



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



KONCEPCE PRO ZVÝŠENÍ EFEKTIVITY SPRÁVY DOPRAVNÍHO SYSTÉMU HL. M. PRAHY

TEXTOVÁ ČÁST

PRACOVNÍ VERZE

ZÁŘÍ 2022



CityTraffic, s.r.o.

OBSAH

A	ÚVODNÍ ČÁST	4
1	SEZNAM ZKRATEK.....	4
2	ZADÁNÍ PRÁCE.....	6
3	ÚVOD.....	8
B	ANALYTICKÁ ČÁST	10
4	SOUČASNÉ NASTAVENÍ	10
4.1	Městské subjekty.....	10
4.2	Jiné veřejné subjekty.....	14
4.3	Soukromé subjekty.....	15
4.4	Shrnutí	15
5	PŘÍMÉ ZKUŠENOSTI ZAPOJENÝCH SUBJEKTŮ.....	20
5.1	Dopravní podnik hlavního města Prahy (DPP)	20
5.2	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR).....	23
5.3	Odbor investic (INV)	26
5.4	Operátor ICT (OICT)	27
5.5	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID)	28
5.6	Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK)	30
5.7	Technologie hlavního města Prahy (THMP)	32
5.8	Shrnutí	33
6	SOUHRN ZJIŠTĚNÍ	35
6.1	Součet zmínek 4,5 z 7,0	35
6.2	Součet zmínek 3,5 z 7,0	39
6.3	Součet zmínek 3,0 z 7,0	43
6.4	Součet zmínek 2,5 z 7,0	50
6.5	Součet zmínek 2,0 z 7,0	56
6.6	Součet zmínek 1,5 z 7,0	61
6.7	Součet zmínek 1,0 z 7,0	65
7	ZAHRANIČNÍ PRAXE ORGANIZACE DOPRAVY.....	68
7.1	Bratislava	68
7.2	Budapešť.....	70
7.3	Mnichov.....	73
7.4	Londýn	75

7.5	Varšava	79
7.6	Vídeň.....	84
7.7	Shrnutí	86
8	VYMEZENÍ CÍLŮ PRO NÁVRH SCÉNÁŘŮ.....	88
C	STRATEGICKÁ ČÁST	89
D	ZÁVĚREČNÁ ČÁST.....	90
9	MANAŽERSKÉ SHRUTÍ.....	90
10	REFERENCE	91
10.1	Seznam obrázků	91
10.2	Seznam zdrojů	92

A ÚVODNÍ ČÁST

1 SEZNAM ZKRATEK

ATOC	Association of Train Operating Companies
AM	Biurem Architektury i Planowania Przestrzennego(otwiera się w nowej karcie
B+R	Bike and Ride
BID	Bratislavská integrovaná doprava
BK	Budapest Közút
BKK	Budapesti Közlekedési Központ
BKV	Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Reszvénytársaság
ČD	České dráhy
DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy
DLR	Doclands Light Railway
DÚR	Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (územní rozhodnutí)
GIB	Generální investor Bratislavy
HDŘÚ	Hlavní dopravní řídicí ústředna
HMP	Hlavní město Praha
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IN	Biuro Infrastruktury
INV	Odbor investic
IPR	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
KM	Koleje Mazowieckie (KM)
KVÜ	Kommunale Verkehrsüberwachung
LRS	London River Services
MA 28	Straßenverwaltung und Straßenbau
MA 46	Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten
MA 65	Rechtliche Verkehrsangelegenheiten
MA 67	Parkraumüberwachung – Dienststellenleitung
MČ	Městská část
MHD	Městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MVG	Münchener Verkehrsgesellschaft
MVV	Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
MIB	Metropolitný inštitút Bratislavy
NMCC	Network Management Control Service
ODO	Odbor dopravy
OICT	Operátor ICT
ORP	Obec s rozšířenou působností
P+	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí
P+R	Park and Ride
PČR	Policie České republiky
PID	Pražská integrovaná doprava
PKD	Odbor pozemních komunikací a drah

ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SSÚ	Silniční správní úřad
SSZ	Světelné signalizační zařízení, „semafor“
SWM	Stadtwerke München
SŽ	Správa železnic
TOC	Train Operating Companies
TT	Tramvajová trať
TfL	Transport for London
THMP	Technologie hlavního města Prahy
TSK	Technická správa komunikací
VHD	Veřejná hromadná doprava
VO	Veřejné osvětlení
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VZM	Verkehrsleitzentrale München
WKM	Warszawska Kolej Dojazdowa (WKM)
WL	Wiener Linien
ZTM	Zarząd Transportu Miejskiego
ZR	Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym

2 ZADÁNÍ PRÁCE

Koncepce předpokládá členění na analytickou a strategickou (návrhovou) část. Požadavky jsou blíže popsány dále v textu.

