

enhancing public transport authorities in Europe



Česká zemědělská univerzita v Praze  
Fakulta životního prostředí

## Implementační plán

(vztahující se k projektu Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou)

Program INTERREG IVC

Project EPTA

European model for Public Transport Authority as a key factor leading to transport sustainability

Praha

duben 2014

©



**European Union**

European Regional Development Fund

<b>Objednatel:</b>	<b>Městská část Praha-Suchdol</b>
<b>Název dokumentu:</b>	<b>Implementační plán</b> (vztahující se k projektu Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol-veřejnou dopravou)
<b>Zpracovatel:</b>	Česká zemědělská univerzita v Praze Fakulta životního prostředí
<b>Odpovědný řešitel:</b>	Ing. Vladimír Zdražil
<b>Tým řešitele:</b>	RNDr. Ivana Kašparová, Ph.D. Ing. Zdeněk Keken Ing. Lukáš Pospíšil Ing. arch. Ivan Lejčar Ing. Pavol Ondovčák

## Obsah:

A. Rozvojové vize podporovaného projektu tramvajová trať v úseku Podbaba - Suchdol .....	4
A. 1 Hlavní přínosy podporovaného projektu tramvajová trať v úseku Podbaba - Suchdol: .....	4
B. Výsledky projektu EPTA v kontextu strategických rozvojových směrů ČR.....	5
C. Optimalizace dopravní obslužnosti městské části Praha – Suchdol versus Operační program Doprava pro programové období 2014 – 2020 .....	6
C.1 Výstupy projektu EPTA versus strategické dokumenty.....	8
D. Obecný postup rozhodovacího procesu v rámci českého prostředí.....	9
1. Souhrn Cílů v rámci projektu EPTA.....	14
2. Jméno projektu.....	19
2.1 Popis implementace .....	19
3. Hlavní úkoly .....	21
4. Plánování .....	27
6. Bezpečnost a ochrana osobních údajů.....	33

## **A. ROZVOJOVÉ VIZE PODPOROVANÉHO PROJEKTU TRAMVAJOVÁ TRATĚ V ÚSEKU PODBABA - SUCHDOL**

Potenciální tramvajová trať v úseku Podbaba – Suchdol by navazovala na již realizované prodloužení tramvajového vedení v ul. Podbabské k budoucí vlakové zastávce Praha-Podbaba. Je vedena ve směru do Suchdola, nejprve při železniční trati, následně vystoupá do stopy při ul. Kamýcké, přechází do její středové části a po průchodu celým územím MČ Praha-Suchdol je ukončena smyčkou v prostoru Výhledy. Zde vzniká koncový přestupní terminál, přestup na autobusovou dopravu a parkoviště P+R. Délka úseku se 7 zastávkami činí cca 4,48 km

### **A. 1 Hlavní přínosy podporovaného projektu tramvajová trať v úseku Podbaba - Suchdol:**

- Zkvalitnění dopravní obsluhy území Suchdola;
- Napojení dané části města na systém městské kolejové dopravy;
- Spolehlivé a kapacitní obslužení ČZU v Suchdole, které nelze při zachování současné vytíženosti univerzity jinak efektivně řešit;
- Výrazná redukce autobusové dopravy, s odpovídajícími přínosy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví;
- Vymístění autobusové dopravy z centra Dejvic;
- Podchycení autobusové a automobilové dopravy v okrajové části města;
- Vytvoření etapových předpokladů pro eventuální realizaci tramvajové tratě Dejvice – Bohnice.

Termíny a financování vyplyne z časových vazeb na zohlednění záměru v územně plánovací dokumentaci, což je i podmínka pro podání žádosti o územní rozhodnutí. V požadavcích na financování z rozpočtu hlavního města Prahy (výhled) bylo uplatněno 2,35 mld. Kč na období 2015–2019 k případné realizaci či kofinancování projektu tramvajová trať v úseku Podbaba – Suchdol.

## B. VÝSLEDKY PROJEKTU EPTA V KONTEXTU STRATEGICKÝCH ROZVOJOVÝCH SMĚRŮ ČR

Elementárním východiskem realizace superiorního doporučení z projektu Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti městské části Praha – Suchdol je alokace finančních prostředků. Samotná městská část nedisponuje a nikdy disponovat nebude dostatečným množstvím finančních prostředků k jejich realizaci a ani jí to nepřísluší z hlediska kompetencí. V rámci studie byly zvažovány následující alternativy:

- Báze nekolejová AUTOBUS / TROLEJBUS - [METROBUS; BRT (Bus Rapid Transit)];
- Báze kolejová – TRAMVAJ;

V obou případech se jedná o aktivity extrémně náročné na finanční prostředky a to v řádech miliard korun českých. V rámci případné optimalizace obslužnosti území bází nekolejovou je také bezpodmínečně nutné přihlédnout k nutnosti ulici řádně zrekonstruovat vč. inženýrských sítí, ano nových povrchů vozovky, pořizovacím nákladům na nové dopravní prostředky (trolejbus metrobus), infrastruktura pro jejich provoz včetně garáží a dep.

Požadavky na veřejnou dopravu v oblasti Suchdola jsou podmíněny především existencí České zemědělské univerzity v Praze a počtem jejích studentů, které je nutné v období výuky přepravit ze stanic metra a tramvajů na Vítězném náměstí, respektive Podbaby (konečná tramvajové linky 8 a 5) a stanic Podbaba a V sedlci (vlakové zastávky) do areálu České zemědělské univerzity v Praze a zpět. Při současné kapacitě univerzity cca 25 tisíc studentů se jedná o přepravu více jak 10.000 cestujících za den. Stávající způsob dopravy kloubovými autobusy způsobuje řadu dopravních problémů:

- nedostatečná přepravní kapacita veřejné dopravy, kdy autobusy nestačí pokrývat vysokou přepravní poptávku na dojížděku studentů ČZU;
- nespolehlivost pravidelného provozu autobusů, která je zaviněna pojížděním v dopravních zácpách, protože autobusy nemají vyhrazenou dopravní cestu;
- intenzivní individuální automobilová doprava (IAD) v Kamýcké ulici s cílem v Dejvicích nebo v centrální oblasti města;
- parkování dojíždějících v rezidenčních oblastech Suchdola.

### C. OPTIMALIZACE DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA – SUCHDOL VERSUS OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA PRO PROGRAMOVÉ OBDOBÍ 2014 – 2020

Finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice je v období 2014 -2020 realizována zejména prostřednictvím Operačního programu Doprava pro programové období 2014 - 2020. Ministerstvo dopravy vykonává prostřednictvím Odboru fondů EU pro tento operační program roli Řídícího orgánu.

Navrhovaná struktura OPD 2014 – 2020 zahrnuje tři věcné prioritní osy:

- Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu;
- Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu;
- Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T;
- Čtvrtá prioritní osa je zaměřená na technickou pomoc.

