborů nezpevněných ploch nebo ploch zeleně v důsledku staveb souvisejících s dopravou.

Předchozí vstupy z analytické části byly částečně zohledněny při nastavení **prioritních os** a návrhu **strategických cílů** a to zejména v oblastech kvality ovzduší, emisí skleníkových plynů a hluku. Na problémy identifikované v uvedených oblastech reaguje prioritní osa Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy (I), která má vazbu na dva z celkem 7 strategických cílů, které definuje Dopravní politika:

- Snížení uhlíkové stopy
- Zlepšení lidského zdraví

Do sady indikátorů pro sledování a hodnocení míry plnění uvedených strategických cílů byly zahrnuty indikátory, které vychází z navržené sady indikátorů životního prostředí a zdraví a pokrývají oblast emisí znečišťujících látek do ovzduší, imisních limitů v území, měrných emisí skleníkových plynů a zdravotních limitů pro hlukovou zátěž.

Do budoucna v souvislosti s rozvojem udržitelné mobility je z pohledu specialisty žádoucí věnovat pozornost dalším faktorům, které mohou mít významný vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel, a to vč. nastavení systému sledování a hodnocení. Jedná se v této souvislosti např. o fragmentaci a omezení průchodnosti krajiny a vysoké prostorové nároky zejména silniční dopravy ve městě a s tím spojené změny podílu zastavěných a nezastavěných, resp. zpevněných a nezpevněných ploch a úbytek ploch zeleně. Tyto faktory jsou přitom důležité i z hlediska problému adaptace na změnu klimatu. Množství a kvalita ploch zeleně a průchodnost území mají vazbu také na kvalitu veřejných prostranství, na jejíž zlepšení je zaměřena další z prioritních os plánu. Významnost vlivů záboru půdy ZPF a ubývání nezastavěných ploch či případných střetů s významnými krajinnými prvky, zvláště chráněnými územími či přírodními parky v dotčeném území v důsledku realizace aktivit vyplývajících z plánu zmiňuje výslovně i Závěr zjišťovacího řízení vydaný k Oznámení koncepce (viz kap. 2.7).

Hlediska životního prostředí a zdraví obyvatel by se měla stát jedním z kritérií pro budoucí výběr projektů.

4.5 Územní plánování

Dokumenty územního a strategického plánování spolu koexistují paralelně a navzájem se doplňují, jejich vztah tudíž není z faktického hlediska hierarchický, ale spíše paralelní.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je dokumentem strategickým, který doporučuje v Návrhu typová opatření pro řešení problémů z Analýzy P+ bez ambice stanovovat konkrétní územně-technická hlediska opatření. Trasování dané Návrhem a uváděné v zásobníku opatření tak pouze ukazuje na dotčenou oblast města, pokud je to již z předchozí přípravy opatření známo nebo to vyplývá z popisu opatření. Přesná poloha v území a technické řešení je otázkou následné navazující studie či předmětem projektové přípravy.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí oproti územně plánovací dokumentaci obsahuje i opatření neinfrastrukturní a navíc prioritizuje právě opatření infrastrukturní z územně plánovací dokumentace. Vzhledem k tomu, že u o obou typů dokumentací, tedy jak územní, tak strategické je jejich proces pořizování cyklický, může se stát, že ne všechna potřebná infrastrukturní opatření

z Návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí jsou obsažena i v územně plánovací dokumentaci a naopak.

Hlavní město Praha pořizuje v souladu s platnými legislativními předpisy územně plánovací podklady a územně plánovací dokumentaci. Vzhledem k rozsahu řešeného území je nezbytné také uvažovat paralelní dokumenty Středočeského kraje do adekvátní podrobnosti. Pro dokument Návrh Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je relevantní územně plánovací dokumentace, tedy:

- Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZÚR)
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR)
- Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy (z roku 1999) (ÚP)
- Rozpracovaný Územní plán hl. m. Prahy (tzv. Metropolitní plán) (ÚP)
- Územní plány obcí v Pražské metropolitní oblasti mimo hl. m. Prahu (ÚP)

V rámci pořizování Plánu udržitelné mobility a v souladu s požadavkem Ministerstva životního prostředí ČR z procesu SEA (Oznámení dle §6 zákona 100/2001 Sb. v platném znění), bylo posouzeno všech 242 opatření z Návrhu P+ na soulad s územně plánovací dokumentací v míře odpovídající strategickému dokumentu, tedy zdali je dané opatření obsaženo v územně plánovací dokumentaci a principiálně se shoduje.

Přičemž byly dodrženy základní principy územního plánování dané zákonem 183/2006 Sb. v platném znění a zohledněno, že z hlediska dopravní infrastruktury ZÚR mohou obsahovat pouze plochy a koridory nadmístního významu a územní plán může dopravní infrastrukturu obsahovat jednak v samostatných plochách s rozdílným způsobem využití ale také v ostatních plochách s rozdílným způsobem využití „nedopravního charakteru“ v podobě přípustného využití.

4.5.1 Územně plánovací dokumentace hl. m. Prahy

Z posouzení shody s územně plánovací dokumentací hlavního města Prahy plyne, že převážná většina opatření je buď ve shodě s územně plánovací dokumentací v legislativními předpisy dané podrobnosti ZÚR či ÚP, nebo se jedná o opatření mimo podrobnost ZÚR či ÚP, nebo se jedná pouze o studijní ověření, projektovou přípravu či územní stabilizaci, která bude sama o sobě teprve územně-technické podmínky zjišťovat. Opatření z Návrhu P+, která nejsou obsažena v územně plánovací dokumentaci hlavního města Prahy (s rozlišením typu dokumentace) a měla by zde být zanesena, jsou tato:

- Tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby (ID201)

Toto opatření je novým záměrem, který měl být zanesen jak do Zásad územního rozvoje, neboť se jedná o nadmístní význam, tak zcela jistě do územního plánu. S ohledem na termín realizace je k diskusi zdali zahajovat zadání změny v současnosti (2018) platného ÚP, nebo tuto trať nechat zanechat pouze do projednáváného nového tzv. Metropolitního plánu.

- Tramvajová trať Dvorce – Budějovická (ID89)

Toto opatření musí být zahrnuto do Územního plánu, v současné době (2018) je projednávána změna Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Z 3084, která toto opatření územně stabilizuje. Připravovaný tzv. Metropolitní plán toto opatření obsahuje ve verzi ke společnému jednání (aktuální stav 2018).

- Tramvajová trať Muzeum – Hlavní nádraží – Bolzanova (ID88)

Toto opatření musí být zahrnuto do Územního plánu, v současné době (2018) je projednávána změna Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Z 2838, která toto opatření územně

stabilizuje. Připravovaný tzv. Metropolitní plán toto opatření obsahuje ve verzi ke společnému jednání (aktuální stav 2018).

- Tramvajová trať Na Veselí – Pankrác (ID86)

Toto opatření musí být zahrnuto do Územního plánu, v současné době (2018) je projednávána změna Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Z 2908, která toto opatření územně stabilizuje. Připravovaný tzv. Metropolitní plán toto opatření obsahuje ve verzi ke společnému jednání (aktuální stav 2018).

- Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol (ID81)

Toto opatření musí být zahrnuto do Územního plánu, v současné době (2018) je projednávána změna Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Z 2849, která toto opatření územně stabilizuje. Připravovaný tzv. Metropolitní plán toto opatření obsahuje ve verzi ke společnému jednání (aktuální stav 2018).

- Tramvajová trať Pankrác – Budějovická (ID87)

Toto opatření musí být zahrnuto do Územního plánu, v současné době (2018) je projednávána změna Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Z 2908, která toto opatření územně stabilizuje. Připravovaný tzv. Metropolitní plán toto opatření obsahuje ve verzi ke společnému jednání (aktuální stav 2018).

- Rozvoj P+R při stanicích metra (ID435)

Toto opatření vycházelo z navrhovaného stavu v připravovaném tzv. Metropolitním plánu ve verzi ke společnému jednání. Malá část lokalit pro P+R, u které se realizace předpokládá až po roce 2021, je proto obsažena pouze v připravovaném tzv. Metropolitním plánu a ne v platném Územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.

- Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Staroměstská (ID124)

V platném Územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy i v připravovaném tzv. Metropolitním plánu ve verzi ke společnému jednání (aktuální stav 2018) je u stanice metra Staroměstská plánován druhý vestibul. Platí tedy, že v případě realizace výtahu pro bezbariérové zpřístupnění stanice nesmí toto řešení znemožnit budoucí realizaci plnohodnotného vestibulu. Nový vestibul však může být pouze výtahový, tj. tvořený více než dvěma kapacitními rychlovýtahy pro zajištění dostatečné kapacity nového vstupu do stanice ve velmi zatížené části města s nedostatkem adekvátní dostupnosti kolejové dopravy.

4.5.2 Územně plánovací dokumentace Středočeského kraje

Z posouzení shody s územně plánovací dokumentací Středočeského kraje plyne, že převážná většina opatření je buď ve shodě s územně plánovací dokumentací v legislativními předpisy dané podrobnosti ZÚR či ÚP, nebo se jedná o opatření mimo podrobnost ZÚR či ÚP, nebo se jedná pouze o studijní ověření, projektovou přípravu či územní stabilizaci, která bude sama o sobě teprve územně-technické podmínky zjišťovat. Opatření z Návrhu P+, která nejsou obsažena v územně plánovací dokumentaci Středočeského kraje (s rozlišením typu dokumentace) a měla by zde být zanesena, jsou tato:

- Tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby (ID201)

Toto opatření je novým záměrem, který by měl být zanesen do Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, neboť se jedná o koridor nadmístního významu, a musí být zanesen do územního plánu obce Zdiby.

- Přeložka silnice II/240 a II/101 (aglomerační okruh) (ID249)

Část koridoru pro toto opatření je zanesena v ZÚR, část koridoru (tzv. I. etapa) je mimo jiné předmětem aktualizace č. 3 ZÚR Středočeského kraje, která se připravuje. Postupně pobíhá zanášení koridoru pro záměr do územních plánů dotčených obcí, které toto neobsahují.

- Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Stč.kraje (ID461), Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Stč.kraje (ID456), Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Stč.kraje (ID457), Rozvoj P+R v prioritní oblasti 3 Stč.kraje (ID460)

Plochy určené pro výstavu P+R zpravidla územní plány dotčených obcí ve Středočeském kraji explicitně neobsahují, situace se však liší obce od obce, plánované parkoviště P+R od plánovaného parkoviště P+R. Někde je plocha s rozdílným způsobem využití pro umístění parkoviště obsažena v ÚP, někde je možné P+R umístit na základě příslušných regulativů dané plochy s rozdílným způsobem využití a někde bude muset proběhnout změna ÚP. Podrobnost Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí však neřeší konkrétní pozici parkovišť v obci, ale řeší pouze systémovost a předpokládanou kapacitu.

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Strategické cíle a indikátory	12
Tabulka 2 – Přehled standardních opatření Návrhu	14
Tabulka 3 – Přehled rozvojových opatření Návrhu	15
Tabulka 4 – SWOT analýza P+	21
Tabulka 5 – Strategické cíle dopravní politiky	28
Tabulka 6 – Prioritní osy Plánu mobility	32
Tabulka 7 – Finanční výhled do roku 2030	37
Tabulka 8 – Finanční výhled hl. m. Prahy zohledněný při výběru opatření do Návrhu	38
Tabulka 9 – Nominace hodnotitelů do oblastí hodnocení za Prahu a Středočeský kraj	41
Tabulka 10 – Celkové náklady Návrhu	107
Tabulka 11 – Investiční náklady Návrhu	108
Tabulka 12 – Investiční náklady Prahy spojené s Návrhem v jednotlivých letech	108
Tabulka 13 – Investiční náklady partnerských organizací spojené s Návrhem v jednotlivých letech	109
Tabulka 14 – Provozní náklady Návrhu	110
Tabulka 15 – Provozní náklady Prahy postupně zprovozňovaných opatření Návrhu	110
Tabulka 16 – Provozní náklady postupně zprovozňovaných opatření Návrhu	111
Tabulka 17 – Provozní náklady partnerských organizací spojené s Návrhem v jednotlivých letech	112
Tabulka 18 – Provozní příjmy Návrhu v jednotlivých letech	113