Analytická část

- Analýza současného stavu:
 - investorských rolí do dopravního systému
 - kompetencí při správě součástí veřejných prostranství a dopravních systémů
 - stávajícího systému rozvojových pracovišť hl. m. Prahy v oblasti dopravy, územního plánování a dopravního inženýrství (zejména IPR + TSK ÚDI + část ROPID + část DPP + část ODO MHMP)
 - řízení veřejné dopravy v Pražské metropolitní oblasti (PID a SID)
- Definice cílů a očekávání od cílového stavu

Cíle analytické části:

- Popis aktuálního nastavení organizačního zajištění dopravy v Praze
- Přehled přístupů srovnatelných měst v ČR i zahraničí (benchmarking alespoň 5 srovnatelných měst)
- Konkrétní vymezení cílů pro design cílového stavu
- Manažerské shrnutí klíčových oblastí k úpravám k dalšímu rozpracování

Strategická část – návrh cílového stavu

- Vize a základní strategické směřování (zhotovitel vypracuje min. 3 scénáře), v návaznosti na zahraniční modely, ale i vlastní model v návaznosti na poznatky z analytické části
- Strategické cíle, příp. specifické cíle
- Identifikace úzkých míst a bariér
- Návrh úprav – opatření, které mají potenciál zefektivnit správu a řízení dopravy v analyzovaných oblastech
- Legislativní posouzení možností a navrhovaných úprav
- Finanční vyčíslení nákladů nutných ke změně a rovněž nákladů/úspor, které to bude znamenat do budoucna

Cíle strategické části:

- Přehled hlavních úzkých míst a bariér aktuálního nastavení
- Návrh cílového stavu – možnosti zjednodušení pro jednotlivé oblasti
- Praktická implementační mapa postupu nasazení doporučených změn, nastavení dalších kroků/opatření (akční plán)

Průběžné aktivity

- Zapojení všech subjektů (viz níže) do celého procesu a průběžné jednání s nimi
- Organizace min. 1 workshopu se zástupci všech subjektů
- Účast (+ prezentace) na jednáních se zástupci vedení subjektů
- Účast (+ prezentace) na jednáních se zástupci vedení města
- Aktivní a tvůrčí přístup v hledání řešení nalezených problémů v souladu s potřebami hl. m. Prahy a jeho obyvatel a návštěvníků.

- Každé 2 měsíce bude zadavateli poskytnuta průběžná zpráva o dosavadním průběhu plnění nad rámec harmonogramu

Subjekty

- Magistrát hl. m. Prahy
- Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s.
- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.
- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
- Operátor ICT, a. s.
- Technologie hl. m. Prahy, a. s.