V první prioritní ose, které je relevantní i pro podporu optimalizace dopravní obslužnosti městské části Praha – Suchdol budou obsaženy specifické cíle Výstavba a modernizace železničních tratí, Výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T, Multimodální doprava, Infrastruktura drážních systémů městské a příměstské dopravy (metro, tramvajové systémy, tram-train systémy, trolejbusové systémy), Systémy řízení městského silničního provozu a zavádění ITS (Inteligent transport systém) na městské silniční síti a Environmentálně čistý dopravní park.

Obrázek č. 1 relevantní body OPD 2014 – 2020 k projektu EPTA

<b>PO 1</b> Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	<b>IP 1.3</b> Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlukovostí, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení o FS, čl. 4, odst. (d), bod ii.)
SPECIFICKÝ CÍL: 1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	
SPECIFICKÝ CÍL: 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci	
SPECIFICKÝ CÍL: 1.5 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech	
SPECIFICKÝ CÍL: 1.6 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku	

Relevantní pasáže Operačního programu Doprava pro programové období 2014 – 2020 ve vztahu k projektu Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol-veřejnou dopravou.

Jde zejména o **Specifický cíl 1.3** Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy. Zájmové území by mohlo být ideálním příkladem multimodality, kdy stávající možnosti osobní automobilové dopravy a hromadné autobusové dopravy doplněné o vlakovou zastávku a přívoz přes řeku mohou být doplněny kolejovou bází nezávislou na silničním provozu a zázemím pro "Park and Ride", "Kiss and Ride", "Bike and Ride". Jako doplněk je nutné zmínit i možnosti kombinace všech zmiňovaných druhů dopravy s iniciativou městské části Praha - Suchdol a to projektem „Kola na růžovo“ což je systém výpůjčních a odstavných míst, kde si lze bezúplatně zapůjčit bicykl.



**Specifický cíl 1.4** Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci. Výsledky „Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou“ mohou být přímo využity v rámci technickoekonomické studie, projektové dokumentace, popřípadě v rámci zpracování EIA (Environmental Impact Assessment) posouzení možného projektu tramvajové trati na Suchdol. V tomto případě jen je nutné zvýraznit užitečnost a aplikovatelnost výstupů projektu EPTA pro reálný rozvoj kofinancovaný ze strukturálních fondů EU.

**Specifický cíl 1.5** Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech. I v tomto případě jsou výstupy projektu EPTA přímo provázány se zaměřením tohoto specifického cíle zejména díky analýzám slabých stránek a bezpečnostních rizik současného provozu a identifikace možnosti uplatnění ITS (Intelligent Transport System) technologií.

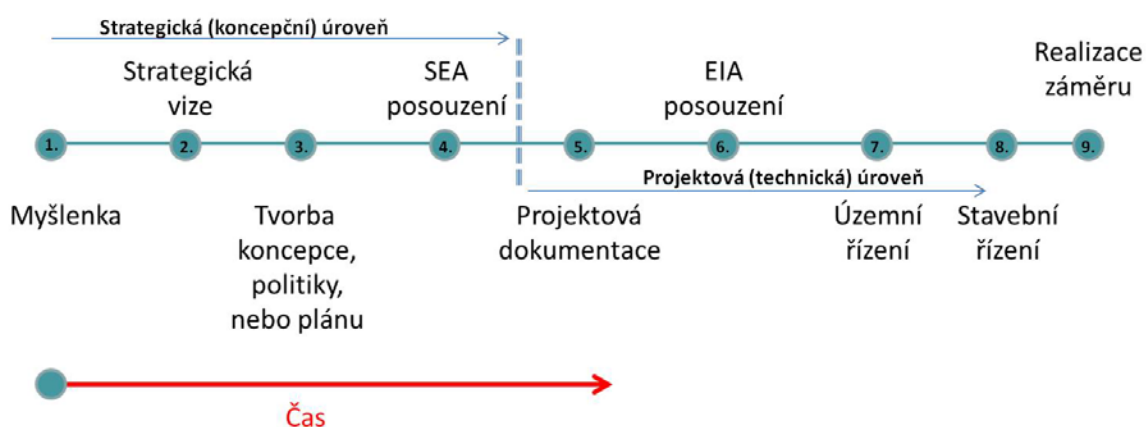
### C.1 Výstupy projektu EPTA versus strategické dokumenty

V roce 2007 vznikl v rámci společných aktivit pro potřeby nového územního plánu hl. m. Prahy programový dokument „**Praha kolejová**“, který určil směřování rozvoje sítě veřejné dopravy v Praze a stal se východiskem pro zpracování nového územního plánu. Lze konstatovat, že na základě projednání konceptu tohoto plánu, i přes změny v hospodářské a politické situaci, jsou principy tohoto programu stále platné. Tramvajová trať Podbaba - Suchdol patří mezi významné prioritní stavby z hlediska pořadí výstavby a to zejména s ohledem na možnosti kofinancování tohoto projektu z prostředků Operačního programu Doprava pro programové období 2014 – 2020.



## D. OBECNÝ POSTUP ROZHODOVACÍHO PROCESU V RÁMCI ČESKÉHO PROSTŘEDÍ

Termín rozhodovací proces lze definovat jako sled událostí vymezených nespecifikovaným časovým rámcem, které vedou od rozvojových myšlenek k jejich realizaci, čili v kontextu městské části Praha – Suchdol sled aktivit, které povedou od nastíněné myšlenky (vize) optimalizace dopravní obslužnosti městské části Praha – Suchdol k její budoucí realizaci.



### D.1 Myšlenka

Myšlenka tramvajové tratě na Suchdol vychází z dlouhodobého neutěšeného stavu dopravy a to jak individuální automobilové, tak i hromadné autobusové v rámci spádového území. Množstvím cca 10 000 studentů denně dopravovaných do kampusu České zemědělské univerzity v Praze se z trasy na Suchdol stává významně zatížené dopravní spojení, které v letech 2012 – 2014 naráží na své limitní možnosti. Neexistenci relevantních úseků (pro městskou část Praha Suchdol) Silničního okruhu kolem Prahy R 1 se projevuje i v rámci silnice 241 vedoucí skrz Suchdol významným zatížením osobní i nákladní dopravou.

### D.2 Strategická vize

Strategická vize spočívala v optimalizaci dopravní obslužnosti městské části Praha – Suchdol. Byly porovnávány alternativy optimalizace a to jak kolejové tak nekolejové báze tak, aby byla předefinovaná alternativa, jež by byla nadále rozvíjena v rámci aktualizací koncepčních dokumentů, politik, strategických plánů a akčních plánů). Jedním ze zadání projektu EPTA „Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou“ byla i verifikace správnosti dříve zvoleného rozvíjeného směru, a to kolejové báze pro úsek Podbaba – Suchdol. Výstupy komparací v rámci studie potvrdily, že se jedná o superiorní variantu, která je pro

podmínky městské části Praha – Suchdol nejhodnější a to i za předpokladu existence či neexistence relevantních úseků Silničního okruhu kolem Prahy R 1. Jelikož tyto úseky nejsou na „Indikativním seznamu velkých projektů“, jež budou kofinancovány z prostředků Operačního programu Doprava v programovém období 2014 – 2020 bylo úkolem projektu EPTA nalézt takovou variantu, řešení dopravní obslužnosti jež bude nezávislá na dobudování R 1, což se ve výsledku podařilo.