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Harmonogram a členění projektu	6
Obrázek 2 – Postup vytváření Návrhu	13
Obrázek 3 – Logo P+	16
Obrázek 4 – Schéma komunikace	16
Obrázek 5 – Syntetické vymezení pražské metropolitní oblasti	17
Obrázek 6 – Přehled participačních akcí	18
Obrázek 7 – Ukázka problémové mapy veřejné dopravy	19
Obrázek 8 – Ukázka problémové mapy automobilové dopravy	19
Obrázek 9 – Schéma propojení Strategického plánu hlavního města Prahy a dokumentů P+ Scénáře a P+ Dopravní politika	26
Obrázek 10 – Členění Dopravní politiky	26
Obrázek 11 – Podpora dopravní politiky podle způsobu dopravy	34
Obrázek 12 – Podpora dopravní politiky podle kombinace vlastnictví auta, kola a předplatní jízdenky	34
Obrázek 13 – Zásobník na webu http://zasobnik.poladprahu.cz/	35
Obrázek 14 – Karta opatření na webu http://zasobnik.poladprahu.cz/	36
Obrázek 15 – Formulář hodnocení	40
Obrázek 16 – Workshop s Partnery	42
Obrázek 17 – Workshop s Partnery	42
Obrázek 18 – Výstava	43
Obrázek 19 – Panelová diskuze s veřejností	43
Obrázek 20 – Postupné omezování pokrytí Akčního plánu vůči platné Dopravní politice s časem, pokud by se Pracovní skupina věnovala jen Akčnímu plánu	50
Obrázek 21 – Rozsah aktivit Pracovní skupiny v implementaci Akčního plánu a přípravy Zásobníku pro budoucí aktualizace plánu mobility	50
Obrázek 22 – Proces SUMP	52
Obrázek 23 – Optimalizace trati Praha hlavní nádraží – Praha–Hostivař (trať 221)	56
Obrázek 24 – Optimalizace trati Praha hlavní nádraží – Praha–Hostivař (trať 221)	56
Obrázek 25 – Oprava Libeňského mostu	57
Obrázek 26 – Oprava Palackého mostu	57
Obrázek 27 – Princip preference autobusů na křižovatkách	61
Obrázek 28 Zastávky správně stavebně provedené s krátkými přestupními vazbami zvyšují atraktivitu veřejné dopravy.	62
Obrázek 29 Zastávky správně umístěné v území, snadno přístupné pro všechny skupiny cestujících a správně stavebně provedené zvyšují atraktivitu veřejné dopravy.	62
Obrázek 30 – Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Flora	65

Obrázek 31 – Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad	65
Obrázek 32 – Výběrová řízení na autobusové dopravce	69
Obrázek 33 – Velkokapacitní bus v příměstské dopravě	69
Obrázek 34 – Železniční spojení Praha – letiště – Kladno	70
Obrázek 35 – Mimoúrovňový přesmyk Praha–Libeň	70
Obrázek 36 – Pražský okruh (D0), 520 (Březiněves – Satalice D10)	75
Obrázek 37 – Přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly	75
Obrázek 38 – Jednotný vzhled vozidel PID	82
Obrázek 39 – Jednotný informační systém hl. m. Prahy s přesahem do PID	82
Obrázek 40 – E-Bike Net Praha	84
Obrázek 41 – E-carsharing na území hlavního města Prahy	84
Obrázek 42 – Sdílený prostor – legislativní opatření	86
Obrázek 43 – Sdílený prostor – legislativní opatření	86
Obrázek 44 – Kampaně na podporu využívání PID	91
Obrázek 45 – Studie městské správy dopravy	93
Obrázek 46 – Princip dopravního modelu	100
Obrázek 47 – Rozsah modelového území	101
Obrázek 48 – Rozsah pražského mýtného systému v modelu (oblast uvnitř budoucího MO)	102
Obrázek 49 – Rozsah modelované sítě hromadné dopravy	103
Obrázek 50 – Rozsah modelované sítě automobilové dopravy	104
Obrázek 51 – Investiční náklady opatření Návrhu	107
Obrázek 52 – Podíly Prahy, partnerských subjektů a dotací na investičních nákladech Návrhu	108
Obrázek 53 – Investiční náklady Prahy spojené s opatřeními Návrhu	109
Obrázek 54 – Provozní náklady spojené s Návrhem	110
Obrázek 55 – Provozní náklady Prahy spojené s Návrhem	111
Obrázek 56 – Provozní příjmy Návrhu	113

Přílohy

Nástroje Dopravní politiky

Oblasti hodnocení

Kritéria hodnocení

Seznam opatření v Návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí dle oblastí

Indikátory dopravního systému z dopravního modelu

Indikátory dopravního systému ze statistik a průzkumů

Nástroje Dopravní politiky

(1) Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje

Společný, jednotný integrovaný dopravní systém veřejné dopravy pro území Prahy a celého Středočeského kraje s jedním společným organizátorem.

(2) Rozvoj jednotného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje

Další rozvoj jednotného IDS Prahy a Středočeského kraje a to jak v prostorové tak i organizační rovině (lepší provázanost spojů, rozšiřování systému, tarifní politika, zapojení systému P+R/B+R/K+R parkovišť apod.) Odborným garantem rozvoje IDS bude jednotný organizátor IDS vybavený systémovými kompetencemi včetně koordinace výstavby jednotlivých součástí infrastruktury veřejné dopravy.

(3) Železniční doprava – rozvoj sítě

Výstavba nových železničních tratí, železniční stanic, zastávek nebo propojení, zvyšování kapacity stávající sítě (výstavba nových kolejí, výhyben apod.), které umožní kvalitativní i kvantitativní zvýšení přepravní nabídky veřejné dopravy. Součástí rozvoje sítě je i elektrizace tratí v souladu s cílem vyššího podílu elektrifikace dopravních výkonů.

(4) Železniční doprava – posílení

Zvýšení počtu spojů, rozšíření rozsahu přepravních špiček, zavedení nových nových spojení na stávající síti, zvýšení nabízené kapacity spojů nasazením kapacitnějších vozidel (delší soupravy apod.). Rozvoj služeb pro cestující.

(5) Metro – rozvoj sítě

Nová trasa metra D, dostavba nových vestibulů na stávajících stanicích metra za účelem zlepšení obsluhy území.

(6) Metro – posílení

Zvýšení počtu spojů, rozšíření rozsahu přepravních špiček.

(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě

Výstavba nových tramvajových tratí, nových zastávek v rozvojových lokalitách, zavedením nových spojení, přijetím opatření přispívajících ke zvýšení cestovní rychlosti (výhybky pro vyšší rychlost, napřímení úseků apod.).

(8) Tramvajová doprava – posílení

Posílení tramvajové dopravy zvýšením počtu spojů, rozšířením rozsahu přepravních špiček, nasazení kapacitnějších vozidel apod.

(9) Rozvoj dalších kolejových systémů

Rozvoj lehkých kolejových systémů kombinujícího výhody tramvaje a vlaku, vyšší dynamika jízdy, komfort pro cestující, lehčí vozidlo vhodné i do uličního prostoru apod.

(10) Autobusová doprava – rozvoj sítě

Rozšíření autobusové sítě do nových oblastí (nové rozvojové lokality), zavedení nového spojení, případně zlepšení plošné obsluhy stávajících oblastí (vznikem nových linek či nových tras).

(11) Autobusová doprava – posílení

Posílení autobusových linek prostřednictvím zkrácení intervalů, prodloužením rozsahu špičkových období, nasazení kapacitnějších vozidel (kloubové autobusy) apod.

(12) Moderní informační a odbavovací systém VHD

Moderní informační a odbavovací systém zahrnuje realtime informace ve vozidlech, v mobilních aplikacích a na zastávkách včetně možnosti přestupů, informace o aktuální situaci, nové nosiče jízdních dokladů či formy plateb, aplikace pro cestující atd.

(13) Bezbariérový a komfortní vozový park VHD

Zajištění všech spojů veřejné dopravy, nebo jejich drtivé většiny nízkopodlažními a komfortními vozidly splňující nároky cestujících na moderní a atraktivní veřejnou dopravu včetně služeb typu konektivity nebo tepelné pohody.

(14) Preference VHD (tram i bus) v uliční síti

Zřizování vyhrazených jízdních pruhů, vyhrazených řadicích pruhů, výlučných směrů jízdy v křižovatkách, výstavbu podélných dělicích prahů, zátkových a mysových zastávek, změny organizace provozu na pozemní komunikaci apod.; využití aktivní komunikaci mezi vozidlem a infrastrukturou (dynamická preference); využití určitých komunikací výhradně pro autobusové linky, realizace tramvajových tratí v pěších zónách.

(15) Zlepšení zastávek VHD

Modernizaci zastávek veřejné dopravy (včetně okolního veřejného prostranství), bezbariérové úpravy, výstavbu přístřešků, chytré zastávky, aktuální informace v reálném čase apod.

(16) Zlepšení přestupních bodů VHD

Modernizaci a revitalizaci přestupních bodů veřejné dopravy s důrazem na zkrácení a zatraktivnění přestupní vazby a zlepšení veřejného prostranství, odstranění bariér, zvýšení bezpečnosti a zlepšení přístupnosti přestupního bodu, přehledný informační systém při přestupu apod.

(17) Revitalizace veřejných prostranství

Realizace nové dopravní infrastruktury nebo rekonstrukce té stávající s ohledem na kvalitu veřejného prostoru.

(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd

Realizace zklidňujících opatření a celkové revitalizace významných městských ulic ve prospěch pobytové funkce prostoru a udržitelných modů dopravy (více místa pro pěší, zeleň, lepší přístupnost veřejné dopravy v uličním prostoru apod.).

(19) Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech městských částí

Zklidnění dopravy plošně (obytné zóny, zóny 30) nebo prostřednictvím lokálních zklidňovacích opatření (znemožnění průjezdu rezidenční oblastí, fyzické či psychologické prvky) apod.

(20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury

Rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a její uvedení do bezvadného stavu, včetně zajištění následné systémové údržby.

(21) Výstavba parkovišť P+R

Systémová výstavba parkovišť P+R u významných terminálů veřejné dopravy (zejména u železničních stanic a stanic metra).

(22) Výstavba parkovišť B+R

Systémová výstavba parkovišť pro jízdní kola u významných zastávek/terminálů veřejné dopravy. Nejedná se o pouhé stojany na kola, ale také o zastřešení a dohled.

(23) Ekonomická regulace automobilové dopravy – mýto

Výběr poplatku za vjezd do vymezené oblasti města.

(24) Ekonomická regulace automobilové dopravy – parkovací zóny

Další rozvoj, rozšíření a optimalizace stávajících zón placeného stání, možnost zavedení celoplošného zpoplatnění parkování.

(25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu

Dostavba vnějšího dálničního okruhu Prahy pro odvedení zbytné, zejména tranzitní dopravy ze zastavěných oblastí hl. m. Prahy (např. Spořilov) a Středočeského kraje.

(26) Elektrobusy

Pořízení elektrobusů autobusů na elektrický pohon se statickým nebo dynamickým dobíjením, nebo trolejbusů s nulovými emisemi exhalací s ohledem na technologický vývoj a přínosy pro životní prostředí.

(27) Přístupnost, bezpečnost a bezbariérovost infrastruktury pro chodce

Úprava dopravní infrastruktury ve veřejném prostoru s ohledem na zlepšení přístupnosti, komfortu (odstranění fyzických i psychologických bariér), zajištění bezbariérovosti a zvýšení bezpečnosti pro chodce. Zohlednění rozdílných skupin obyvatelstva při navrhování dopravní infrastruktury pro chodce i pobytových prostor v rámci veřejných prostranství.

(28) Podpora dopravní cyklistiky

Rozvoj souvislé sítě cyklostezek, jízdních pruhů pro kola a cyklopiktokoridorů, ale také podporu rozvoje systému B+R, stojanů pro kola a dobíjecích míst pro elektrokola a jejich vzájemné provázání do jedné ucelené sítě s důrazem na liniovou celistvost; vhodné lokální změny v organizaci dopravy a zklidnění uličního prostoru.

(29) Rozvoj systému bikesharingu

Systémová výstavba stanic pro půjčování kol (centrum města, terminály a přestupní body veřejné dopravy), mobilní aplikace, nabídka atraktivní kapacity systému sdílených kol.

(30) Výstavba nových propojení

Příprava a realizace chybějících uličních propojení a dílčích obchvatů zastavěných oblastí v multimodálním uspořádání, tj. určených po automobilovou dopravu, veřejnou dopravu, cyklisty a chodce v kontextu výsledku přehodnocení rozsahu a parametrů komunikačního systému Prahy.

(31) Dobíjecí místa pro elektromobily a elektrokola

Systémová podpora výstavby dobíjecích míst pro elektromobily a elektrokola v ulicích i na veřejných parkovištích (včetně P+R).

(32) Preference ekologických pohonů vozidel

Ekonomická a organizační podpora ekologických pohonů vozidel (snížené poplatky za vjezd, parkování, vyhrazená místa, nízkoemisní (bezemisní) zóna apod.).

(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity dopravní infrastruktury

Aplikace telematických systémů řízení dopravy, koordinace řízení dopravy ze strany řídicí ústředny, rozvoj a aplikace scénářů řízení dopravy při různých provozních stavech komunikační sítě, liniové řízení dopravy.

(34) Elektrovozy pro městské instituce, městské firmy a městskou policii

Zajištění stále se zvyšujícího podílu elektrovozů ve vozovém parku městské policie, městských firem a městských institucí.

(35) Regulace taxi na základě druhu pohonu

Organizační opatření směřující k zajištění regulace taxislužeb s nižšími emisními třídami a preference taxislužeb, které zajišťují přepravu vozy s nejvyšší emisní třídou, poháněnými elektricky nebo jinými alternativními palivy s nižším dopadem na životní prostředí než u motorů spalujících naftu či benzín.