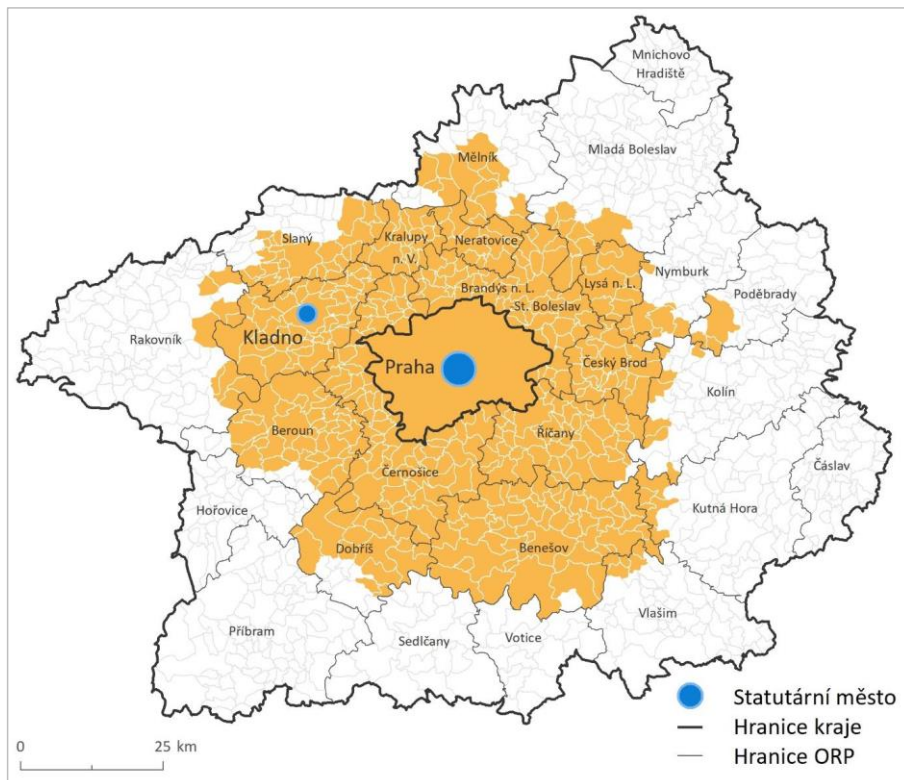
Harmonogram

Termín	Plnění
Červen 2022	Zahájení prací
Září 2022	Odevzdání analytické části
Říjen 2022	Zpracování připomínek k analytické části
Únor 2023	Odevzdání strategické části
Do 28.02.2023	Zpracování připomínek a finální odevzdání

3 ÚVOD

Hlavní město Praha mělo k 1. lednu 2022 1,275 milionu obyvatel. Dalších 200–300 tisíc obyvatel zde trvale žije, ale nemá v Praze hlášeno trvalé bydliště. V pracovní den pak do Prahy dojíždí 200–250 tisíc osob, nejčastěji z Pražské metropolitní oblasti (viz obrázek níže).

1/ Pražská metropolitní oblast ve vymezení z roku 2019



Zdroj 1: MMR, Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR

Celkem se tedy v Praze během pracovního dne nachází až 2 miliony lidí. Většina osob cestuje do zaměstnání, škol, za kulturou a podobně a kladou vysoké nároky na veškerou dopravní infrastrukturu. Počet obyvatel metropolitní oblasti navíc setrvale roste, což bude požadavky dále navyšovat.

Doprava prostupuje celou společností a veřejným prostorem a zásadně utváří podobu města. Nelze proto odděleně řešit potřeby pěších, cyklistů, MHD nebo IAD, veřejných prostranství, bezpečnosti provozu a podobně. Vždy je nutné spolupracovat a vytvářet funkční celek. Organizaci a koncepci provozu zabezpečují specializované městské organizace, které mají vymezeny svá pole působnosti. DPP, IPR, OICT, ROPID, THMP a TSK zajišťují hlavní fungování a rozvoj dopravního systému v Praze. Mezi další významné aktéry patří odbory magistrátu (MHMP) INV, ODO a PKD.

Rozdělení mezi více organizací ovšem přirozeně vede k situaci, kdy se každý subjekt věnuje zejména své problematice a svému „pohledu na věc“. Od toho se odvíjí seznamy priorit a zájmů, plánování

rozpočtů, harmonogramu staveb a podobně. Koordinace všech těchto záležitostí je složitá a není oficiálně zakotvena. V současnosti probíhá zejména z vlastní iniciativy zúčastněných pracovníků, často na bázi osobních vztahů.

Průřezová témata navíc přesahují „hranice“ jedné organizace a odpovědnost za ně není uspokojivě řešena. Projekty ne vždy mají garanta, který by je vedl, měl rozhodující slovo a mohl je rozvíjet. Dnes tato činnost probíhá především na bázi vlastní iniciativy subjektů a pracovníků. Příkladem je preference pro MHD na SSZ (kompetence DPP, OICT, ROPID, TSK), sdílená mobilita koloběžek, kol a aut (kompetence MČ, MHMP, ROPID, TSK) nebo elektromobilita (kompetence MČ, MHMP, THMP, TSK).

Mimo odborů magistrátu a městských organizací mohou dění na území Prahy ovlivňovat i další subjekty, především MČ, ŘSD, SŽ a správci inženýrských sítí. Dopravní politika je vzájemně provázána a ovlivňována také mezi Prahou a Středočeským krajem.

Výše popsané příklady mohou být jednou z příčin vnitřní neefektivity systému, který na první pohled funguje poměrně dobře. Cílem této práce je proto identifikovat nedostatky aktuálního fungování a navrhnout opatření ke zefektivnění správy dopravního systému v Praze.

V analytické části bude analyzováno postavení subjektů v prostředí města a dopravy, jejich role a kompetence. Přímé zkušenosti a pohledy subjektů budou čerpány z individuálních schůzek s jejich zástupci. Součástí bude také rešerše fungování dopravních systémů ve vybraných zahraničních městech, které by mohly poskytnout jiný přístup k problematice.