### **D.3 Tvorba koncepce, politiky nebo plánu (akčního plánu)**

V Současné fázi předprojektové přípravy jsou vize tramvajové tratě v trase Podbaba - Suchdol ukotveny i v rámci stěžejních rozvojových dokumentů a to jak regionální, tak celorepublikové úrovni. Další fází je přejímání této možnosti mezi strategickými dokumenty, čili jejich vzájemná harmonizace. Jde zejména o zesouladění územních nároků možného projektu v rámci územně plánovacích dokumentací, bez čehož by projekt nemohl být schválen a tím i realizován. V návaznosti na tuto skutečnost byla v roce 2013 zpracovaná studie „Praha 6 – Sedlec, Studie pro změnu územního plánu hlavního města Prahy - ověření tramvajové trati a zásady využití území.

Již v minulosti připravovaná změna územního plánu hl. m. Prahy č. 1774/00 **nebyla schválena** mimo jiné z důvodu námitek proti vedení tramvajové trati (TT) Podbaba – Suchdol územím Sedlce, kde lze identifikovat environmentální rizika. Pro podání nové žádosti o změnu územního plánu je potřeba nalézt a projednat novou trasu TT, která vyhoví námitkám z předchozího prověřování tramvajového propojení přes Sedlec. S tím úzce souvisí výstupy projektu EPTA „Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou“ které identifikují nové environmentálně akceptovatelné možnosti vedení tramvajové trati. Výstupy projektu EPTA lze v tomto případě přirovnávat k ověřovací studii, jejíž cílem bylo zjistit možnosti a podmínky urbanistické koncepce a využití souvisejícího území, zhruba vymezeného ul. Podbabskou, Kamýckou a východní katastrální hranicí Lysolají, pro které je potřeba nalézt možnosti situování rozvojových a přestavbových ploch v území v souvislosti s novým vedením tramvajové trati a stanovení jejich urbanistického charakteru, zásad prostorové koncepce, urbanistických a dopravních vztahů. Přitom je potřeba zohlednit současné majetkoprávní vztahy a další limitující podmínky území – terénní konfiguraci, systém zeleně, zájmy ochrany přírody a krajiny, stávající zástavbu, dopravní a technickou infrastrukturu.

### **D.4 SEA posouzení**

Strategické hodnocení životního prostředí (Strategic Environmental Assessment) je procesem hodnocení různých politických záměrů, plánů a programů z hlediska vlivů na životní prostředí. Jeho hlavní poslání je zajištění environmentální integrity posuzovaného dokumentu za přispění zpětné vazby ze stran dotčených správních

úřadů, dotčených územních samosprávných celků a veřejnosti a nevládních organizací.

V okamžiku, kdy se vize tramvajového vedení v úseku Podbaba – Suchdol stanla součástí rozvojového dokumentu byla v rámci něj posouzena z hlediska:

- Posouzení, zda byly zpracovány cíle ochrany ŽP do cílů koncepce, čili zadli je zaměření koncepčního dokumentu v souladu s principy trvale udržitelného rozvoje.
- Posouzení souladu navrhovaných řešení problémů dané koncepce s cíli ochrany ŽP – čili z hlediska strategického, zdali podporovaná aktivita (v našem případě tramvajová trať Podbaba – Suchdol) je v souladu s platnými referenčními cíli ochrany přírody a krajiny definovanými na národní či mezinárodní úrovni.
- Posouzení souladu s limity využití území definovanými v platné ÚPD – v případě tramvajové tratě Podbaba – Suchdol jen nutné iniciovat změny v rámci dotčených územně plánovacích dokumentací, tak aby podporované aktivita byla v souladu s možnostmi a podmínkami využití území.
- Posouzení vlivu specifických aktivit a projektů na ŽP - v tomto případě se jedná o první „obecné“ posouzení rizikovosti projektů k životnímu prostředí, ovšem bez znalosti detailní technické specifikace.

#### **D.5 Příprava projektové dokumentace**

Příprava projektové dokumentace je charakteristická předělem mezi budoucností a současností, čili mezi strategickou (plánovací) úrovní a projektovou (blíže současnou) úrovní. V rámci projektové přípravy jsou specifikovány veškeré detailní technické parametry projekty. V případě stavby tramvajového vedení v úseku Podbaba – Suchdol by mělo být samozřejmostí zpracování variantního řešení, jež se může lišit v lokalizaci, technologii, technologických postupech apod. Hlavním smyslem projektové dokumentace je interpretace skutečného stavu po případné realizaci, a tím poskytnout dostatek informací staviteli, veřejnosti a všem zainteresovaným subjektům o možném provedení stavby.

#### **D.6 EIA posouzení**

EIA (Environmental Impact Assessment) neboli proces posuzování vlivů na životní prostředí je, formalizovaný postup určitých předem daných kroků vedoucích k systematickému zkoumání možných vlivů inkriminovaného záměru na životní prostředí, čili se v rámci EIA posuzují vlivy plánovaných staveb a zařízení na veřejné

zdraví a na životní prostředí (vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a jejich vzájemné působení a souvislosti). V případě, kdy k tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol bude finalizována projektová dokumentace, vyvstane nutnost jejího podrobení preventivnímu přezkumu z hlediska rizikovosti stavby ve vztahu k životnímu prostředí. Dále je nutné zmínit povahu výsledného EIA stanoviska. Na základě platné legislativy v roce 2014 (zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění je účelem posuzování vlivů na životní prostředí získání odborného a objektivního podkladu pro vydání rozhodnutí popřípadě opatření v navazujících správních řízeních, za které považujeme územní řízení a stavební povolení. Ovšem stanovisko z procesu EIA nemá povahu rozhodnutí ve smyslu správního řádu (územní rozhodnutí a stavební povolení tuto povahu má), čili v rámci EIA stanoviska se nedá soudně odvolat je pouze doporučující, avšak v rámci územního rozhodnutí a stavební povolení se lze dovolání k soudu vymoci. Tato situace však bude významně změněna a to od 1. 1. 2015, kdy by měl vstoupit v platnost novelizovaný „EIA zákon“ který bude činit i z „EIA“ stanoviska závazné rozhodnutí ve smyslu právního řádu, což může významně ovlivnit implementaci řešeného záměru.