(36) Inteligentní parkovací systémy pro oblasti

Informační systém sloužící k optimalizaci využití parkovacích stání včetně optimalizace cest k těmto místům například pomocí proměnlivého dopravního značení. Součástí systému může být třeba také mobilní aplikace, speciální aplikace pro platby nebo dynamické stanovení ceny parkovného na základě poptávky.

(37) Hromadné garáže

Podpora výstavby parkovacích objektů v lokalitách s výrazným deficitem parkovacích kapacit za účelem kultivace parkování v uličním prostoru, případně celkové revitalizace a uvolnění veřejného prostoru ve prospěch pobytové funkce.

(38) Zesílení dohledu nad provozem na pozemních komunikacích

Zesílení dohledu nad provozem na pozemních komunikacích zejména za účelem zajištění vymahatelnosti práva (dodržování pravidel silničního provozu).

(39) Bezpečnostní úpravy nehodových míst

Úprava míst se zvýšeným výskytem nebo rizikem závažných nehod s cílem zlepšení bezpečnosti (osvětlení, zklidňující opatření apod.).

(40) Rozvoj systému carsharingu

Systémová podpora využívání sdílených vozidel (vyhrazená místa, nižší poplatky za vjezd do centra, parkování apod.).

(41) Integrované služby „mobility as a service“

Nástroj představuje zavedení přístupu „mobility as a service“, který zahrnuje multimodální informační systém, provázání soukromých i veřejných služeb v dopravě přes jednotný přístupový bod snadno přístupný online, například přes mobilní aplikaci, volbu a zajištění vhodné kombinace dopravních prostředků včetně doplňkových služeb od začátku do konce cesty na základě přesných požadavků uživatele (např. rezervace parkovacího místa na P+R a přesný výpočet navázání následné HD, včetně nákupu jízdenky, predikce dopravní situace, platby za parkovné či mýtné, atd.).

(42) Dokončení Městského okruhu

Nástroj představuje přípravu a následnou realizaci zkvalitňování silničního propojení MÚK Pelc-Tyrolka a MÚK Rybníčky.

(43) Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy

Jde o strategické dokumenty pro větší zaměstnavatele a školy, které ctí základní principy plánů udržitelné mobility a slouží ke zjištění 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.

(44) Reforma městské správy dopravy

Reforma městské správy dopravy, dopravní infrastruktury i veřejných prostranství zejména za účelem efektivnější správy, koordinace investic a implementace principů integrovaného dopravního plánování, v rámci struktury správy města určit odpovědnost za city logistiku atd.

(45) Zřízení fondu mobility HMP

Zřízení fondu mobility HMP jako určitého ekvivalentu SFDI na úrovni státu.

(46) Kampaně na podporu udržitelné mobility

Propagační kampaně podporující zejména udržitelné módy městské mobility a informující o nových opatřeních města v oblasti mobility.

(47) Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování

S ohledem na aktuální problémy městské nákladní dopravy Praha poskytne finanční, organizační a legislativní podporu při zavádění citylogistických opatření pro zefektivnění městského zásobování.

Oblasti hodnocení

Oblast hodnocení	Nástroje Dopravní politiky
Kolejová infrastruktura (Oblast 1)	(03) Železniční doprava – rozvoj sítě (05) Metro – rozvoj sítě (07) Tramvajová doprava – rozvoj sítě (09) Rozvoj dalších kolejových systémů
Silniční infrastruktura (Oblast 2)	(25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu (30) Výstavba nových propojení (42) Dokončení Městského okruhu
Organizace a regulace dopravy (Oblast 3)	(14) Preference VHD (tram i bus) v uliční síti (23) Ekonomická regulace automobilové dopravy – mýto (24) Ekonomická regulace automobilové dopravy – parkovací zóny (32) Preference ekologických pohonů vozidel (33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity dopravní infrastruktury (35) Regulace taxi na základě druhu pohonu (36) Inteligentní parkovací systémy pro oblasti (38) Zesílení dohledu nad provozem na pozemních komunikacích (47) Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování
Multimodální cestování (Oblast 4)	(12) Moderní informační a odbavovací systém VHD (15) Zlepšení zastávek VHD (16) Zlepšení přestupních bodů VHD (21) Výstavba parkovišť P+R (22) Výstavba parkovišť B+R (29) Rozvoj systému bikesharingu (31) Dobíjecí místa pro elektromobily a elektrokola (40) Rozvoj systému carsharingu (41) Integrované služby „mobility as a service“
Doprava a veřejný prostor (Oblast 5)	(17) Revitalizace veřejných prostranství (18) Zklidnění a revitalizace městských tříd (19) Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech městských částí (27) Přístupnost, bezpečnost a bezbariérovost infrastruktury pro chodce (28) Podpora dopravní cyklistiky

Oblast hodnocení	Nástroje Dopravní politiky
Provoz veřejné dopravy (Oblast 6)	(37) Hromadné garáže
	(39) Bezpečnostní úpravy nehodových míst
	(2) Rozvoj jednotného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje
	(4) Železniční doprava – posílení
	(6) Metro – posílení
	(8) Tramvajová doprava – posílení
	(10) Autobusová doprava – rozvoj sítě
	(11) Autobusová doprava – posílení
	(13) Bezbariérový a komfortní vozový park VHD
	(26) Elektrobusy
Procesy v mobilitě (Oblast 7)	(1) Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje
	(34) Elektrovozy pro městské instituce, městské firmy a městskou policii
	(43) Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy
	(44) Reforma městské správy dopravy
	(45) Zřízení fondu mobility HMP
	(46) Kampaně na podporu udržitelné mobility

Kritéria hodnocení

Klíčové slovo Bezpečnost

Opatření sníží počet nehod se závažnými důsledky (oblasti hodnocení 5)

Realizace opatření pozitivním způsobem přispěje ke snižování počtu nehod, které způsobí těžké zranění nebo smrt účastníka dopravní nehody. Kromě snižování celospolečenských zrát vychází kritérium z Národní strategie BESIP, která definuje konkrétní cíle pro dané období.

Opatření přispěje ke zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy (všechny oblasti hodnocení)

Chodci a cyklisté jsou nejzranitelnějším účastníky provozu a s tímto vědomím je potřeba přistupovat k plánování veřejného prostoru. Zajištěním jejich bezpečnosti lze očekávat zvýšení jejich podílu na přepravě. Kritérium posuzuje, zda dané opatření přispěje k jejich bezpečnosti v provozu a zlepší tak podmínky pro jejich pohyb.

Opatření sníží celkový počet dopravních nehod (oblasti hodnocení 1, 2, 3)

Dopravní nehoda vždy negativně ovlivní plynulost dopravy v daném místě a jejich počet má dlouhodobě rostoucí trend. Proto je potřeba zaměřit se na jejich snižování, zvyšování plynulosti dopravy a samozřejmě zvýšení bezpečnosti všech účastníků.

Opatření zklidní dopravu v rezidenční oblasti (oblasti hodnocení 1, 2, 3, 4, 5)

Obytné oblasti mají být z hlediska dopravy uzpůsobeny svému charakteru. Takové lokality je záhodno dopravně zklidnit a omezit zde zbytnou dopravu. Kritérium posuzuje přínos opatření vůči zklidnění dopravy v husté zástavbě.

Opatření zvýší bezpečnost v prostorech veřejné dopravy (oblasti hodnocení 4, 5)

Kritérium se zaměřuje na mnohdy subjektivní pocit cestujících veřejnou dopravou. Jedná se o eliminaci sociálně patologických jevů, krádeží apod. V konečném výsledku má být veřejná doprava atraktivní i pro ty, kteří dnes volí jiný způsob dopravy z pocitu osobního ohrožení.

Klíčové slovo Dostupnost mobility

Opatření významně zlepší kvalitu veřejných prostranství (oblasti hodnocení 1, 2, 3, 4, 5)

Kritérium sledující zvýšení estetické a pobytové hodnoty veřejných prostranství. Základem může být například rekonstrukce náměstí nebo ulice, která by neměla spočívat pouze ve výměně povrchů, ale také v přidané hodnotě v podobě zvýšení kvality veřejného prostranství. Kvalita veřejných prostranství je zaměřena především na bezmotorové účastníky provozu, kteří by se v něm měli cítit bezpečně a příjemně.

Opatření vytvoří nové propojení zastavěných oblastí (oblasti hodnocení 2, 4, 5)

Kritérium je zaměřené na nové infrastrukturní propojení zastavěných oblastí pro různé druhy dopravy. Nové propojení může sloužit pro zkrácení dosavadních cest, zvýšení jejich komfortu, nebo překonání bariéry přírodní (vodní toky, terénní nerovnosti) či umělé (zemní těleso liniové stavby).

Opatření zvýší komfort hromadné dopravy ve vozidlech a na zastávkách (oblasti hodnocení 1, 4, 6)

Kritérium sledující zvýšení komfortu pro cestující, příkladem může být klimatizace ve vozech, wi-fi, informační systém, dostatek míst pro sezení a dětské kočárky, vyšší bezpečnost cestujících nebo změna standardů obsaditelnosti dopravních prostředků tak, aby prostředky VHD byly i v komfortu konkurenceschopné k IAD. Na zastávkách může jako příklad sloužit dostatek dostupného a čistého místa pro sezení, nebo úprava prostoru zastávek tak, aby umožňoval komfortní a logický pohyb a co nejpříjemnější čekání na dopravní prostředek.

Opatření odstraní existující bariéry a usnadní pohyb chodců po městě (všechny oblasti hodnocení)

Kritérium je zaměřeno na odstranění fyzických i psychologických bariér ve městě. To mohou být například některé zastávky VHD nebo vysoké obrubníky u přechodů pro chodce. Jedná se o odstranění bariér pro různé sociální skupiny obyvatelstva, nejen pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu, ale například i o seniory, děti, rodiče s kočárky, ženy atd.

Opatření rozšíří volbu možností pro různé způsoby cestování (všechny oblasti hodnocení)

Propojení jednotlivých druhů dopravy do jednoho synergického fungujícího dopravního systému, který umožní cestování různými dopravními prostředky při minimální ztrátě komfortu či zdržení. Příkladem synergického propojení je terminál VHD se stanicí metra, tramvaje, autobusu, parkovištěm P+R, B+R a stanicí carsharingu a bikesharingu. Jako další příklad může sloužit mobilní aplikace, díky které je možné naplánovat cestu ode dveří ke dveřím.

Opatření využije dopravní plochy ve prospěch aktivní a/nebo veřejné dopravy (všechny oblasti hodnocení)

Kritérium je zaměřeno na možnost volby dopravního prostředku v rámci jednoho dopravního prostoru, například ulice. Prostor ulice tak například umožňuje bezpečnou chůzi a jízdu na kole, stejně jako například jízdu tramvají a jedná se tak o alternativu k jízdě osobním automobilem.

Opatření zlepší podmínky pro zásobování zbožím a službami (oblasti hodnocení 2, 3)

Zásobování zbožím a službami tvoří naprosto nezbytnou součást dopravy pro město. Zlepšením je myšleno jednak snížení negativních vlivů tohoto druhu dopravy na město (například parkování na chodnících nebo nepřehledných místech, jízdy nevytížených vozidel, zastaralá vozidla apod.) a jednak poskytnutí adekvátních provozních podmínek pro tento typ dopravy (například dostatek vyhrazených míst pro zásobování).

Klíčové slovo Finanční udržitelnost

Míra využití opatření bude odpovídat provozním nákladům (všechny oblasti hodnocení)

Kritérium je zaměřeno na zhodnocení předpokládaných provozních nákladů ve vztahu k významu opatření pro naplňování cílů Dopravní politiky. Nově přijímaná opatření by měla zatěžovat rozpočet města mandatorními výdaji co nejméně, už jen kvůli jejich současné výši.

Míra využití opatření bude odpovídat investičním nákladům (všechny oblasti hodnocení)

Kritérium je zaměřeno na zhodnocení předpokládaných investičních nákladů ve vztahu k významu opatření pro naplňování cílů Dopravní politiky. Nákladné investice by měly městu poskytovat odpovídající benefity v širokém celospolečenském měřítku.

Opatření přinese příjem do městského rozpočtu (oblast hodnocení 3)

Kritérium je zaměřeno na příjmy, které hl. m. Praze nebo dalším obcím vzniknou realizací daného opatření.

Opatření může být (spolu)financováno externími partnery a snížit nárok na rozpočet Prahy (všechny oblasti hodnocení)

Kritérium je zaměřeno na možnost pokrytí investičních nebo provozních nákladů opatření z jiných zdrojů než hl. m. Prahy, zejména pak zdrojů z evropských nebo státních dotačních fondů. Spadá sem i možnost spolufinancování opatření s partnery na úrovni státu, kraje či privátního sektoru.