Strategická část bude reagovat na zjištění analytické části a navrhne 3 scénáře základního strategického směřování. U některých scénářů se předpokládá inspirace zahraničními modely a návrhy možného přenesení principů do pražského systému. Ke scénářům budou zpracována jednotlivá opatření, která mají potenciál zefektivnit správu a řízení dopravy v analyzovaných oblastech, a finanční rozvaha.

Dílo primárně navazuje na opatření P+ ID 112 Studie městské správy dopravy. K této problematice si v listopadu 2021 pro interní potřeby zpracovalo Oddělení dopravy Magistrátu hlavního města Prahy (ODO MHMP) Analýzu současného stavu a prognózu možného vývoje. V ní jsou pojmenovány základní problémy současného nastavení a fungování systému a také možná inspirace modely jiných měst.

Rozsah tématu ovšem vyžaduje podrobnější zpracování a návrh opatření ke zvýšení efektivity, což je cílem tohoto díla. Práce na koncepci budou probíhat od června 2022 do února 2023.

B ANALYTICKÁ ČÁST

4 SOUČASNÉ NASTAVENÍ

4.1 Městské subjekty

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. (DPP)

Městský dopravní podnik byl založen již 1. září 1897 a s různými proměnami působnosti působí v Praze dodnes. V roce 1991 byl přeměněn na akciovou společnost, jejímž jediným akcionářem je hlavní město Praha.

DPP provozuje metro, tramvaje a drtivou většinu autobusových linek na území města. U kolejové dopravy je také správcem a provozovatelem infrastruktury. Kromě provozní činnosti se věnuje i rozvoji dopravní infrastruktury a zavádění bezemisních pohonů vozidel MHD.

2/ Ilustrace oblastí činnosti DPP



Zdroj 2: DPP

Dále zajišťuje například prodej jízdních dokladů, komunikaci a marketing, volnočasové aktivity (muzeum MHD, historické jízdy, dny otevřených dveří), zavádění preference MHD a mnoho dalších činností.

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, p.o. (IPR)

IPR Praha je hlavním koncepčním pracovištěm Prahy v oblasti architektury, urbanismu, rozvoje, tvorby a správy města. Jeho cílem je, aby se Praha rozvíjela a byla díky tomu konkurenceschopnější, silnější, bohatší a zvyšovala se kvalita života.

Při své činnosti zastupují v územním řízení, sbírají data o městě, zpracovávají studie a analýzy a vytváří klíčové městské dokumenty, koncepčního, metodického nebo strategického charakteru. Nedílnou součástí je také participace veřejnosti a veřejné prezentace výstupů.

Okomentoval(a): [UH1]: nadále chybí informace, koho zastupují, v tomto případě zjevně "město".

3/ Ilustrace činností IPR Praha



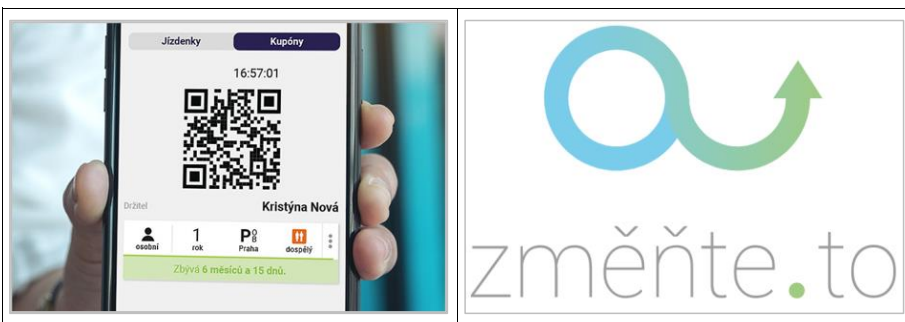
Zdroj 3: IPR

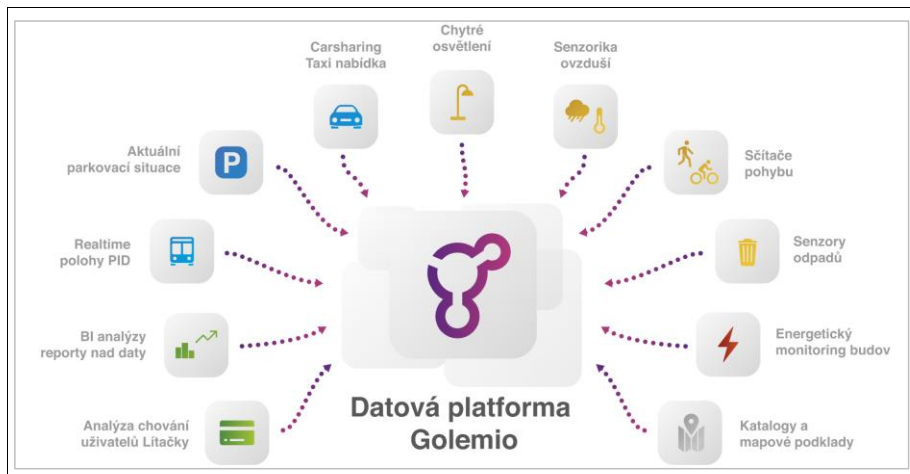
Mezi agendu IPR patří organizace metropolitního plánu, plánování stavebních uzávěr nebo koncepční studie při rekonstrukcích ulic. Pozornost je věnována i detailům jako jsou použité materiály, výběr zeleně, jednotný městský mobiliář nebo modrozelená infrastruktura.