#### **D.7 Územní řízení**

Územní řízení zůstává jedním ze základních postupů pro umístování staveb. V územním řízení se vydává územní rozhodnutí. Územního rozhodnutí nebo územního souhlasu je v zásadě vždy třeba k:

- umístování stavby nebo zařízení,
- ke změně stavby nebo zařízení,
- pokud se má měnit vliv stavby nebo zařízení na využití území,
- pokud se má měnit využití území,
- ochraně důležitých zájmů v území.

Umístit stavbu, změnit využívání území a obecně ochraňovat zájmy v území lze jen na základě územního rozhodnutí, příp. uděleného územního souhlasu. Územní rozhodnutí představuje závěrečnou fázi územního plánování a jde o nástroj, který navazuje na územně plánovací dokumentaci, která je základem územního řízení. Při územním rozhodování dochází k aplikaci územně plánovací dokumentace v následných procesech, ve kterých se rozhoduje již o konkrétních podmínkách využívání území. Rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení představuje základní rozhodnutí o stavbě a stavebním pozemku, vymezuje stavební pozemek a umísťuje na něm navrhovanou stavbu, ohledně níž stanoví druh a účel této stavby a

podmínky pro její umístění, vydání stavebního povolení či napojení na veřejnou infrastrukturu.

#### **D.8 Stavební řízení**

Účelem stavebního řízení je projednat a posoudit žádost o stavební povolení a rozhodnout o ní. Kladným výsledkem je pak vydání stavebního povolení. Ve stavebním řízení stavební úřad přezkoumá zejména, zda dokumentace splňuje podmínky územního rozhodnutí, požadavky týkající se veřejných zájmů, především ochrany životního prostředí, ochrany zdraví a života a odpovídá obecným technickým požadavkům na výstavbu.

#### **D.9 Realizace záměru**

Viz výstavba projektů dle specifikovaných stavebních operací a celků v rámci projektové dokumentace.

## 1. SOUHRN CÍLŮ V RÁMCI PROJEKTU EPTA

Při práci na přípravě a projednávání návrhu dopravní obslužnosti městské části Praha Suchdol se vychází z principů definice udržitelné dopravy. Udržitelná doprava je definována jako „uspokojení potřeb mobility současné generace bez omezení potřeb budoucích generací“.

Při praktickém naplňování těchto principů byly využité zkušenosti relevantních studií v rámci projektu EPTA. Byly to především:

- GP 12: Planning of infrastructures and services (Barcelona – Spain);
- PRO2: PDM as a tool for sustainable mobility improvement (Almada – Portugal),

které vhodným způsobem interpretoval zahraniční zkušenosti v rámci strategického prostorového plánování, optimalizace infrastruktury a základní přístupy jednotlivých aktérů v rámci plánovacího procesu při zohlednění nejmodernější evropských zkušeností a postupů. Získané informace z projektu „PDM as a tool for sustainable mobility improvement (Almada – Portugal)“ lze uplatnit v příkladu zlepšení dopravní obslužnosti městské části Praha – Suchdol, jelikož udržitelná městská mobilita je jednou z jejich priorit při zohlednění zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí včetně systémů s nízkou hlučností a nízkouhlíkových dopravních systémů, což je plně v souladu s podporovanými směry EU v rámci městské dopravy.

Získané ověřené přístupy a postupy výrazně napomohly zlepšit a urychlit zpracování jak věcných podkladů, tak především zefektivnit systémy projednávání podkladů i výstupů mezi všemi zainteresovanými subjekty.

Hlavní inovativní přístupy převzaté z modelových GP:

- „Příprava a financování návrhů na racionální využívání silnic a veřejného prostoru z hledisek jako jsou parkoviště, pěší zóny a zavedení vyhrazených linek veřejné dopravy nebo kola, bez dotčení autonomních a místních pravomocí“.
- „Konsolidované postupy transpozice plánované dopravní infrastruktury do územního plánu.“

Integrace plánované dopravní infrastruktury do územního plánu probíhá na základě dostatečně institucionalizovaných postupů. Přínosem příkladů dobré praxe prezentovaných v rámci jednotlivých workshopů je především důraz na rozsáhlejší a kvalitnější projednání s místními partnery a dotčenou veřejností. Tyto zkušenosti byly významně uplatňovány i v rámci realizace „Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou, při jejíž realizaci byla využívána masivní zpětná vazba veřejnosti a to jak z konaných meetingů a setkání s občany, tak i skrze dotazníkový

výzkum k uchopení sociologických vazeb v území k možnostem optimalizace dopravní obslužnosti.

V Praze existují schválené dokumenty, na jejichž základě je rozvíjen městský prostor včetně dopravy. Těmito dokumenty jsou Územní plán hlavního města Prahy, Strategický plán hlavního města Prahy (2008) včetně prováděcího Programu realizace strategické koncepce hl. m. Prahy na období 2009-2015 (2009) a připravovaný Metropolitní plán. Rozhodování o těchto dokumentech leží mimo pravomoc místních částí i významných ekonomických subjektů. Problematika financování zavedení tramvajové linky do městské části Praha Suchdol je s ohledem na dlouhodobý horizont případné stavební realizace chápána spíše z pohledu ochoty realizovat navržené řešení. Zdroje financování a reálná výše nákladů bude hodnocena až ve fázi projektové (technické) a stavební přípravy. Projekt EPTA ukázal, že je možné institucionalizovat spolupráci místní části a významného ekonomického subjektu s cílem (a výsledkem) spočívajícím ve skutečnosti, že:

Veřejnost je lépe informována, o možnostech rozvoje dopravní obslužnosti, a tím je i více ochotna se k řešení vyjadřovat a podporovat jej.

Místní účastníci spolu s veřejností mohou účinněji prosazovat řešení do plánu realizace strategických dokumentů, které patří z hlediska implementace k základním milníkům.

Mezi další příklady dobré praxe získané v rámci jednotlivých workshopů patří, Podpora kultury udržitelné mobility u veřejnosti (Katalánsko).

- *„Existence rady pro Mobilitu v rámci MHD, určené pro poradenství, partnerství občanů a sociálních skupin při řízení MHD“*

V rámci studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou se výrazně rozšířila a smluvně ukotvila spolupráce mezi MČ Suchdol, Českou zemědělskou univerzitou v Praze na jedné straně a organizátorem dopravy ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy) na straně druhé. Výsledkem spolupráce je, že ROPID pravidelně informuje o řešeních, které navrhuje pro oblast veřejné dopravy v Praze 6. Při vlastní přípravě si vyžádává podklady a stanoviska od ČZU v Praze a městské části Praha - Suchdol. Přesto, že ROPID je přímo zřizován magistrátem hl. m. Prahy a zadání k řešení dostává od svého zřizovatele a smluvních partnerů (Středočeského kraje a obcí na území Středočeského kraje), chápe spolupráci s místními aktéry v rámci Hlavního města Prahy jako nezbytnou podmínku zvyšování kvality a udržitelnosti veřejné dopravy i zvyšování standardů veřejné dopravy. Převzetí těchto dobrých zkušeností umožní efektivní plánování a zrychlí reakce na jakékoli změny vyvolané standardní či nestandardní situací.