Klíčové slovo Lidské zdraví

Opatření odvede tranzitní dopravu mimo zastavěné území (oblasti hodnocení 2, 3, 5)

Kritérium sleduje vymístění dopravy ze zastavěného území především rezidenčního charakteru, ve kterém nemá ani zdroj, ani cíl. Příkladem může být obchvat, nebo převedení části dopravní relace na jiný dopravní mód, který zatíží vnitřní prostředí zastavené oblasti méně než původní.

Opatření sníží emise výfukových plynů (všechny oblasti hodnocení)

Kritérium je zaměřeno na snížení emisí škodlivých plynů pro zdraví a přírodu, ale i pevných částic a aerosolů. Zdrojem škodlivých exhalací jsou nejen výfukové plyny, ale například otěr brzdového obložení, pneumatik, plyny ze skladování těkavých látek v palivových nádržích, nebo také zviření prachu dopravou.

Opatření sníží hlukovou zátěž z dopravy (všechny oblasti hodnocení)

Kritérium je zaměřeno na snížení emisí hluku z různých druhů dopravy. Snížení hluku může být dosaženo úpravami na infrastruktuře, na vozidlech, ale i například snížením dopravní zátěže, nebo efektivnějším provezením většího množství osob v méně dopravních prostředcích na silně zatíženém koridoru.

Klíčové slovo Prostorová efektivita

Opatření zvýší podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce (všechny oblasti hodnocení)

Realizace opatření vytvoří přímo nebo zprostředkovaně vhodné podmínky pro zvýšení podílu cestujících využívajících veřejnou dopravu na celkové dělbě přepravní práce (např. rozšířením infrastruktury, zlepšením spojení, vyšší nabízenou kapacitou, vyšším komfortem cestování, přísnější regulací individuální automobilové dopravy atd.)

Opatření zvýší podíl pěší nebo cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce (všechny oblasti hodnocení)

Realizace opatření zlepší podmínky pro pěší nebo cyklistickou dopravu (např. přerozdělením dopravních ploch ve prospěch pěších a cyklistů, výstavbou cyklistické infrastruktury, zlepšením kvality chodníků apod.), čímž vytvoří dostatečný potenciál pro navýšení jejich podílu na celkové dělbě přepravní práce.

Opatření zvýší podíl kolejové veřejné dopravy na přepravních výkonech (všechny oblasti hodnocení)

Realizace opatření vytvoří přímo nebo zprostředkovaně vhodné podmínky pro zvýšení podílu cestujících využívajících kolejovou veřejnou dopravu na celkových přepravních výkonech (např. rozšířením infrastruktury, lepší nabídkou spojení, vyšším komfortem cestování, přísnější regulací individuální automobilové dopravy atd.)

Opatření podpoří udržitelný územní rozvoj navázaný na veřejnou dopravu (všechny oblasti hodnocení)

Kritérium hodnotí míru navázání stávajícího nebo budoucího územního rozvoje na přepravní osy veřejné dopravy tak, aby nedocházelo ke vzniku nekoordinovaného rozvoje zástavby v místech,

kteře nejsou napojeny na síť veřejné dopravy, případně nelze vytvořit vhodné podmínky na jejich napojení (např. územní rozvoj bude soustředěn podél dopravních os, především v místech přestupních bodů či zastávek veřejné dopravy apod.).

Opatření sníží počet automobilů na centrálním kordonu (všechny oblasti hodnocení)

Realizace opatření sníží, případně vytvoří podmínky pro snížení celkového počtu automobilů na vstupech do širší oblasti centra města (vymezené zhruba Petřínem na západě, Letnou na severu, Negrelliho viaduktem a Riegrovými sady na východě a Vyšehradem na jihu). Může tím být docíleno např. zvýšením kvality nebo nabídky veřejné dopravy, zvýšením míry regulace individuální automobilové dopravy apod.

Opatření sníží negativní dopady na památkově chráněné oblasti (oblast hodnocení 3)

Realizace opatření přispěje přímo nebo zprostředkovaně ke snížení negativních dopadů na památkově chráněné oblasti (např. snížením intenzity dopravy, diverzifikací dopravních proudů, zavedením regulativních prvků apod.).

Klíčové slovo Spolupráce

Opatření zvýší míru vzájemné spolupráce organizací a partnerů v oblasti mobility (oblast hodnocení 7)

Realizace opatření přinese vyšší efektivitu na straně dopravního plánování i praktické realizace. Dojde k odstranění paralelních procesů, kompetence budou jasně vymezeny, přesto však do přípravy opatření budou moci včas promluvit všechny organizace a partneři, kterých se dotýká.

Opatření zlepší provázanost územního / dopravního / komunitního plánování (oblast hodnocení 7)

Zásahy v oblasti mobility budou více než dnes koordinovány s potřebami udržitelného územního rozvoje. V lokálním měřítku budou opatření v mobilitě konzultována včas se všemi zúčastněnými a s využitím racionálních podkladů a reprezentativních průzkumů.

Opatření lze snadno projednat ve fázi přípravy (všechny oblasti hodnocení)

Opatření s sebou nenese předpoklad protichůdných požadavků ovlivněných subjektů, které by mohly ztížit projednávání či dokonce zcela znemožnit realizaci opatření.

Klíčové slovo Uhlíková stopa

Opatření zvyšuje množství elektrifikovaných dopravních výkonů (oblasti hodnocení 1, 3, 4, 6, 7)

Vzroste počet vozokilometrů, které jsou ujety ze zdroje poháněného elektrickou energií, bez ohledu na konkrétní dopravní mód. Kromě tradičně elektrifikovaných drážních vozidel a čistě elektrických silničních vozidel sem patří i hybridní vozidla s částečně elektrifikovaným provozem.

Opatření sníží energetickou náročnost dopravního systému na přepravenou jednotku (všechny oblasti hodnocení)

Realizací opatření se sníží množství spotřebované energie, vynaložené na stejné množství přepravených cestujících nebo nákladu. V tomto případě přitom nezáleží na původu energie z (ne)obnovitelných zdrojů.

Opatření sníží podíl emisí skleníkových plynů (ekv. CO₂) z dopravy (všechny oblasti hodnocení)

Realizace opatření sníží množství skleníkových plynů vypouštěných do atmosféry, způsobujících globální oteplování a související klimatické změny. Součtové emise jsou stanoveny pro tzv. CO₂

ekvivalent, jehož hodnota zahrnuje kromě oxidu uhličitého i další látky přispívající ke skleníkovému efektu – oxid dusnatý (N₂O) a metan (CH₄).

Klíčové slovo Výkonnost a spolehlivost

Opatření zvýší průměrnou cestovní rychlosti veřejné hromadné dopravy (oblasti hodnocení 1, 2, 3, 4, 5, 6)

Realizace opatření přímo nebo zprostředkovaně povede ke zvýšení cestovní rychlosti veřejné dopravy v kontextu jednotlivých linek/spojů i cestování systémem veřejné dopravy jako celkem, a to zejména prostřednictvím infrastrukturních opatření (například zvyšování traťových rychlostí kolejové dopravy, rozvoj segregovaných kolejových systémů, aplikace fyzicky oddělených tramvajových těles, bus-pruhy, preference veřejné dopravy na SSZ apod.), organizačních opatření (omezení IAD, pěší zóny apod.), opatření na straně vozidel (vyšší konstrukční rychlost, lepší dynamika vozidel) či prostřednictvím uvolnění kapacity dopravní cesty.

Opatření zvýší spolehlivost cestovních časů (oblasti hodnocení 1, 2, 3, 4, 5, 6)

Realizace opatření povede k zajištění spolehlivosti cestovních časů, tedy že daná cesta uživatele bude trvat stejně dlouhou dobu bez ohledu na denní dobu, z pohledu veřejné dopravy nezávisle na dopravní situaci v komunikační síti apod.

Opatření zvýší počet přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou (všechny oblasti hodnocení)

Realizace opatření povede ke zvýšení počtu cestujících využívající integrovanou veřejnou dopravu (jednotná jízdenka, tarif, jízdní řád a síť), například prostorovým rozšířením sítě IDS, zkvalitněním poskytovaných služeb, zlepšením dostupnosti a provázanosti, nebo integrací dalších dopravních módů (například zapojení sítě P+R nebo bike-sharingu).

Opatření sníží délku komunikací s pravidelným výskytem kongescí (všechny oblasti hodnocení)

Realizace opatření přímo či zprostředkovaně povede ke snížení délky kongescí na komunikační síti, respektive ke snížení času stráveného v kongescích, a to například prostřednictvím pokročilých nástrojů řízení dopravy a efektivní využití kapacity komunikační sítě (liniové řízení dopravy, inteligentní řízení SSZ, apod.), eliminací zbytné dopravy (všech tří stupňů) či prostřednictvím opatření vedoucích ke změně dopravního chování obyvatel a ke snížení celkového počtu jízd automobilovou dopravou, a tedy snížení počtu nároků na komunikační síť.

1 Kolejová infrastruktura

Seznam opatření v Návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
211	Optimalizace trati Praha hl.n. - Praha-Hostivař	58.5	Návrh	Standard	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2019	24	4,420	0	0	0
160	Optimalizace trati Praha hl.n. - Praha-Smíchov	49.4	Návrh	Standard	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2022	48	3,914	0	0	0
321	Optimalizace trati Praha Vysočany - Lysá nad Labem	49.6	Návrh	Standard	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2019	36	10,351	0	0	0
213	Optimalizace trati Praha-Smíchov - Černošice	54.6	Návrh	Standard	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2018	18	3,700	0	0	0
481	Rekonstrukce trati Praha-Libeň - Praha-Malešice	52.6	Návrh	Standard	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2022	24	640	0	0	0
100	Rekonstrukce Vozovny Hloubětín	15.8	Návrh	Standard	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2019	35	1,637	819	0	0
245	Rekonstrukce železniční stanice Praha-Masarykovo nádraží	41.7	Návrh	Standard	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2025	48	1,655	0	0	0
341	Zavedení vrstvy spěšných vlaků v PID	41.4	Návrh	Standard	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2021	1	0	0	400	80
162	Zkapacitnění trati Praha - Kolín	43.5	Návrh	Standard	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2023	60	232	0	0	0
214	Elektrizace dalších železničních tratí	39.8	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2022	120	11,070	0	0	0
99	Metro D: Nové Dvory - Modřany (studijní ověření)	53.7	Návrh	Rozvoj	(5) Metro – rozvoj sítě	2020	18	30	30	0	0
75	Metro D: úsek Nám. Míru - Nám. Rep. - Pha 3 - Pha 9 (příp.)	58.4	Návrh	Rozvoj	(5) Metro – rozvoj sítě	2028	36	150	150	0	0
74	Metro D: úsek Náměstí Míru - Pankrác (proj. příprava)	61.8	Návrh	Rozvoj	(5) Metro – rozvoj sítě	2024	36	150	150	0	0
73	Metro D: úsek Pankrác - Depo Písnice	62.3	Návrh	Rozvoj	(5) Metro – rozvoj sítě	2020	72	39,974	39,974	558	558
170	Mimoúrovňový přesmyk Praha-Libeň	39.6	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2020	24	1,294	0	0	0

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)
167	Nové spojení 2 (Metro S)	60.9	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2022	60	1,340	0	0
476	Realizace 2. vestibulů metra Hradčanská, Vltavská	32.5	Návrh	Rozvoj	(5) Metro – rozvoj sítě	2023	24	880	880	0
147	RS - Rychlá spojení	58.2	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2025	180	22,425	0	0
451	Severní tramvajová tangenta - územní stabilizace a příprava	60.8	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2019	60	3	3	0
98	Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje	35.2	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2018	48	3	3	0
70	Tramvajová smyčka Depo Hostivař	32.9	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2020	8	163	82	4
71	Tramvajová smyčka Zahradní Město	41.6	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2019	8	120	60	4
6	Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská	47.5	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2019	20	893	447	25
89	Tramvajová trať Dvorce - Budějovická	54.4	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2027	30	739	739	28
80	Tramvajová trať Dvorecký most	59	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2023	40	1,000	1,000	31
23	Tramvajová trať Kobylisy - Sídliště Bohnice	52.4	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2022	36	2,054	2,054	62
88	Tramvajová trať Muzeum - Hlavní nádraží - Bolzanova	46.9	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2026	30	424	424	0
86	Tramvajová trať Na Veselí - Pankrác	39.5	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2021	12	370	370	5
81	Tramvajová trať Nádraží Podbaba - Suchdol	57.9	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2022	42	1,646	1,646	80
87	Tramvajová trať Pankrác - Budějovická	40.8	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2025	24	334	334	11