Operátor ICT, a.s. (OICT)

Operátor ICT má v agendě několik hlavních typů činností. Jedním je správa IT a poskytování IT služeb pro městské složky, dále pak vývoj a provoz aplikací a webů (zpravidla pro veřejnost) a nakonec inovační část zaměřující se na testování a implementaci nových řešení.

4/ Ilustrace činností OICT





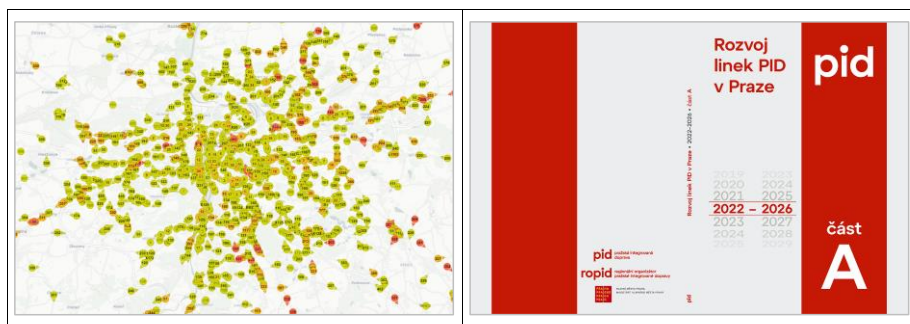
Zdroj 4: OICT

Do poskytovaných IT služeb patří správa datových center MHMP, správa koncových zařízení HMP, zajištění optické infrastruktury a software pro městský kamerový systém. Aplikace a weby jsou například PID lítačka pro hledání spojení a nákup jízdenek, portál Pražana pro elektronickou komunikaci s úřady, portál zmente.to pro jednotné hlášení podnětů, námětů nebo pochval, nebo multikanálový odbavovací systém ve VHD. Kancelář Smart Prague se zaměřuje na pilotní fáze a testování nových řešení na bázi IT, která by usnadnila nebo zefektivnila probíhající činnosti.

Regionální organizátor pražské integrované dopravy, p.o. (ROPID)

ROPID je organizátorem Pražské integrované dopravy (PID). Organizuje dopravu v Praze a nejbližším okolí, ve Středočeském kraji působí sesterská organizace Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK). Společně organizují a rozvíjejí systém veřejné dopravy, tvoří linkové vedení, jízdní řády, návaznosti spojů, zasmlouvají dopravce, rozdělují tržby a podobně.

5/ Příklady činností ROPID



Zdroj 5: ROPID

Pražská integrovaná doprava je budována s cílem zajistit kvalitní dopravní obslužnost území, podmiňující konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Rozhodujícími kritérii atraktivity integrovaného systému jsou čas, cena, pohodlí, spolehlivost a bezpečnost. Tomu pomáhá

například jednotný vizuál, jednotný tarif, prosazování preference VHD, výstavba parkovišť P+R a K+R nebo zapojení bikesharingu a sdílených koloběžek.

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (TSK)

Technická správa komunikací je akciová společnost vlastněná hlavním městem Prahou. Zaměstnává techniky, inženýry a administrativní pracovníky, kteří správu komunikačního majetku organizují a řídí, realizační práce zajišťují jiné městské organizace (např. **ELTODO**, a.s., THMP, a.s.) nebo dodavatelé.

Okomentoval(a): [UH2]: Eltodo není městskou organizací

6/ Ilustrace činností TSK Praha



Zdroj 6: TSK

Mezi prováděné činnosti patří zejména soustavná údržba komunikací a jejich příslušenství, jako je například dopravní značení, světelná signalizace, chodníky, mosty, tunely, zeleň, nábrežní zdi a mnoho dalších objektů. Dále zabezpečuje opravy a rekonstrukce městských komunikací – částečné i celkové – a organizuje stavební činnost v dopravě.