Výsledky Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou se mohou stát v tomto ohledu východiskem pro následné dopracování, ověření a projednání všech urbanistických, technických a politicko-společenských aspektů.

Rozhodující úloha a význam studie jsou nastaveny na kolejovou bázi dopravy a na podporu zájmu o její použití. Zvyšováním atraktivity tramvajové dopravy. Z hlediska čisté mobility je žádoucí vrátit tramvajové linky jako impuls pro územní rozvoj a využít jejich potenciál pro další dopravu ve městě v radiálních směrech.

Odpovídající cíl se zaměřuje na omezení individuální automobilové dopravy v ulicích města. Míra omezení musí růst směrem ke středu města. Navrhovaná opatření zahrnují:

- Postupné zavádění placeného parkování v problémových oblastech centrální oblasti města. Tento proces musí být specifikován podrobnou analýzou. Podpora parkování v objektech (parkovacích domech);
- Vybudování záchytných parkovišť u kapacitních liniových prostředků hromadné dopravy (na okraji města);
- Věnovat pozornost parkování na okraji města (zejména snižování schodku parkovacích stání na sídlištích a v rámci nové výstavby i nadále vyžadovat dostatek parkovacích míst);
- Provádět účinnější vzdělávání (včetně spolupráce s občanskými sdruženími), aby občané se zaměřovali na použití městské hromadné dopravy s cílem snížit zatížení rozhodujících vnitřních městských komunikací.

V souvislosti s prodloužením trasy metra A je stanoven záměr omezit terminál Dejvická, ale není zpracováno žádné další řešení pro přepravu studentů od stanice metra do areálu ČZU v Suchdole. Praha 6 zavedla placená parkovací stání (modrou zónu), ale na toto opatření nenavazuje žádné další, které by řešilo posun tlaku na parkování podél příchozí silnice procházející městskou částí Praha - Suchdol.

Tramvajová dráha byla prodloužena z terminálu Dejvická s cílem dosáhnout k železnici, ale dosud není vazba na přestup na železnici ani není k dispozici žádný systém Park and Ride.

Současný stav lze brát jako příklad, jak nevyužívat možnosti nabízené z hlediska čisté mobility a podpory multimodality. Bez racionalizace typu tramvajová trat v úseku Podbaba – Suchdol doplněná so vhodně dimenzovaný a lokalizovaný systém Park and ride, Brake and Ride či Kiss and Ride se současné situace jen stěžílepší.

Širší výsledek Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou spočívá v:



- Větší (konsolidované) znalosti městské části Suchdol pro prosazování řešení prostřednictvím zavedených struktur, a to jak ve směru k rozhodujícím orgánům tak místní veřejnosti, což bylo potvrzené při nalezení alternativních řešení, jež zohledňují environmentálně citlivé lokality v Sedlci (lokality Natura 2000);
- Lepším pochopením rolí jednotlivých účastníků -> byl překonán nedostatek znalostí, zkrátil se přenos informací a délka rozhodování;
- Navázání spolupráce městské části Suchdol a České zemědělské univerzity v Praze a PTA ROPID při řešení veřejné dopravy a neustálé usilování k dalšímu řešení.

Pro budoucí aktivity, které by mohli vést k realizaci tramvajové trati v úseku Podbaba - Suchdol je nadále nutné rozvíjet následující body:

- Zkvalitnění dopravní obsluhy území městské části Praha - Suchdol;
- Napojení dané části města na systém městské kolejové dopravy;
- Spolehlivé a kapacitní obslužení České zemědělské univerzity v Praze, které nelze do budoucna efektivně řešit prodloužením současného neuspokojivého stavu;
- Zachycení příměstské dopravy na P&R u terminálu TT;
- Výrazná redukce autobusové dopravy, s odpovídajícími přínosy v oblasti životního prostředí, a veřejného zdraví;
- Vymístění autobusové dopravy z centra Dejvic;
- Podchycení autobusové a automobilové dopravy v okrajové části města;
- vytvoření etapových předpokladů pro eventuální realizaci tramvajové tratě Dejvice – Bohnice.

Řešení obslužnosti městské části Praha – Suchdol, které by bylo dostatečně kapacitní a komfortní je jednou z priorit nejen přímo dotčených městských částí Prahy 6 a Suchdola, ale mimo jiné i s ohledem na situování České zemědělské univerzity v Praze prioritou celoměstskou, tedy Magistrátu hlavního města Prahy Útvaru rozvoje města, což dokazuje zařazení této trasy mezi úseky s nejvyšší prioritou. Z těchto důvodů lze doporučit další sledování, rozpracování a začlenění navrhované modifikace tramvajové trati Podbaba – Suchdol v oblasti Sedlce do územního plánu hl. m. Prahy.

Městské územní a dopravní plánování je třeba lépe skloubit v jejich sektorových politikách a v konkrétních plánovacích procesech. Z výzkumných poznatků jasně vyplývá, že existuje úzký vztah mezi dělbou přepravní práce a územní strukturou, funkcionalitou území a regulací aktivit. Politika územního rozvoje by tedy měla reflektovat využití prostoru ve prospěch sítí veřejné dopravy a automaticky tak zatražovat nabídku alternativní dopravy k IAD, souladu s cíli EU v rámci městského dopravního sektoru směřující

k udržitelné městské dopravě a zvýšení multimodality jak pro přepravu zboží, tak i osob. Rozlišujeme dva způsoby dopravního plánování, konvenční a moderní. V České republice se většinou setkáváme s tím prvním z nich. Konvenční dopravní plánování vychází z předpokladu, že vývoj dopravy je lineární, že moderní a rychlejší modely nahrazují starší a pomalejší způsoby dopravy.

V rámci spádového území městské části Praha – Suchdol lze k roku sledovat následující možnosti multimodality.

- Chůze - Jízdní kolo - Vlák - Autobus - Automobil - Přívoz.

Po realizaci projektu by toto multimodální schéma bylo doplněno o

- Chůze – Jízdní kolo – Vlák – Tramvaj – Autobus – Automobil – Zázemí pro Park and Ride – Přívoz.

## 2. JMÉNO PROJEKTU

- Project: EPTA  
**European model for Public Transport Authority as a key factor leading to transport sustainability**
- Zpracovatel: Česká zemědělská univerzita v Praze Fakulta životního prostředí ve spolupráci s městskou částí Praha – Suchdol.
- Název studie: Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou (zaměřená na technické a technologické aspekty proveditelnosti stavby).

### 2.1 Popis implementace

Implementace projektu je velmi specifická a to zejména, díky téměř neomezenému množství aktérů, kteří mohou ovlivňovat podobu rozhodnutí a tím i výsledný stav.