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
77	Tramvajová trať Počernická	51.9	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2022	32	620	620	23	23
21	Tramvajová trať Sídl. Barrandov - Holyně - Slivenec	45	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2019	12	691	346	17	17
22	Tramvajová trať Sídl. Modřany - Libuš	47.4	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2019	18	500	250	10	10
201	Tramvajová trať Vozovna Kobylisy - Zdiby	33.6	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2023	26	1,940	679	15	8
96	Tramvajové tratě (výhled) - územní stabilizace	45.9	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2019	72	12	12	0	0
449	Východní tramvajová tangenta - územní stabilizace a příprava	52.7	Návrh	Rozvoj	(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě	2019	72	4	4	0	0
219	Zastávka Praha-Dolní Počernice Jih	32.3	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2022	5	15	8	0	0
218	Zastávka Praha-Jahodnice	27.5	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2022	5	15	8	0	0
588	Zdvoukolejňení trati Praha-Radotín - Praha-Vršovice čekací k	44.3	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2022	24	200	0	0	0
243	Železniční odstavky	21.3	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2022	36	0	0	0	0
83	Železniční spojení Praha - Letiště - Kladno	56.3	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2023	70	32,427	0	320	0
157	Železniční spojení Praha - Mladá Boleslav - Liberec	51.4	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2025	24	1,400	0	0	0
587	Zkapacitnění trati Praha - Kolín novostavbou v nové stopě	42.6	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2025	40	420	0	0	0
161	Zpřístupnění žst. Praha hlavní nádraží z okolí	38.7	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2019	30	668	0	0	0
38	Zřízení železniční linky S71	31.6	Návrh	Rozvoj	(3) Železniční doprava – rozvoj sítě	2018	60	150	0	15	0

2 Silniční infrastruktura

Seznam opatření v Návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
183	Oprava Barrandovského mostu	42.3	Návrh	Standard	(20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury	2020	36	600	600	0	0
192	Oprava Hlávkova mostu	53.2	Návrh	Standard	(20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury	2020	48	1,200	1,200	0	0
231	Oprava Jiráskova mostu	44.1	Návrh	Standard	(20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury	2028	24	600	600	0	0
191	Oprava Libeňského mostu	60.5	Návrh	Standard	(20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury	2019	36	2,000	2,000	0	0
187	Oprava Mostu Legií	48.3	Návrh	Standard	(20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury	2020	24	550	550	0	0
190	Oprava Palackého mostu	51.2	Návrh	Standard	(20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury	2020	24	600	600	0	0
370	Optimalizace uzlu Barrandovský most a jeho rozvoj	31.8	Návrh	Standard	(42) Dokončení Městského okruhu	2019	18	5	5	0	0
502	Snížení energetické náročnosti Strahov. a Zlíchov. tunelu	16	Návrh	Standard	(20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury	2018	36	100	10	0	0
313	Studie generální opravy Strahovského tunelu	26.7	Návrh	Standard	(20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury	2018	18	3	3	0	0
102	Vnitřní dluh komunikační sítě - zastavení dalšího růstu	49.9	Návrh	Standard	(20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury	2018	144	28,400	28,400	3,200	0
442	Akční plán na realizaci stezek podél místních komunikací	20.2	Návrh	Rozvoj	(30) Výstavba nových propojení	2019	12	2	2	0	0
400	Dálnice D3 - střeodočeská část	55.6	Návrh	Rozvoj	(25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu	2024	60	40,800	0	345	0
396	Hostivařská spojka - propojení SOKP 511 - Přátelství	48	Návrh	Rozvoj	(25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu	2020	30	175	175	5	5
282	Křížení železniční trati ve Velké Chuchli	41.9	Návrh	Rozvoj	(30) Výstavba nových propojení	2021	10	500	0	1	1
267	Křižovatka Beranka	39.2	Návrh	Rozvoj	(30) Výstavba nových propojení	2021	24	303	0	3	3

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
399	Libeňská spojka (projektová příprava)	53.9	Návrh	Rozvoj	(42) Dokončení Městského okruhu	2019	132	500	500	0	0
398	Městský okruh - Pelc-Tyrolka - Štěrboholská r. (proj.přip.)	53.1	Návrh	Rozvoj	(42) Dokončení Městského okruhu	2019	132	1,000	1,000	0	0
487	Napojení křižovatky Beranka	37.9	Návrh	Rozvoj	(30) Výstavba nových propojení	2019	36	453	453	4	4
270	Obchvat Dolních Měcholup	33.8	Návrh	Rozvoj	(30) Výstavba nových propojení	2020	24	286	286	3	3
278	Obchvat Písnice	44.4	Návrh	Rozvoj	(30) Výstavba nových propojení	2021	24	343	343	3	3
24	Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice - D1)	64.7	Návrh	Rozvoj	(25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu	2019	44	8,201	0	80	0
392	Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně - Březiněves)	60.8	Návrh	Rozvoj	(25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu	2025	48	28,500	0	213	0
393	Pražský okruh (D0), 520 (Březiněves - Satalice D10)	56.5	Návrh	Rozvoj	(25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu	2027	36	10,700	0	45	0
395	Přeložka silnice I/12 Běchovice - Úvaly	60.4	Návrh	Rozvoj	(25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu	2021	36	8,800	0	34	0
249	Přeložka silnice II/240 a II/101 (aglomerační okruh)	42.5	Návrh	Rozvoj	(30) Výstavba nových propojení	2021	36	4,204	0	20	0
397	Propojení Dopraváků - Spořická (nové napojení Čimic)	49.7	Návrh	Rozvoj	(25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu	2025	18	171	171	2	2
484	Propojení Průmyslová - Kutnohorská (Hostivařská spojka)	44.8	Návrh	Rozvoj	(30) Výstavba nových propojení	2022	36	173	173	1	1
585	Radlická radiála	59.1	Návrh	Rozvoj	(30) Výstavba nových propojení	2019	12	115	115	0	0
618	Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města	-	Návrh	Rozvoj	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2019	18	50	50	0	0
464	Zkapacitnění Jižní spojky Vídeňská - 5. května	26.6	Návrh	Rozvoj	(42) Dokončení Městského okruhu	2019	36	150	150	0	0

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
463	Zkapacitnění Štěrboholské radiály MÚK Rybníčky - Průmyslová	26.8	Návrh	Rozvoj	(42) Dokončení Městského okruhu	2019	24	5	5	0	0

3 Organizace a regulace dopravy

Seznam opatření v Návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
458	Detekce jízdy ve vyhrazeném jízdním pruhu	21.1	Návrh	Standard	(38) Zesílení dohledu nad provozem na pozemních	2018	6	5	5	0	0
429	Doplnění a údržba detektorů na SSZ	13.9	Návrh	Standard	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2023	36	10	10	5	5
323	Doplnění preference BUS na SSZ s detekcí	25.3	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2018	24	6	6	0	0
311	Doplnění preference tramvají na SSZ s detekcí	30.3	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2018	12	1	1	0	0
317	Fyzické oddělování tramvajových tratí	32.5	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2018	180	0	0	0	0
45	Koncepce preference VHD ve Středočeském kraji	30.8	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2018	12	0	0	0	0
173	Koordinace návrhu preference Středočeského kraje	28.3	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2019	12	0	0	0	0
423	Napojení SSZ na dopravní ústřednu	13	Návrh	Standard	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2023	60	125	125	0	0
320	Odstranění vybraných SSZ	19.3	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2018	24	0	0	0	0
222	Preference BUS na křižovatkách se SSZ	29.8	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2019	36	0	0	0	0
48	Preference na SSZ v SČK - řadiče a dopravní řešení	27.7	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2019	60	105	0	0	0
60	Preference na SSZ v SČK - vozidla	25.7	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2019	60	40	0	0	0
221	Preferenční osy VHD v Praze	34.2	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2019	60	314	314	0	0
177	Program na realizaci prostorových preferenčních opatření SČK	33.3	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2019	180	300	0	0	0
40	Program preference VHD HMP-mimo osy	34.4	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2019	180	750	750	0	0

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
604	Program zvýšení plynulosti provozu tramvají	37.6	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2018	180	0	0	0	0
200	Rozvoj zón placeného stání	34.8	Návrh	Standard	(24) Ekonomická regulace automobilové dopravy - parkovací	2018	60	400	400	75	75
424	Scénáře řízení dopravy	12.6	Návrh	Standard	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2018	12	0	0	1	1
276	Systémové vyhodnocení kvality provozu VHD	28.2	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2019	24	1	0	0	0
269	Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách	27.7	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2019	18	1	1	0	0
419	Vlastnictví a správa SSZ	18.5	Návrh	Standard	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2018	48	150	150	3	3
227	Vývoj dopravně-technologického informačního systému	12.3	Návrh	Standard	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2018	24	76	11	2	2
430	Zlepšení systému preference autobusů na SSZ	20.9	Návrh	Standard	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2019	36	5	5	0	0
359	Zřizování preference TRAM při obnově a výstavbě SSZ	28.8	Návrh	Standard	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2018	12	0	0	0	0
412	Dojezdové doby na Městském okruhu	3.8	Návrh	Rozvoj	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2018	36	193	29	7	7
427	Kooperativní systémy v dopravní infrastruktuře	6.6	Návrh	Rozvoj	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2020	60	100	0	10	10
43	Legislativa pro preferenci VHD	33.5	Návrh	Rozvoj	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2018	24	0	0	0	0
421	Liniové řízení Pražského okruhu a částí Městského okruhu	11.8	Návrh	Rozvoj	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2020	18	400	400	2	2
428	Navádění na volná parkovací místa	5.9	Návrh	Rozvoj	(36) Inteligentní parkovací systémy pro oblasti	2018	36	155	23	19	19
503	Nízkouhlíkové řešení logistiky odpadů na Praze 1	4.6	Návrh	Rozvoj	(47) Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování	2018	24	50	5	0	0

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
434	Oblastní dopravně závislé řízení a detekce incidentů	9.7	Návrh	Rozvoj	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2018	36	510	76	29	29
445	Oblastní dopravně závislé řízení na zbývajících ústřednách	8	Návrh	Rozvoj	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2019	36	170	85	10	10
197	Pražský mýtný systém, realizace	53.7	Návrh	Rozvoj	(23) Ekonomická regulace automobilové dopravy – mýto	2023	12	4,000	4,000	400	400
193	Pražský mýtný systém, studie	25.7	Návrh	Rozvoj	(23) Ekonomická regulace automobilové dopravy – mýto	2018	12	5	5	0	0
41	Procesní nastavení realizace preferenčních opatření v Praze	32.1	Návrh	Rozvoj	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2019	12	0	0	0	0
274	Správa SSZ včetně jeho vybavení systémem preference	26.1	Návrh	Rozvoj	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2019	24	0	0	0	0
386	Strategie udržitelné logistiky	9.5	Návrh	Rozvoj	(47) Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování	2018	18	5	5	0	0
444	Studie a vývoj aktivní detekce vozidel pomocí koop.systémů	21.2	Návrh	Rozvoj	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2018	36	75	0	0	0
237	Vytvoření pracovní pozice Specialista pro nákladní dopravu	8.6	Návrh	Rozvoj	(47) Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování	2018	6	0	0	1	1
248	Vývoj multiagentního a adaptivního řízení dopravy	13.3	Návrh	Rozvoj	(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity	2018	24	61	6	4	4
318	Zásady projektování preference TRAM, BUS na SSZ	24.7	Návrh	Rozvoj	(14) Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti	2018	12	0	0	0	0

4 Multimodální cestování

Seznam opatření v Návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
251	Aplikace PID lítačka	26.1	Návrh	Standard	(41) Integrované služby „mobility as a service“	2018	12	4	4	1	1
332	Automaty na jízdenky (na území Středočeského kraje)	29.6	Návrh	Standard	(12) Moderní informační a odbavovací systém	2018	22	173	0	20	0
226	Definice přestupních bodů v síti PID	23.8	Návrh	Standard	(15) Zlepšení zastávek VHD	2019	6	0	0	0	0
303	Jednotný systém odbavení cestujících v PID - MOS	30.9	Návrh	Standard	(12) Moderní informační a odbavovací systém	2018	10	43	43	42	42
363	Koordinace záměrů při rekonstrukcích přestupních bodů	24.7	Návrh	Standard	(16) Zlepšení přestupních bodů VHD	2019	12	0	0	0	0
384	Polohy spojů DPP do systémů ROPID	26.7	Návrh	Standard	(12) Moderní informační a odbavovací systém	2019	12	0	0	0	0
475	Program rekonstrukcí přestupních bodů VHD	35.3	Návrh	Standard	(16) Zlepšení přestupních bodů VHD	2019	180	7,500	4,500	0	0
524	Program vybavení přestupních bodů VHD v Praze	32.2	Návrh	Standard	(16) Zlepšení přestupních bodů VHD	2019	180	500	500	0	0
495	Projekt VYMI (výluky a mimořádnosti) – další vylepšení	22	Návrh	Standard	(12) Moderní informační a odbavovací systém	2019	36	1	1	0	0
354	Systémová údržba dat o bezbariérovosti zastávek VHD	20.2	Návrh	Standard	(15) Zlepšení zastávek VHD	2018	36	0	0	0	0
224	Vyžadování uplatňování Standardu zastávek PID po ŘSD a SŽDC	21.3	Návrh	Standard	(15) Zlepšení zastávek VHD	2019	12	0	0	0	0
383	Automatické sčítání cestujících ve vozidle	23.3	Návrh	Rozvoj	(12) Moderní informační a odbavovací systém	2019	24	0	0	0	0
402	Datová platforma a Virtualizace hl.m.Prahy	20.1	Návrh	Rozvoj	(41) Integrované služby „mobility as a service“	2018	18	6	6	30	30
220	E-Bike Net Praha	29.9	Návrh	Rozvoj	(29) Rozvoj systému bike-sharingu	2018	24	61	6	6	6
339	E-carsharing na území hlavního města Prahy	8.4	Návrh	Rozvoj	(40) Rozvoj systému car-sharingu	2018	60	20	20	1	1