Technologie hlavního města Prahy, a.s. (THMP)

Technologie HMP jsou městskou akciovou společností, která řeší správcovské, technické a údržbové práce na infrastruktuře a majetku města. Mezi hlavní činnosti patří správa veřejného osvětlení, správa kamerových systémů, městský mobiliář, přístřešky na zastávkách, údržba SSZ, zařízení pro měření rychlosti, veřejné a věžní hodiny, odstraňování nelegálních reklam a graffiti.

7/ Ilustrace činností THMP



Zdroj 7: THMP

4.2 Jiné veřejné subjekty

Správci inženýrských sítí

V městském prostoru je přítomno mnoho inženýrských sítí, které mají různé správce. V celém území jich je cca 125 a jedná se o soukromé subjekty, které nelze přímo úkolovat nebo řídit. Jejich stavební činnost má vliv na provoz na komunikacích i na majetek města (například narušení povrchů vozovek a chodníků).

Městské části

Zásadní podíl na podobě města mají i městské části. V Praze je 57 samosprávných městských částí, které na svém území vykonávají samostatnou působnost. Historickým vývojem vznikly ze správních obvodů Prahy 1–10 a jejich kompetence určuje městská vyhláška. MČ mají mj. v majetkové správě zhruba 1/3 pražských komunikací, na jejichž správu dostávají finance. MČ sami z vlastního rozpočtu dále zajišťují některé projekty (obvykle menšího rozsahu, např. oprava chodníku), které si často řeší po své linii a často mimo obvyklý postup složek MHMP či jejich podřízených organizací. Tím následně snadno vznikají odchylky od koncepčního přístupu, o který se zasazuje MHMP či organizace jako IPR nebo TSK.

Silniční správní úřady

Dalším členěním území hlavního města je rozdělení na 22 správních obvodů. Na nich je vykonávána přenesená působnost státní správy, pro oblast dopravy je nejdůležitější silniční správní úřad. Vyjadřuje se k veškeré agendě týkající se pozemních komunikací a je správním orgánem pro stanovení úprav provozu na pozemních komunikacích.

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)

Ředitelství silnic a dálnic je subjekt zřízený státem (Ministerstvem dopravy) a spravuje dálnice a silnice I. třídy. Některé úseky se nachází i na území Prahy a svou činností proto zásadně ovlivňuje provoz na spravované komunikační síti a jejím okolí.

Správa železnic (SŽ)

Správa železnic jako státní organizace spravuje a provozuje železniční infrastrukturu. Zajištění provozuschopnosti, kapacity a kvality dopravy je klíčové pro fungování veřejné dopravy ve Středočeském kraji. Údržba, modernizace a budoucí rozvoj se sice dějí pod hlavičkou státní organizace, Praha a její subjekty jsou ovšem hlavními účastníky řízení a akce SŽ mají přímý dopad na území města.

Integrovaná doprava Středočeského kraje, p.o. (IDSK)

IDSK je sesterskou organizací ROPID a zajišťuje organizaci systému PID na území Středočeského kraje. Příspěvková organizace je zřízena Středočeským krajem a spolupodílí se na tarifu, standardech kvality, výběru dopravců a tržeb atd.

Středočeský kraj

Středočeský kraj a jím zřízené organizace také ovlivňují dění v Praze. Vzhledem k silné denní dojízdce do hlavního města ovlivňují rozhodnutí kraje mobilitu a pohyb obyvatelstva. Například výstavba parkovišť P+R mimo Prahu je vždy závislá na mimoměstských subjektech, ať je investorem nebo garantem IDSK, SŽ nebo subjekt spadající pod Středočeský kraj. Vliv na Prahu je tedy nepřímý, ovšem významný.

4.3 Soukromé subjekty

Smluvní dodavatelé

Opomenout nelze ani smluvní dodavatele, kteří zajišťují činnost pro jakékoliv výše jmenované subjekty. Je běžnou praxí, že město nebo jeho organizace není schopno zajistit veškerou činnost vlastními zdroji a využívá k tomu dodavatelského řetězce. Taková spolupráce může být jednorázová ale i dlouhodobá, a potom tyto subjekty přímo či nepřímo vstupují do dění v dopravě. Do března 2022 spravovala pražská SSZ firma Eltodo, software pro dispečink a elektronické tabule DPP dodává firma Xanthus, čištění ulic zajišťuje městská akciová společnost Pražské služby atp.