Klíčovým milníkem implementace projektu jsou finance. Vzhledem k charakteru a kapacitě projektu se bude jednat o 3 – 4 miliardy Kč. Hlavním podbodem tohoto milníku je skutečnost, že tramvajová trať v úseku Podbaba – Suchdol je na tzv. „Indikativním seznamu velkých projektů“ Operačního programu Doprava pro programové období 2014 – 2020. Čili realizace stavby je nejvyšší prioritou z hlediska rozvoje a tím pádem jsou vytvořeny i optimální podmínky ke kofinancování ze strukturálních fondů EU, čili národní zdroje budou doplněny o zdroje evropské.

Klíčovým faktem pro kofinancování tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol bude získání kladného SEA stanoviska k návrhu koncepce Operačního programu Doprava pro programové období 2014 – 2020, jeho následné projednání na půdě Vlády České republiky a jeho schválení Vládou ČR. Jelikož se jedná o koncepci definující základní rámec čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU bude nutné získání schválení koncepce Operačního programu Doprava pro programové období 2014 – 2020 Evropskou komisí.

Při splnění těchto kondicionalit lze kofinancovat projekt tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol z prostředků OPD 2014 – 2020 a tím pádem vyřešit finanční stránku implementace. Nutno dodat, že na vše vyjmenované aktivity nemá městská část Praha – Suchdol jako nositel projektu EPTA Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou žádný vliv. Veškeré kroky jsou v kompetenci:

- Ministerstva Dopravy ČR, které je předkladatelem koncepčního dokumentu a objednatelem (jak EX ANTE vyhodnocení Operačního programu Doprava pro programové období 2014 – 2020) z hlediska výkonnostního ekonomického rámce, tak i SEA vyhodnocení z hlediska zajištění environmentální integrity předmětné koncepce;

- Ministerstvo místního rozvoje, které je dikčním ministerstvem pro přípravu celého programovacího období a zajišťuje provázanost jednotlivých operačních programů s Dohodou o partnerství;
- Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad vydá stanovisko z hlediska SEA k předmětné koncepci;
- Vláda České Republiky schvaluje konečné znění koncepce a tím ji předurčuje k implementaci;
- Evropská komise vydá finální stanovisko, které opravňuje k implementaci koncepce a tudíž i možnosti čerpání finančních prostředků ze zdrojů Operačního programu Doprava pro programové období 2014 – 2020 na stavbu tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol.

Z hlediska přístupu nositele projektu Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou k jeho implementaci je nutné, aby městská část Praha – Suchdol zabezpečovala přemostění mezi zainteresovanými úřady a veřejností či nevládními organizacemi. Aby působila jako překladatel podupu pro širokou veřejnost. Tato osvětová pozice je velmi klíčovou zejména pro fáze v rámci rozhodovacího procesu, u kterých může veřejnost uplatňovat své připomínky, komentáře a požadavky na doplnění či dopracování.

Projekt zlepšení dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou lze rozdělit na dva hlavní stavební soubory, které by však pro zachování maximální efektivity neměly být vnímány rozděleně. Pouze při existenci obou stavebních souborů lze dospět k požadovaným cílům z hlediska čisté mobility, zvýšení multimodality, snížení tlaku v uličním prostoru a udržitelné městské dopravy.

### **Stavební soubor 1 Tramvajová trať v úseku Podbaba - Suchdol**

- Studie a porovnání možných variant tramvajové trati Podbaba – Suchdol z hlediska doporučení optimálního směru k detailním technicko-územním analýzám;
- Iniciování změny územního plánu, iniciování změny Metropolitního územního plánu;
- SEA posouzení změny územního plánu;
- Technicko-ekonomická studie;
- Projektová dokumentace zpracovaná ve variantním řešení;
- EIA posouzení společně s provedením multikriteriální analýzy;
- Dokumentace pro územní rozhodnutí a udělení povolení k umístění stavby;
- Urbanistické řešení tramvajové trati společně s optimalizací návrhu zastávek dle predikovaného demograficko-sociálního vývoje;

- Dokumentace pro stavební povolení a udělení povolení stavby;
- Zvážení nákup obousměrných tramvají, k možnosti trasování.
- Realizace stavby

## **Stavební soubor 2 Park and Ride Výhledy na konečné zastávce tramvajové trati**

### **Podbaba - Suchdol**

- Studie přeložek inženýrských sítí;
- Urbanistická studie;
- Iniciování změny územního plánu, iniciování změny Metropolitního územního plánu;
- SEA posouzení změny územního plánu;
- Technicko-ekonomická studie;
- Projektová dokumentace zpracovaná ve variantním řešení;
- EIA posouzení společně s provedením multikriteriální analýzy;
- Dokumentace pro územní rozhodnutí a udělení povolení k umístění stavby;
- Dokumentace pro stavební povolení a udělení povolení stavby;
- Realizace stavby

## **3. HLAVNÍ ÚKOLY**

Výstupy Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou budou využity zejména v rámci projektové přípravy a to zejména v následujících milnících:

### **1. Tramvajové trať v úseku Podbaba-Suchdol**

- 1.1 Studie porovnání variant tramvajové trati v úseku Podbaba - Suchdol, zpracování detailního etapové řešení;
- 1.2 Změna územního plánu spojená s přípravou Metropolitního územního plánu, což představuje základní podmínku k rozvíjení vize s územně plánovacím zabezpečením;
- 1.3 V případě provedení změny územního plánu a tím pádem transponování tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol do dotčených územně plánovacích dokumentací bude nutné podrobit tyto koncepční dokumenty SEA (Strategic Environmental Assessment) vyhodnocení k zajištění environmentální integrity navrhované změny (na koncepční, plánovací úrovni);

- 1.4 Alokace finančních prostředků, pro časový rámec 2014 – 2020 je zajištěně prostřednictvím Operačního programu Doprava pro programové období 2014 – 2020, který s podporou tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol počítá.
- 1.5 Technicko-ekonomická studie a variantně zpracované projektová dokumentace s detailní specifikací všech atributů zvažovaného záměru.
- 1.6 EIA (Environmental Impact Assessment), čili posuzování vlivů na životní prostředí konkrétní projektové úrovně spojené s multikriteriální analýzou z hlediska výběry optimální varianty provedení, výsledkem posouzení je návrh mitigačních opatření které přispějí ke snížení, minimalizaci, či kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví;
- 1.7 Dokumentace pro územní rozhodnutí, čili konkrétní aplikaci optimalizované územně plánovací dokumentace, která má již možnosti tramvajové tratě na Suchdol obsaženou.
- 1.8 Dokumentace pro stavební povolení, čili definování konkrétních podmínek k provedení stavby.

Mezi mody, které by měly být zváženy v rámci realizace jednotlivých milníků 1.1 – 1.7 patří samotné urbanistické řešení tramvajové tratě v úseku Podbaba – Suchdol společně s optimálním navržením lokalizace zastávek se zohledněním nabízením možností multimodality. Dále by měla být detailně zvážena možnost pořízení obousměrných tramvajů a možného trasování zkrácení vybraných jízd u zastávky Zemědělská univerzita (u které je předpoklad nejvyššího vytížení).