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
496	Jednotný informační systém hl. m. Prahy s přesahem do PID	29.6	Návrh	Rozvoj	(12) Moderní informační a odbavovací systém	2019	60	10	10	0	0
65	Kompetence při správě zastávek a přestupních bodů PID	18.4	Návrh	Rozvoj	(15) Zlepšení zastávek VHD	2019	36	0	0	0	0
26	Mobilní dopravní aplikace	32.1	Návrh	Rozvoj	(41) Integrované služby „mobility as a service“	2019	1	5	5	4	4
152	Právní a technické normy pro zastávky VHD	20.1	Návrh	Rozvoj	(15) Zlepšení zastávek VHD	2019	24	0	0	0	0
328	Program rozvoje elektromobility	10.7	Návrh	Rozvoj	(31) Dobíjecí místa pro elektromobily a elektrokola	2018	24	2	2	0	0
355	Prověření a zlepšení SSZ na přechodech u zastávek	23.8	Návrh	Rozvoj	(15) Zlepšení zastávek VHD	2019	48	8	8	0	0
254	Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji	34.1	Návrh	Rozvoj	(21) Výstavba parkovišť P+R	2018	5	1	1	0	0
461	Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Stč.kraje	35	Návrh	Rozvoj	(21) Výstavba parkovišť P+R	2018	144	520	0	6	0
435	Rozvoj P+R při stanicích metra	38.8	Návrh	Rozvoj	(21) Výstavba parkovišť P+R	2018	144	5,600	2,800	75	75
456	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Stč.kraje	42.3	Návrh	Rozvoj	(21) Výstavba parkovišť P+R	2018	60	720	0	9	0
457	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Stč.kraje	40.9	Návrh	Rozvoj	(21) Výstavba parkovišť P+R	2018	60	1,073	0	11	0
460	Rozvoj P+R v prioritní oblasti 3 Stč.kraje	40.5	Návrh	Rozvoj	(21) Výstavba parkovišť P+R	2018	120	630	0	6	0
199	Rozvoj systému sdílení automobilů	3.9	Návrh	Rozvoj	(40) Rozvoj systému car-sharingu	2018	24	1	1	0	0
360	Vybudování nových nabíjecích bodů pro elektromobily	12.9	Návrh	Rozvoj	(31) Dobíjecí místa pro elektromobily a elektrokola	2018	24	28	28	0	0
331	Zastávkový informační systém Středočeský kraj	27	Návrh	Rozvoj	(12) Moderní informační a odbavovací systém	2018	31	675	0	1	1

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření		Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)
137	Zpracování studie na výstavbu parkovišť typu B+R	31.3	Návrh	Rozvoj	(22) Výstavba parkovišť B+R	2019	5	1	1	0	0
513	Zřízení stanicového bikesharingu	22.4	Návrh	Rozvoj	(29) Rozvoj systému bike-sharingu	2018	12	46	46	10	10

5 Doprava a veřejný prostor

Seznam opatření v Návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
116	Akční plán na bezbariérové úpravy zastávek BUS	20.3	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2018	1	0	0	0	0
120	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Českomoravská	25.7	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	12	150	150	1	1
605	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Flora	25.7	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2018	12	150	150	1	1
128	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jinonice	27.5	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	12	241	241	1	1
122	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad	25.9	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	12	215	215	1	1
135	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Kačerov	22.7	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2025	12	80	80	0	0
127	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Křižíkova	27.5	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2022	12	203	203	1	1
125	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Pražského povstání	25.3	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2020	12	46	46	0	0
129	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Radlická	25.5	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2018	12	43	43	0	0
124	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Staroměstská	19.2	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2025	12	180	180	0	0
130	Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Želivského	23.7	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2020	12	344	344	0	0
175	Bezpečnostní úpravy nehodových míst	28.5	Návrh	Standard	(39) Bezpečnostní úpravy nehodových míst	2018	180	600	600	0	0
186	Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Stčk	15.4	Návrh	Standard	(39) Bezpečnostní úpravy nehodových míst	2019	24	40	0	1	0
372	Klárov - rekonstrukce	29.5	Návrh	Standard	(17) Revitalizace veřejných prostranství	2019	12	160	160	0	0
181	Odstranění billboardů od MK s rychlostí 70 km/h a více	15.6	Návrh	Standard	(39) Bezpečnostní úpravy nehodových míst	2019	12	0	0	0	0

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
115	Odstranění nadbytečných zábradlí	17.2	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2018	12	1	1	0	0
141	Odstaňování bariér ve veřejném prostoru	29.3	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2018	180	600	600	0	0
305	Rekonstrukce Dvořákova nábřeží	22	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2018	12	137	137	0	0
314	Rekonstrukce Malostranského náměstí	28.5	Návrh	Standard	(17) Revitalizace veřejných prostranství	2019	12	85	85	0	0
343	Rekonstrukce tramvajové trati Badeniho	25.3	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2020	12	80	80	0	0
345	Rekonstrukce tramvajové trati Jana Želivského	24.9	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2019	12	61	61	0	0
619	Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického	-	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2020	36	10	10	0	0
369	Rekonstrukce ulic Veletržní a Dukelských hrdinů	28.1	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2018	12	362	362	0	0
340	Rekonstrukce ulice Klapkova - jižní část	26.3	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2021	12	50	50	0	0
364	Rekonstrukce ulice Revoluční	21.9	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2019	24	100	100	0	0
336	Rekonstrukce ulice Seifertova a Táboritská	26.1	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2024	12	142	142	0	0
342	Rekonstrukce ulice Starostrašnická - V Olšínách	23.3	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2019	12	52	52	0	0
298	Rekonstrukce ulice Táborská	28.4	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2020	24	1,380	1,380	0	0
255	Rekonstrukce ulice Vinohradská	26.1	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2018	24	640	640	0	0
297	Rekonstrukce ulice Zenklova	28.1	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2018	12	200	200	0	0

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
114	Rekonstrukce vybraných zastávek TRAM na bezbariérové	21.1	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	72	26	26	1	1
118	Revitalizace pražských podchodů	23.2	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2018	12	30	30	0	0
462	Revitalizace Václavského náměstí	17.6	Návrh	Standard	(17) Revitalizace veřejných prostranství	2019	24	150	150	0	0
132	Studie bezbariérového zpřístupnění stanice Malostranská	23.9	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2018	6	0	0	0	0
121	Studie bezbariérového zpřístupnění stanice metra Invalidovna	19.2	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	6	0	0	0	0
131	Studie bezbariérového zpřístupnění stanice Nám. Republiky	23.1	Návrh	Standard	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2018	6	0	0	0	0
365	Vítězná - most Legií	31.3	Návrh	Standard	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2019	32	150	150	0	0
110	Strategie rozvoje bezmotorové dopravy	24.8	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2019	10	1	1	0	0
601	Cyklistická propojení Prahy a Středočeského kraje	28.4	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2018	72	9	0	0	0
577	Cyklistická propojení Říčán a okolí s Prahou	30.8	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2018	48	4	4	0	0
508	Cyklostezka z Chýně do Zličína	33.2	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2018	12	9	0	0	0
572	Cyklostezka z Dolních Břežan do Zbraslavi	31.3	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2018	24	0	0	0	0
586	Cyklostezka z Proseka do Brandýsa nad Labem	25.1	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2018	36	18	18	0	0
189	Informační základna o pěší dopravě	24.9	Návrh	Rozvoj	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2019	24	10	10	1	1
347	Lávka Holešovice - Karlín	27.7	Návrh	Rozvoj	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	48	600	600	0	0

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
441	Lávka na Vysočanské náměstí	25.7	Návrh	Rozvoj	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	12	3	3	0	0
534	Lávky Kačerov - Roztyly	24.2	Návrh	Rozvoj	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	6	1	1	0	0
557	Levobřežní cyklostrasa A1 s návaznostmi v regionu	29.5	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2018	11		2		0
103	Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy	28.2	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2018	180	600	600	0	0
265	Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě (TRAM)	43.6	Návrh	Rozvoj	(18) Zklidnění a revitalizace městských tříd	2019	6	0	0	0	0
139	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2016	8.1	Návrh	Rozvoj	(19) Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech	2018	34	893	893	1	1
558	Pravobřežní cyklotrasa A2 s návaznostmi v regionu	27.4	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2018	11		1		0
389	Program zřizování pěších zón v centru města	39.7	Návrh	Rozvoj	(19) Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech	2019	24	2	2	0	0
390	Program zřizování zón 30	25.8	Návrh	Rozvoj	(19) Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech	2019	12	3	3	0	0
455	Propojení Černý Most - Kyje Na Hutích	28.8	Návrh	Rozvoj	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	12	2	2	0	0
450	Propojení komerční zóny Zličín s metrem	20	Návrh	Rozvoj	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	12	2	2	0	0
440	Propojení Nemocnice Motol s Vypichem	25.2	Návrh	Rozvoj	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	12	2	2	0	0
136	Sdílený prostor - legislativní opatření	27.7	Návrh	Rozvoj	(27) Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury	2019	12	0	0	0	0
182	Strategie BESIP pro hl. m. Prahu	16.3	Návrh	Rozvoj	(39) Bezpečnostní úpravy nehodových míst	2019	12	2	2	0	0
507	Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem	19.7	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2018	5	0	0	0	0

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření		Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)
111	Zajištění bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor	17.2	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2018	6	0	0	0	0
555	Západovýchodní cyklomagistrála (Smíchov - Vinohrady)	23.7	Návrh	Rozvoj	(28) Podpora dopravní cyklistiky	2019	6	0	0	0	0

6 Provoz veřejné dopravy

Seznam opatření v Návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
171	Kapacitní železniční vozidla	47.8	Návrh	Standard	(4) Železniční doprava – posílení	2020	36	7,730	0	0	0
209	Nasazení velkokapacitních autobusů v příměstské dopravě	22.8	Návrh	Standard	(10) Autobusová doprava – posílení	2020	12	0	0	71	14
166	Průjezdny model železničních linek	25.7	Návrh	Standard	(4) Železniční doprava – posílení	2019	1	0	0	0	0
466	Valorizace tarifu společného IDS	13.9	Návrh	Standard	(2) Rozvoj jednotného integrovaného dopravního systému	2019	12	1	0	0	0
210	Výběrová řízení na autobusové dopravce	3.2	Návrh	Standard	(10) Autobusová doprava – posílení	2020	12	0	0	0	0
501	Zajištění dostatečného počtu řidičů pro PID	16.1	Návrh	Standard	(2) Rozvoj jednotného integrovaného dopravního systému	2019	60	0	0	0	0
356	Zjednodušení tarifu IDS	17.7	Návrh	Standard	(2) Rozvoj jednotného integrovaného dopravního systému	2018	24	1	0	0	0
244	8. nástupiště žst. Praha Hlavní nádraží	34.9	Návrh	Rozvoj	(4) Železniční doprava – posílení	2022	18	95	0	0	0
69	Elektrobusy - linka 140 (II.etapa)	29.2	Návrh	Rozvoj	(26) Elektrobusy	2020	24	550	275	0	0
28	Elektrobusy - linka 207	29.1	Návrh	Rozvoj	(26) Elektrobusy	2019	6	196	98	40	40
486	Elektrobusy na lince Airport Express	13.6	Návrh	Rozvoj	(26) Elektrobusy	2018	16	101	101	0	0
165	Městské železniční linky	43.1	Návrh	Rozvoj	(4) Železniční doprava – posílení	2019	1	0	0	160	160
119	Posílení návazných autobusových linek na železnici	20	Návrh	Rozvoj	(10) Autobusová doprava – posílení	2020	6	0	0	17	0
324	Posílení železničních linek mimo špičku	38	Návrh	Rozvoj	(4) Železniční doprava – posílení	2019	1	0	0	120	36
72	Program rozvoje elektrobusů v PID	30.8	Návrh	Rozvoj	(26) Elektrobusy	2019	6	0	0	0	0