4.4 Shrnutí

Níže uvedené shrnutí se má za cíl přehledně popsat a rozdělit jednotlivé oblasti činnosti organizací a subjektů podílejících se na organizaci a rozvoji segmentu dopravy na území Prahy. Popis činností a aktivit jednotlivých subjektů byl zjišťován jednak na základě analýzy zřizovacích listin jednotlivých organizací a dále ověřován pomocí přímého zapojení subjektů v rámci vlastního průzkumu mezi organizacemi, kdy jednotlivé organizace sami za sebe deklarovaly svoji míru zapojení k této kompetenci.

V druhé části je na základě krátkého dotazníku mezi subjekty zpracována analýza všech koordinačních porad jednotlivých subjektů, s cílem zjistit, jaké komise scházejí, případně kdo se jich účastní apod.

4.4.1 Rozdělení správy dopravního systému

Při zjišťování agendy jednotlivých organizací neměly jednotlivé subjekty možnost vidět odpovědi jiných, tak, aby byly odhaleny případné překryvy kompetencí nebo agendy, která nemají v dopravním systému Prahy jasného gestora. Podrobně je tabulka k zobrazení na dvojlistě níže:

8/ Tabulka kompetencí na základě průzkumu mezi organizacemi

Kompetence dle zřizovací listiny nebo dle web. stránek	Název subjektu	DPP	IPR	Náměstek	INV	PKD	OICT	ROPID	TSK	THMP	Poznámky
DPP	Provoz vozidel VHD	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	Závazně připomínkuje	Netýká se	Netýká se	ROPID: Počet provozovaných vozidel vychází z objednávký vozokilometru; DPP: v rámci licenčního provozu DPP
DPP	Rozvoj tramvajových tratí	Částečně zajišťuje	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	Nezávazně připomínkuje	Netýká se	Nezávazně připomínkuje	IPR: myšleno z hlediska koncepce rozvoje a konzultací projektů; ROPID: Přípravuje podklady pro podobu provozu na nových tratích; THMP: zohlednění dopadů na VO, zastávky; DPP: rozvoj TT je velmi široká problematika – DPP je investorem nových TT
DPP	Rozvoj infrastruktury VHD	Částečně zajišťuje	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Nezávazně připomínkuje	IPR: myšleno z hlediska koncepce rozvoje a konzultací projektů; ROPID: Přípravuje studie podoby autobusových zastávek či terminálů, poskytuje data o počtech spojů; THMP: zohlednění dopadů na VO;
DPP	Prodej jízdních dokladů	Částečně zajišťuje	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Nezávazně připomínkuje	Netýká se	Netýká se	ROPID: Zaslá připomínky OICT (elektronické jízdné), metodické vedení tarifu dle politického zadání;
DPP	Dopravné provozní informace VHD	Částečně zajišťuje	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	Netýká se	Netýká se	IPR: ve smyslu podoby JIS; ROPID: Podíl se především v oblasti příměstské dopravy, částečně u autobusové dopravy a u souhrnných a tarifních dokumentů a orientačního systému (projekt JIS); DPP: plně v rámci rozsáhlé výlukové činnosti, v trvalém stavu spolupráce s Ropid
DPP	Příprava a plánování provozu VHD (jízdní řády, linkové vedení)	Částečně zajišťuje	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	čeká se na odpověď	Netýká se	IPR: dotýká se činnosti IPR např. z hlediska modelování dopravy; ROPID: V oblasti bezvýlukového stavu hlavní subjekt; DPP: plně v rámci rozsáhlé výlukové činnosti, v trvalém stavu spolupráce s Ropid
DPP	Údržba a rekonstrukce vozidel VHD	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Netýká se	IPR: vydáváme konceptní vyjádření pro záměry na veřejném prostranství a zastupujeme město v územním řízení; DPP: není jasný rozsah pojmu
DPP	Přepravní kontrola	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	ROPID: V oblasti příměstských linek částečně revizorská činnost, převážně však kontroly řidičů;
DPP	Údržba zastávek VHD (tramvaje a bus)	Částečně zajišťuje	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	ROPID: Pouze zastávky soukromých dopravců, společná dohoda s DPP na rozdělení činnosti; THMP: přístřešky a infotabule; DPP: velmi široká problematika – nástupiště, označníky, přístřešky
DPP	Marketing udržitelné dopravy	Částečně zajišťuje	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	IPR: spíše sekundární se podílíme např. na akcích v CAMPu; ROPID: Zajišťováno ve spolupráci s ODO MHMP;
IPR	Strategické a konceptní analytické dokumenty	Částečně zajišťuje	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	ROPID: Strategické dokumenty v oblasti rozvoje podoby provozu PID;
IPR	Propagace výsledků činnosti strategického plánování	Částečně zajišťuje	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	Netýká se	
IPR	Koordinace a garantování souladu s koncepcí HMP	Částečně zajišťuje	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	THMP: veřejné osvětlení;