## **2. Realizace Park and Ride Výhledy - na konečné zastávce tramvajové tratě Podbaba - Suchdol**

- 2.1 Studie přeložek inženýrských sítí;
- 2.2 Urbanistická studie;
- 2.3 Změna územního plánu spojená s přípravou Metropolitního územního plánu, což představuje základní podmínku k rozvíjení vize s územně plánovacím zabezpečením;

- 2.4 SEA (Strategic Environmental Assessment) posouzení k zajištění environmentální integrity iniciované změny územního plánu;
- 2.5 Technicko-ekonomická studie
- 2.6 Zpracování projektové dokumentace opět pokud možno ve variantním řešení;
- 2.7 EIA (Environmental Impact Assessment), čili posuzování vlivů na životní prostředí konkrétní projektové úrovni spojené s multikriteriální analýzou z hlediska výběru optimální varianty provedení výsledkem posouzení je návrh mitigačních opatření které přispějí ke snížení, minimalizaci, či kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví;
- 2.8 Dokumentace pro územní rozhodnutí, čili konkrétní aplikaci optimalizované územně plánovací dokumentace, která má již možnosti tramvajové tratě na Suchdol obsaženou.
- 2.9 Dokumentace pro stavební povolení, čili definování konkrétních podmínek k provedení stavby.

Úkol	Kontakt	Organizace	Telefon Email	Role	Odpovědnost
1.1	Kamýcká 961/129, 165 00 Praha 6- Suchdol  Suchdolské náměstí 734/3 165 00 Praha- Suchdol	Česká zemědělská univerzita v Praze  ve spolupráci s městskou částí Praha - Suchdol	23438 1111, 22438 1111  222 361 411, 220 921 218, posta@praha.scuhcol.cz	Zpracovatel studie  Objednatel studie	nespecifikováno
1.2	Mariánské nám. 2 110 01 Praha 1	Magistrát hlavního města Prahy	12 444 <a href="mailto:info@praha.eu">info@praha.eu</a>	Vydává rozhodnutí o změně územního plánu	nespecifikováno
1.3	Nelze specifikovat	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadané Magistrátem hlavního města Prahy	Nelze specifikovat	Realizace SEA vyhodnocení změny územního plánu. Konečné stanovisko vydá Magistrát hlavního města Prahy	nespecifikováno
1.4	Nelze specifikovat	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadané Magistrátem hlavního města Prahy	Nelze specifikovat	Finanční proveditelnost	nespecifikováno
1.5	Nelze specifikovat	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadané Magistrátem hlavního města Prahy	Nelze specifikovat	Detailní technická proveditelnost	nespecifikováno
1.6	Nelze specifikovat	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadané Magistrátem hlavního města Prahy	Nelze specifikovat	Realizace EIA posouzení, konečné stanovisko vydá Ministerstvo životního prostředí ČR	nespecifikováno
1.7	Mariánské nám. 2	Magistrát hlavního města Prahy	12 444 <a href="mailto:info@praha.eu">info@praha.eu</a>	Rozhodnutí o umístění stavby,	nespecifikováno



	110 01 Praha 1			konečné stanovisko vydá místně příslušný stavební úřad	
1.8	Mariánské nám. 2 110 01 Praha 1	Magistrát hlavního města Prahy	12 444 <a href="mailto:info@praha.eu">info@praha.eu</a>	Rozhodnutí o povolení stavby, konečné stanovisko vydá místně příslušný stavební úřad	nespecifikováno
2.1	Nelze specifikovat	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Nelze specifikovat	Optimalizace infrastruktury	nespecifikováno
2.2	Nelze specifikovat	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Nelze specifikovat	Optimalizace infrastruktury	nespecifikováno
2.3		Magistrát hlavního města Prahy		Vydává rozhodnutí o změně územního plánu	nespecifikováno
2.4	Nelze specifikovat	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Nelze specifikovat	Realizace SEA vyhodnocení změny územního plánu. Konečné stanovisko vydá Magistrát hlavního města Prahy	nespecifikováno
2.5	Nelze specifikovat	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Nelze specifikovat	Detailní technická proveditelnost	nespecifikováno
2.6	Nelze specifikovat	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Nelze specifikovat	Detailní technická proveditelnost	nespecifikováno

2.7	Nelze specifikovat	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadané Magistrátem hlavního města Prahy	Nelze specifikovat	Realizace EIA posouzení, konečné stanovisko vydá Ministerstvo životního prostředí ČR	nespecifikováno
2.8	Mariánské nám. 2 110 01 Praha 1	Magistrát hlavního města Prahy	12 444 <a href="mailto:info@praha.eu">info@praha.eu</a>	Rozhodnutí o umístění stavby, konečné stanovisko vydá místně příslušný stavební úřad	nespecifikováno
2.9	Mariánské nám. 2 110 01 Praha 1	Magistrát hlavního města Prahy	12 444 <a href="mailto:info@praha.eu">info@praha.eu</a>	Rozhodnutí o povolení stavby, konečné stanovisko vydá místně příslušný stavební úřad	nespecifikováno

#### 4. PLÁNOVÁNÍ

V tabulce je uveden obecný výčet hlavních činností, které povedou k implementaci projektu. Obecným pravidlem je, že tyto úkoly musí být setině chronologicky plněny k dosažení cíle v podobě konečné realizace tramvajové trati úseku Podbaba – Suchdol.

4. 1. Požadované úkoly (jak je popsáno ve studii proveditelnosti v chronologickém pořadí s počátkem a koncem datumu každého úkolu

Viz tabulky

4.2. Klíčová osoba odpovědná za daný úkol

V současné fázi projektové přípravy nelze specifikovat, které osoba bude odpovědná za realizaci jednotlivých úkolů. Jednak lze předpokládat, že značná část úkolů bude realizována subdodavatelem (vítězem výběrového řízení) a dále jen stěží určit která osoba bude v inkriminovaných letech odpovědná za dané aktivity v rámci zainteresovaných úřadů

3. Závislosti a provázanost k dalším úkolům

Závislost a provázanost naznačuje do jaké míry je daný úkol (modul) závislý na jiném úkolu (modulu). Provázanost je většinou propojena se soudržností.