7 Procesy v mobilitě

Seznam opatření v Návrhu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření	Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)	
334	Jednotný organizátor IDS Prahy a Středočeského kraje	32	Návrh	Standard	(1) Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a	2018	24	0	0	164	82
30	Plná integrace VHD Středočeského kraje	46.3	Návrh	Standard	(1) Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a	2018	12	0	0	203	203
329	Elektromobily jako služební vozidla pro městské firmy	18.9	Návrh	Rozvoj	(34) Elektrovozy pro městské instituce, městské firmy a	2018	18	1	1	0	0
514	Finanční podpora programů pro ZŠ	24.5	Návrh	Rozvoj	(46) Kampaně na podporu udržitelné mobility	2018	12	1	1	0	0
374	Fond mobility - prověření	11.9	Návrh	Rozvoj	(45) Zřízení fondu mobility HMP	2019	12	2	2	0	0
497	Jednotný vzhled vozidel PID	8	Návrh	Rozvoj	(1) Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a	2018	24	0	0	0	0
32	Kampaň Čistou stopou Prahou	41.6	Návrh	Rozvoj	(46) Kampaně na podporu udržitelné mobility	2018	180	24	24	0	0
522	Kampaň Správné chování ve veřejné dopravě	9.4	Návrh	Rozvoj	(46) Kampaně na podporu udržitelné mobility	2019	180	2	2	1	1
498	Kampaně na podporu využívání PID	24.6	Návrh	Rozvoj	(46) Kampaně na podporu udržitelné mobility	2019	180	2	2	4	4
358	Kompetence organizátora IDS v investicích	27	Návrh	Rozvoj	(44) Reforma městské správy dopravy	2019	6	0	0	3	1
459	Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy	22.4	Návrh	Rozvoj	(43) Plány mobility pro velké zaměstnavatele	2019	12	2	2	1	1
512	Program zaměřený na vzdělávání studentů SŠ a VŠ	23.8	Návrh	Rozvoj	(46) Kampaně na podporu udržitelné mobility	2018	24	2	2	0	0
467	Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030	20.5	Návrh	Rozvoj	(44) Reforma městské správy dopravy	2023	24	3	3	0	0
493	Soustředění kompetencí v marketingu PID pod organizátora IDS	15.7	Návrh	Rozvoj	(44) Reforma městské správy dopravy	2019	24	2	2	0	0
112	Studie městské správy dopravy	19	Návrh	Rozvoj	(44) Reforma městské správy dopravy	2018	12	1	1	0	0

ID	Název opatření	Skóre	Výběr opatření		Nástroj dopravní politiky	Rok zahájení realizace	Délka realizace (v měs.)	Investiční náklady celkem (mil.Kč)	Investiční náklady Praha (mil.Kč)	Provozní náklady celkem (mil. Kč/rok)	Provozní náklady Praha (mil.Kč/rok)
371	Zavádění BIM (Building Information Modeling)	18.4	Návrh	Rozvoj	(44) Reforma městské správy dopravy	2019	12	2	2	0	0

Územní členění - prstence dopravního modelu



Délka modelované sítě [km]

	Model	centrum	prsteneč uvnitř MO	MO a prsteneč vně MO	okrajové čtvrti (včetně letišť)	Praha celkem	Agglomerační pásmo	aglomerace Praha + pásmo	jednotka
		1	2	3	4	1+2+3+4	5	1+2+3+4+5	
Délka modelované sítě IAD	BAU 2030	49	146	468	389	1 052	2 563	3 614	km
	Návrh 2030	49	146	470	446	1 111	2 667	3 778	km
nadřazená síť	BAU 2030	0	0	48	61	109	189	298	km
	Návrh 2030	0	0	48	95	142	231	373	km
ostatní	BAU 2030	49	146	421	328	943	2 374	3 317	km
	Návrh 2030	49	146	423	352	969	2 436	3 405	km
Délka modelované sítě MHD	BAU 2030	69	191	544	297	1 100	2 547	3 647	km
	Návrh 2030	70	198	574	322	1 164	2 554	3 718	km
metro	BAU 2030	11	17	37	0	65	0	65	km
	Návrh 2030	11	19	40	3	73	0	73	km
tramvaj	BAU 2030	23	53	64	0	141	0	141	km
	Návrh 2030	24	60	77	6	167	2	24	km
autobus	BAU 2030	29	93	376	244	741	2 007	2 748	km
	Návrh 2030	29	88	379	253	749	2 007	2 757	km
železnice	BAU 2030	6	27	67	53	153	540	693	km
	Návrh 2030	5	31	77	61	175	544	719	km

Dopravní výkon [vozokm resp. spojokm]

	Model	centrum	prstenec uvnitř MO	MO a prstenec vně MO	okrajové čtvrti (včetně letiště)	Praha celkem	Aglomerační pásmo	aglomerace Praha + pásmo	jednotka
		1	2	3	4	1+2+3+4	5	1+2+3+4+5	
Dopravní výkon IAD za prac. den	BAU 2030	838 677	2 197 792	10 025 112	6 708 424	19 770 005	19 504 682	39 274 687	vozokm
	Návrh 2030	704 894	1 808 001	9 043 688	9 258 104	20 814 687	21 399 310	42 213 997	vozokm
vozidla do 3,5t za pracovní den	BAU 2030	813 764	2 131 470	9 410 209	5 913 969	18 269 412	16 919 829	35 189 241	vozokm
	Návrh 2030	681 629	1 747 943	8 657 756	8 223 569	19 310 897	18 750 904	38 061 801	vozokm
vozidla nad 3,5t za pracovní den	BAU 2030	24 913	66 322	614 903	794 455	1 500 593	2 584 853	4 085 446	vozokm
	Návrh 2030	23 265	60 058	385 932	1 034 535	1 503 790	2 648 406	4 152 196	vozokm
Dopravní výkon VHD za prac. den	BAU 2030	37 494	92 645	231 252	86 050	447 440	215 855	663 295	spojokm
	Návrh 2030	38 668	98 523	232 326	93 415	462 932	230 368	693 301	spojokm
metra za pracovní den	BAU 2030	6 664	10 101	21 200	0	37 965	0	37 965	spojokm
	Návrh 2030	6 664	11 319	23 642	1 706	43 330	0	43 330	spojokm
tramvají za pracovní den	BAU 2030	22 211	41 074	41 712	0	104 997	0	104 997	spojokm
	Návrh 2030	22 896	48 541	52 852	4 031	128 320	1 085	129 405	spojokm
autobusů za pracovní den	BAU 2030	6 470	35 956	158 726	76 109	277 262	174 885	452 146	spojokm
	Návrh 2030	6 068	29 749	137 869	72 699	246 385	175 867	422 252	spojokm
železnice za pracovní den	BAU 2030	2 148	5 513	9 614	9 941	27 216	40 970	68 187	spojokm
	Návrh 2030	3 039	8 915	17 963	14 980	44 897	53 416	98 313	spojokm

Dopravní výkon [vozoh]

	Model	centrum	prstenec uvnitř MO	MO a prstenec vně MO	okrajové čtvrti (včetně letiště)	Praha celkem	Aglomerační pásmo	aglomerace Praha + pásmo	jednotka
		1	2	3	4	1+2+3+4	5	1+2+3+4+5	
Dopravní výkon IAD za prac. den	BAU 2030	34 168	64 931	242 642	119 865	461 606	329 323	790 929	vozoh
	Návrh 2030	26 231	49 775	196 889	141 836	414 731	336 636	751 367	vozoh
vozidla do 3,5t za pracovní den	BAU 2030	33 146	62 970	228 858	107 007	431 981	288 169	720 150	vozoh
	Návrh 2030	25 352	48 129	188 825	126 897	389 203	297 790	686 993	vozoh
vozidla nad 3,5t za pracovní den	BAU 2030	1 022	1 961	13 784	12 858	29 625	41 154	70 779	vozoh
	Návrh 2030	879	1 646	8 064	14 939	25 528	38 846	64 374	vozoh

Přepravní výkon [oskm]

	Model	centrum	prstenec uvnitř MO	MO a prstenec vně MO	okrajové čtvrti (včetně letiště)	Praha celkem	Aglomerační pásmo	aglomerace Praha + pásmo	jednotka
		1	2	3	4	1+2+3+4	5	1+2+3+4+5	
Přepravní výkon IAD za pracovní den	BAU 2030	1 212 398	3 093 175	13 518 619	8 514 545	26 338 737	22 841 185	49 179 922	oskm
	Návrh 2030	886 118	2 272 326	11 255 083	10 690 640	25 104 166	24 376 175	49 480 341	oskm
Přepravní výkon VHD celkem za pracovní den	BAU 2030	3 701 421	5 416 642	9 388 294	2 997 331	21 503 687	6 307 309	27 810 996	oskm
	Návrh 2030	3 704 772	5 934 136	9 944 148	3 201 542	22 784 600	6 762 457	29 547 056	oskm
metra za pracovní den	BAU 2030	2 363 313	2 540 876	3 546 053	0	8 450 242	0	8 450 242	oskm
	Návrh 2030	2 266 798	2 531 360	3 587 344	44 395	8 429 896	0	8 429 896	oskm
tramvají za pracovní den	BAU 2030	1 057 967	1 554 422	1 074 327	0	3 686 716	0	3 686 716	oskm
	Návrh 2030	1 132 789	2 012 708	1 509 034	110 772	4 765 303	12 806	4 778 109	oskm
autobusů za pracovní den	BAU 2030	115 424	803 024	3 817 278	1 917 911	6 653 637	3 166 102	9 819 739	oskm
	Návrh 2030	102 955	650 663	3 151 410	1 677 237	5 582 265	2 983 447	8 565 711	oskm
železnice za pracovní den	BAU 2030	164 716	518 320	950 636	1 079 419	2 713 092	3 141 207	5 854 299	oskm
	Návrh 2030	202 231	739 406	1 696 361	1 369 139	4 007 137	3 766 204	7 773 341	oskm

Cestovní doba [min]

Cesty se zdrojem i cílem uvnitř oblasti	Model	Uvnitř MO celkem	Praha celkem	aglomerace Praha + pásmo	jednotka
		1+2	1+2+3+4	1+2+3+4+5	
Průměrná cestovní doba na jednu cestu VHD	BAU 2030	13,5	21,9	25,2	min
	Návrh 2030	13,6	22,3	25,9	min
Průměrná cestovní doba na jednu cestu IAD	BAU 2030	7,8	12,5	15,3	min
	Návrh 2030	7,3	11,4	14,7	min

Počet cest [#]

	Model	Celkem model	jednotka
		1+2+3+4+5+6	
Počet cest osob MHD	BAU 2030	2 769 688	cest
	Návrh 2030	2 821 530	cest
Počet cest osob IAD	BAU 2030	3 185 739	cest
	Návrh 2030	3 143 559	cest

Dělbá přepravní práce VHD:IAD [%], vyjádřená ve vzdušných osobokilometrech, podle polohy zdroje a cíle cesty v prstencích (obousměrně)

VHD:IAD		1	2	3	4	5	6	Celkem	
Model		Centrum	prstenec uvnitř MO	prstenec vně MO	okrajové čtvrti (včetně letiště)	Aglomerační pásmo	vnější vstupy		
1	Centrum	BAU 2030	93 : 7	82 : 18	76 : 24	70 : 30	58 : 42	37 : 63	65 : 35
		Návrh 2030	93 : 7	82 : 18	79 : 21	73 : 27	64 : 36	40 : 60	68 : 32
2	prstenec uvnitř MO	BAU 2030		63 : 37	55 : 45	51 : 49	35 : 65	38 : 62	50 : 50
		Návrh 2030		63 : 37	59 : 41	56 : 44	42 : 58	40 : 60	53 : 47
3	prstenec vně MO	BAU 2030			45 : 55	41 : 59	22 : 78	34 : 66	43 : 57
		Návrh 2030			43 : 57	40 : 60	21 : 79	37 : 63	43 : 57
4	okrajové čtvrti (včetně letiště)	BAU 2030				41 : 59	19 : 81	17 : 83	37 : 63
		Návrh 2030				41 : 59	19 : 81	19 : 81	37 : 63
5	Agglomerační pásmo	BAU 2030					11 : 89	22 : 78	21 : 79
		Návrh 2030					11 : 89	23 : 77	21 : 79
6	vnější vstupy	BAU 2030						4 : 96	22 : 78
		Návrh 2030						4 : 96	24 : 76
Celkem		BAU 2030	64 : 36	50 : 50	42 : 58	37 : 63	20 : 80	23 : 77	35 : 65
		Návrh 2030	67 : 33	53 : 47	42 : 58	37 : 63	20 : 80	25 : 75	36 : 64

Poznámky:

Délky sítě HD jsou jen orientační.

U autobusů se na území Prahy uvažují úseky pojížděné autobusy PID městskými (číselná řada 100, 200, 500),

u autobusů v Aglomeračním pásmu se uvažují úseky pojížděné autobusy PID příměstskými (300, 400, 600). Jiné druhy autobusů nejsou do délek sítě započteny.

U železnice jsou započteny trati pojížděné vlaky (aspoň v části trasy) zapojenými do PID.

Součet za modelovanou síť obsahuje duplicity – např. délka ulice, kde jezdí tramvaj i autobus, je započtena 2x.

Přepravní výkon IAD za pracovní den je počítán pouze za osoby ve vozidlech s celkovou hmotností do 3,5t.