4. Milníky v rámci implementace

Základním milníkem v rámci implementace je alokace/nealokace finančních prostředků k realizaci projektu

Úkol	Popis úkolu	Počáteční datum Datum ukončení *	Kontaktní osoba	Provázanost/ závislosti	Milníky
1.1	Studie proveditelnosti TT Podbaba - Suchdol	2013 - 2015	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Nemá kondicionalitu	Finanční prostředky (projekt EPTA)
1.2	Změna územím plánu TT Podbaba - Suchdol	2014 – 2015	Magistrát hlavního města Prahy	Nemá kondicionalitu	Existence strategické vize tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol a nalezení konsensu nad touto viz (nalezení shody nad její podporou)
1.3	SEA posouzení změny územního plánu TT Podbaba - Suchdol	2014 -2016	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Je podmíněna realizací změny územního plánu	Existence strategické vize tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol a nalezení konsensu nad touto viz (nalezení shody nad její podporou)
1.4	Technicko-ekonomická studie TT Podbaba - Suchdol	2015 – 2016	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Je podmíněna změnou územního plánu a jejím SEA vyhodnocení	Existence strategické vize tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol a nalezení konsensu nad touto viz (nalezení shody nad její podporou)
1.5	Projektová dokumentace TT Podbaba - Suchdol	2015 - 2017	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Je podmíněna změnou územního plánu a jejím SEA vyhodnocení. Dále by měla být	Finanční prostředky národního zdroje a z Operačního

				podmíněna kladným SEA stanoviskem k Operačnímu programu Doprava 2014 – 2020 a schválení OPD 2014 – 2020 Vládou ČR a Evropskou komisí	programu Doprava pro programové období 2014 - 2020
1.6	EIA posouzení projektové dokumentace TT Podbaba - Suchdol	2017- 2018	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadané Magistrátem hlavního města Prahy	Je podmíněna změnou územního plánu a jejím SEA vyhodnocení. Dále by měla být podmíněna kladným SEA stanoviskem k Operačnímu programu Doprava 2014 – 2020 a schválení OPD 2014 – 2020 Vládou ČR a Evropskou komisí a existencí projektové dokumentace	Finanční prostředky národního zdroje a z Operačního programu Doprava pro programové období 2014 - 2020
1.7	Územní rozhodnutí TT Podbaba - Suchdol	2018 – 2018	Magistrát hlavního města Prahy	Je podmíněna změnou územního plánu a jejím SEA vyhodnocení. Dále by měla být podmíněna kladným SEA stanoviskem k Operačnímu programu Doprava 2014 – 2020 a schválení OPD 2014 – 2020 Vládou ČR a Evropskou komisí a existencí projektové dokumentace společně s udělením kladného EIA stanoviska	Finanční prostředky národního zdroje a z Operačního programu Doprava pro programové období 2014 - 2020
1.8	Stavební povolení TT Podbaba - Suchdol	2018 - 2018	Magistrát hlavního města Prahy	Je podmíněna změnou územního plánu a jejím SEA vyhodnocení. Dále by měla být podmíněna	Finanční prostředky národního zdroje a z Operačního programu

				kladným SEA stanoviskem k Operačnímu programu Doprava 2014 – 2020 a schválení OPD 2014 – 2020 Vládou ČR a Evropskou komisí a existencí projektové dokumentace společně s udělením kladného EIA stanoviska a kladného rozhodnutí v rámci územního řízení.	Doprava pro programové období 2014 - 2020
2.1	Studie přeložek inženýrských sítí (P&R)	2013 - 2015	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Nemá kondicionalitu	Nemá milník
2.2	Urbanistická studie (P&R)	2014 – 2015	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Nemá kondicionalitu	Nemá milník
2.3	Změna územní plánu (P&R)	2014 -2015	Magistrát hlavního města Prahy	Nemá kondicionalitu	Existence strategické vize tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol a nalezení konsensu nad touto viz (nalezení shody nad její podporou)
2.4	SEA posouzení změny územního plánu (P&R)	2015 – 2016	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadáno Magistrátem hlavního města Prahy	Je podmíněna realizací změny územního plánu	Existence strategické vize tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol a nalezení konsensu nad touto viz (nalezení shody nad

					její podporou
2.5	Technicko-ekonomická studie (P&R)	2015 – 2016	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadané Magistrátem hlavního města Prahy	Je podmíněna změnou územního plánu a jejím SEA vyhodnocení	Finanční prostředky národního zdroje a z Operačního programu Doprava pro programové období 2014 - 2020
2.6	Projektová dokumentace (P&R)	2017- 2018	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadané Magistrátem hlavního města Prahy	Je podmíněna změnou územního plánu a jejím SEA vyhodnocení. Dále by měla být podmíněna kladným SEA stanoviskem k Operačnímu programu Doprava 2014 – 2020 a schválení OPD 2014 – 2020 Vládou ČR a Evropskou komisí	Finanční prostředky národního zdroje a z Operačního programu Doprava pro programové období 2014 - 2020
2.7	EIA posouzení projektové dokumentace (P&R)	2018 – 2019	Vítězná firma v rámci výběrového řízení, které bude zadané Magistrátem hlavního města Prahy	Je podmíněna změnou územního plánu a jejím SEA vyhodnocení. Dále by měla být podmíněna kladným SEA stanoviskem k Operačnímu programu Doprava 2014 – 2020 a schválení OPD 2014 – 2020 Vládou ČR a Evropskou komisí a existencí projektové dokumentace	Finanční prostředky národního zdroje a z Operačního programu Doprava pro programové období 2014 - 2020
2.8	Územní rozhodnutí (P&R)	2019 - 2019	Magistrát hlavního města Prahy	Je podmíněna změnou územního plánu a jejím SEA vyhodnocení. Dále by měla být podmíněna kladným SEA stanoviskem k Operačnímu programu Doprava 2014 – 2020 a	Finanční prostředky národního zdroje a z Operačního programu Doprava pro programové období 2014 - 2020

				schválení OPD 2014 – 2020 Vládou ČR a Evropskou komisí a existencí projektové dokumentace společně s udělením kladného EIA stanoviska	
2.9	Stavební povolení (P&R)	2019 - 2019	Magistrát hlavního města Prahy	Je podmíněna změnou územního plánu a jejím SEA vyhodnocení. Dále by měla být podmíněna kladným SEA stanoviskem k Operačnímu programu Doprava 2014 – 2020 a schválení OPD 2014 – 2020 Vládou ČR a Evropskou komisí a existencí projektové dokumentace společně s udělením kladného EIA stanoviska a kladného rozhodnutí v rámci územního řízení.	Finanční prostředky národního zdroje a z Operačního programu Doprava pro programové období 2014 - 2020

\* Časová orientace byla upravena, jelikož začátek a konec jednotlivých aktivit nelze v této fázi projektové dokumentace s určitostí predikovat ani na měsíce. Časový harmonogram byl orientačně odhadnut.



## 6. BEZPEČNOST A OCHRANA OSOBNÍCH ÚDAJŮ

6.1 Přehled bezpečnostních požadavků a systémů, které musí být dodržovány při implementaci.

Standardně postupovat podle platných pravidel BOZP (Bezpečnost a ochrana zdraví při práci).

6.2 V případě, že projekt obsahuje osobní údaje, jak bude tato skutečnost řešena  
V rámci implementace projektu se neuplatňují žádné bezpečnostní opatření vztahující se k nakládání s osobními údaji.