Ukazatel výkonnosti	Jednotky	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	BAU 2030	Návrh 2030	Poznámka
Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce	%	67	67	-	-	-	-	-	70	-	69	73	data za 2016 = 42 % HD, 29 % AD, 26 % P, 1 % C, 2 % komb.AD-HD (vychází z bilance cest 2014-2016) data BAU = 40 / 30 / 26 / 1 / 3 (vychází z modelu BAU, kde je predikován 5 % nárůst u HD a 10 % u AD a odb. odhad nárůstu komb. AD-HD; P a C zachováno) data Návrh = 42 / 25 / 26 / 3 / 4 (vychází pouze z předpokladů – zdvojnásobení kombinované dopravy, znásobení cyklistické dopravy a posílení HD, které teprve bude ověřeno modelem)
Stupeň automobilizace	os.voz /1000 obyv.	506	557	582	520	536	548	584	621	655	772	714	BAU = extrapolace, Návrh = extrapolace s polovičním trendem
Kapacita systému P+R v Praze a okolním regionu		-	3513	3513	3336	3404	3505	3636	3743	4167	4167	20434	BAU = status quo, Návrh = nárůst o projekty v Návrhu (Praha a oblast P+)
Podíl kolejové veřejné dopravy (metro, tramvaje, železnice) na počtu přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území Prahy	%	-	70,41	69,30	69,06	69,18	68,99	67,56	67,84	67,29	63,50	72,00	a více
Celkový počet parkovacích míst v uličním prostoru PPR	os. vozidlo	-	-	-	-	-	-	-	15 927	-	15 927	14 334	Pokles o 10% oproti roku 2016. Hodnoty jsou uváděny za všechna stání, včetně nákladních vozidel, autobusů a vyhrazených stání

Ukazatel výkonnosti	Jednotky	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	BAU 2030	Návrh 2030	Poznámka
Průměrná obsazenost osobních vozidel		1,38	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2	1,3	BAU = extrapolace, Návrh = předpoklad zachování status quo
Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon	tis. denně	573	625	608	586	569	551	526	517	530	516	464	BAU = extrapolace, Návrh = extrapolace snížená předpokládaným dopadem mýta (-10 %)
Emise VOC z automobilové dopravy	t/rok	x	x	7 438	x	4 790	x	3 759	3 733	chybí data	stagnace	pokles	zdroj dat CDV
Měrné emise skleníkových plynů (CO2 ekv.) z dopravy	t/obyv.	14,75	16,07	15,87	15,38	15,18	15,47	16,07	16,70	chybí data	nárůst	pokles	zdroj dat CDV
Počet registrovaných vozidel s elektromotorem (čistě elektromobily)		14	83	144	241	289	392	584	759	1060	56000	56000	Tento počet je zároveň dosažitelný jen za předpokladu, že budou i jiné aktivity vyvíjeny na podporu e-mobility (výstavba nabíjecích stanic atp.) Podíl všech registrovaných aut v roce 2017 v Praze vůči celkovému počtu registrovaných aut v ČR je 22%.
Počet autobusů s elektromotorem v provozu veřejné dopravy		-	0	0	0	0	0	1	1	2	2	30	
Průměrná cestovní rychlost tramvají	km/h		19,0	18,6	18,6	18,7	18,8	18,8	18,8	18,6	18,2	19,0	prstencově, zdroj: Výroční zprávy DPP, a. s. Návrat k hodnotě z roku 2010
Průměrná cestovní rychlost autobusů PID	km/h		26,0	25,9	26,0	25,8	25,6	25,5	25,3	25,2	24,0	26,0	prstencově, zdroj: Výroční zprávy DPP, a. s. Návrat k hodnotě z roku 2010
Průměrné zpoždění autobusů PID na vjezdu ze Středočeského kraje do HMP		-	-	-	-	-	-	-	2,57	2,64	nárůst	pokles	data do roku 2015 jsou komplikovaněji zjištělná

Ukazatel výkonnosti	Jednotky	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	BAU 2030	Návrh 2030	Poznámka
Přesnost provozu vlaků PID	%		93	95	96	96	94	92	94	Zatím chybí data	94	96	jako "včas" je bráno zpoždění 0-5 minut, zdroj: Standardy kvality PID (ROPID)
Délka komunikací s pravidelným výskytem stupně dopravy 4+		-	-	-	-	-	-	-	85 km	-	nárůst	nerostoucí	BAU = předpokládaný trend (nárůsty AD na stejné síti), Návrh = předpoklad nezhoršování
Počet přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území města Prahy	Tis. cestujících	1259,648	1279,042	1180,524	1290,7934	1297,01151	1251,7532	1262,9457	1278,3584	1260,795	1260,795	1350	Pokles v roce 2017 byl s největší pravděpodobností zapříčiněn kombinací několika omezení ve výstupech metra (Anděl, Muzeum – omezen přestup, Jinonice, Palmovka)
Počet SSZ připojených do hlavní dopravní ústředny	%	43	47	48	48	51	50	68	69	71	100	100	Hodnoty za Prahu
Podíl realizované části Pražského okruhu (v %)	%	22	50	50	50	50	50	50	50	50	50	100	Potřeba probrat na pracovní skupině návrhovou variantu s 520 bez 518+519, tj. 80%. Nebo ambiciózní návrh 100%?
Počet zraněných a usmrcených chodců a cyklistů		-	672	735	760	796	791	702	753	732	703	650	Hodnoty za Prahu, BAU vychází z datové řady, Návrh = předpoklad se zohledněním vybraných opatření
Počet lehce zraněných při dopravních nehodách		-	1 893	1 962	2 009	2 116	2 070	2 081	1 983	1 951	1 900	1 750	Hodnoty za Prahu, BAU vychází z datové řady, Návrh = předpoklad se zohledněním vybraných opatření
Počet usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách		-	308	318	262	257	224	204	215	173	130	110	Hodnoty za Prahu, BAU vychází z datové řady, Návrh = předpoklad se zohledněním vybraných opatření, dle NSBSP v r. 2020 má být 224

Ukazatel výkonnosti	Jednotky	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	BAU 2030	Návrh 2030	Poznámka
Celkový počet dopravních nehod evidovaných Policií ČR			18 190	16 572	17 795	18 593	19 306	21 462	22 876	23 032	35 000	23 000	Hodnoty za Prahu, BAU vychází z datové řady, Návrh = předpoklad přibližné stagnace hodnoty z roku 2017
Počet dopravních nehod tramvají s motorovými vozidly		–	1 189	1 067	1 087	1 075	1 147	1 095	1 141	1 312	1 550	1 200	Hodnoty za Prahu, BAU vychází z datové řady, Návrh = předpoklad přibližné stagnace hodnoty z roku 2017
Podíl příjmů z dopravy na celkovém městském rozpočtu (%)		–	2,7	2,6	1,2	1,8	1,5	4,6	4,6	chybí data	4,6	6,6	podíl na celkových příjmech HMP, čerpáno ze zpráv o plnění rozpočtu, BAU = předpoklad stagnace, Návrh = zohlednění vybraných opatření
Podíl úhrady ztráty z provozu veřejné dopravy na území HMP k jejím celkovým nákladům (%)		–	Ropid	74	75	73	76	76	79	80	80	75	rok 2017 je předpoklad; do roku 2010 včetně nesledováno
Počet obyvatel s trvalým bydlištěm v Praze k 31. 12.		1 212 097	1 257 158	1 241 664	1 246 780	1 243 201	1 259 079	1 267 449	1 280 508	–	1 357 180	1 357 180	Praha
Podíl mostů se stavebním stavem "3-dobry" a lepší		–	58%	53%	49%	46%	45%	45%	39%	39%	22%	35%	Hodnoty za TSK hl. m. Prahy a.s., indikátor charakterizující stav komunikační sítě

Ukazatel výkonnosti	Jednotky	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	BAU 2030	Návrh 2030	Poznámka
Plocha území s překročenými imisními limity (v %) pro roční imisní limity pro PM10 a PM2,5	%	x	x	x	x	x	x	x	0%	chybí data	pokles	0	BAU: Předpokládá se pozitivní vliv na kvalitu ovzduší v důsledku realizace: Program zlepšování kvality ovzduší, Přechnodný národní plán, naplňování Vyhlášky č. 415/2012 Sb., uplatňování Zákona o ochraně ovzduší, provedení Národního programu snižování emisí ČR, postupná obměna vozového parku Návrh 2030: 0% – vyplývá z národní a evropské legislativy
Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro benzo(a)pyren	%	88	98	98	88	x	x	x	54	chybí data	pokles	0	BAU: Předpokládá se pozitivní vliv na kvalitu ovzduší v důsledku realizace: Program zlepšování kvality ovzduší, Přechnodný národní plán, naplňování Vyhlášky č. 415/2012 Sb., uplatňování Zákona o ochraně ovzduší, provedení Národního programu snižování emisí ČR, postupná obměna vozového parku Návrh 2030: 0% – vyplývá z národní a evropské legislativy

Ukazatel výkonnosti	Jednotky	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	BAU 2030	Návrh 2030	Poznámka
Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro oxid dusičitý	%	8	2	1	1	x	x	x	0,6	chybí data	pokles	0	BAU: Předpokládá se pozitivní vliv na kvalitu ovzduší v důsledku realizace: Program zlepšování kvality ovzduší, Přechnodný národný plán, naplňování Vyhlášky č. 415/2012 Sb., uplatňování Zákona o ochraně ovzduší, provedení Národního programu snižování emisí ČR, postupná obměna vozového parku Návrh 2030: 0% – vyplývá z národní a evropské legislativy
Emise NOX z automobilové dopravy	t/rok	x	x	10 472	x	8 010	x	5 440	x	chybí data	pokles	pokles	BAU: Předpokládá se pokles v důsledku realizace: Národní plán snižování emisí ČR, Program zlepšování kvality ovzduší a vlivu obměny převyšujícího nárůst celkového objemu dopravy Návrh PZKO: snížení emisí NOx z aut. dopravy do r. 2020 o 20 % proti r. 2011, tj. na 8,378 t/rok
Počet obyvatel trvale bydlících na území s překročenými imisními limity	počet obyvatel	102 460	34 036	16 332	x	14 267	x	x	chybí data	chybí data	pokles	0	BAU: Předpokládá se pozitivní vliv na kvalitu ovzduší v důsledku realizace: Program zlepšování kvality ovzduší, Přechnodný národný plán, naplňování Vyhlášky č. 415/2012 Sb., uplatňování Zákona o ochraně ovzduší, provedení Národního programu snižování emisí ČR

Ukazatel výkonnosti	Jednotky	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	BAU 2030	Návrh 2030	Poznámka
Počet obyvatel trvale bydlicích v oblastech, kde noční hluk přesahuje úroveň 50 dB	počet obyvatel	513 084	x	344 008	x	x	x	x	214 577	chybí data	nárůst	pokles	
Podíl spojů realizovaných nízkopodlažními vozidly za standardní PD - tramvaje	%	-	23	35	33	40	44	58	51	51	90	90	
Podíl spojů realizovaných nízkopodlažními vozidly za standardní PD - autobusy PID v Praze	%	-	42	54	62	68	71	74	88	88	95	95	k roku 2017 zatím nejsou data připravena
Podíl spojů realizovaných nízkopodlažními vozidly za standardní PD - autobusy PID mimo Prahu v PMO	%	-	4	9	11	12	19	26	52		80	80	k roku 2017 zatím nejsou data připravena
Podíl bezbariérových stanic metra	%		56	60	60	60	60	67	71	72	80	95	
Podíl bezbariérových stanic a zastávek vlaků PID	%		-	-	-	-	-	27	43	45	60	100	k roku 2017 zatím nejsou data připravena
Počet obyvatel s trvalým pobytem v dostupnosti do 30 minut centra Prahy prostředky PID (s pěší docházkou ke stanicí či zastávce a čekáním na spoj)	osob	-	-	-	-	-	-	939 180	-	-	939 180	1 029 000	Cílová hodnota vychází z hodnota roku 2015 navýšené o předpokládaný nárůst počtu obyvatel v Praze v roce 2030 (89731 osob). Ideální stav je tedy, že všichni noví obyvatelé budou v dostupnosti do 30 min. od centra, resp. pokud ne, musí se zlepšit dostupnost stávajících obyvatel
Počet vozidel v rámci carsharingu		-	-	-	-	-	-	-	-	201	nárůst	nárůst	splňuje podmínky Prahy (tj. není to kompletní flotila carsharingu, podobný princip jako u komunikací TSK vs. MČ, tj jde o většinu)

Ukazatel výkonnosti	Jednotky	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	BAU 2030	Návrh 2030	Poznámka
celková délka chráněných značených a doporučovaných cyklotras	km	-	-	141	147	161	163	167	173	chybí data	220	260	dle ročenky TSK, BAU = předpoklad stagnace, Návrh = zohlednění vybraných opatření
celková délka cykloobousměrek	km	-	-	10,23	16,73	17,80	20,30	23,00	23,00	chybí data	40	55	dle ročenky TSK, BAU = předpoklad stagnace, Návrh = zohlednění vybraných opatření