IPR	Zpracování metodik, předpisů a standardů	Částečně zajišťuje	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	
IPR	Monitoring a posuzování dokumentací související s dopravní infrastrukturou	Částečně zajišťuje	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	IPR: vydáváme konceptní vyjádření pro záměry na veřejném prostranství a zastupujeme město v územním řízení; ROPID: Vyjadřování k projektům na dopravní síti ve vztahu k provozu linek PID; THMP: veřejné osvětlení;
IPR	Multimodální model města	Částečně zajišťuje	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	Netýká se	IPR: ve spolupráci s TSK (kompetence v modelování se dělí mezi TSK a IPR); ROPID: Předávání provozních podkladů zpracovatelům modelu (TSK, IPR);
IPR	Dopravní průzkumy a vyhodnocování VHD	Částečně zajišťuje	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	ROPID: Ve spolupráci s DPP; DPP: koordinace s Ropid
IPR	Shromažďování prostorových a dopravních dat HMP	Částečně zajišťuje	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	ROPID: Shromažďování online provozních dat o PID a jejich poskytování; THMP: dopravní data slouží k VO výpočtům, zatřídění atd.;
IPR	Analýza prostorových dat HMP	Netýká se	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Netýká se	
IPR	Zpracování dopravně-inženýrské dokumentace	Částečně zajišťuje	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	IPR: pokud jsou myšleny DIP (dopravně inženýrské podklady z dopravního modelu); ROPID: Základní projekty, zejména na úrovni změn dopravního značení a podoby zastávek PID;
INV	Plánování investičních akcí VHD	Částečně zajišťuje	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Netýká se	
INV	Plánování strategických dopravních staveb (např. MO, Metro D)	Částečně zajišťuje	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	Netýká se	ROPID: Podíl na přípravě staveb z hlediska jejich obsluhy spoji PID;
PKD	Posuzování dokumentací	Závazně připomínkuje	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	ROPID: Vyjadřování k projektům na dopravní síti ve vztahu k provozu linek PID; THMP: jako správce VO;
OICT	Zajišťování a řízení projektů Smart City	Částečně zajišťuje	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	Netýká se	THMP: Co vše je SmartCity...konceptně jen VO;
OICT	Tvorba inovativních projektů	Částečně zajišťuje	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	THMP: v rámci VO;
OICT	Správa ICT systémů HMP	Částečně zajišťuje	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	IPR: plati pro oblast GIS mapových serverů; THMP: kamerové systémy;
ROPID	Vytváření, organizování a kontrola funkce systému VHD	Částečně zajišťuje	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	čeká se na odpověď	Netýká se	
ROPID	Koordinace plánování integrovaný dopravní systému	Závazně připomínkuje	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	čeká se na odpověď	Netýká se	
ROPID	Správa a organizace IDS	Nezávazně připomínkuje	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	čeká se na odpověď	Netýká se	
ROPID	"Clearing" tržeb	Částečně zajišťuje	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	ROPID: Zajišťuje metodiku řešení;
TSK	Údržba komunikací silniční sítě (běžná údržba)	Netýká se	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Netýká se	
TSK	Správa a údržba SSZ	Závazně připomínkuje	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	ROPID: Připomínkuje DR;
TSK	Tvorba dopravního řešení SSZ	Závazně připomínkuje	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	Netýká se	IPR: v rámci DUR; ROPID: Podíl se na některých DR v rámci společných jednání s TSK-ÚDI ;

TSK	Údržba komunikací pěší sítě	Netýká se	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	THMP; VO;
TSK	Údržba komunikací cyklistické sítě	Netýká se	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	THMP; VO;
TSK	Rozvoj infrastruktury silniční sítě	Netýká se	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	THMP; VO;
TSK	Rozvoj infrastruktury pěší sítě	Netýká se	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	THMP; VO;
TSK	Rozvoj infrastruktury cyklistické sítě	Netýká se	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	THMP; VO;
TSK	Dopravní výchova a osvěta	Částečně zajišťuje	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	ROPID: Průběžně kampaně k chování cestujících v rámci PID, podíl na kampani "Neskákej mi pod kola", "Vymlouvačka" s DPP;
TSK	Dopravní průzkumy a vyhodnocování na pozemních komunikacích	Netýká se	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Netýká se	
TSK	Návrh a úpravy dopravního značení	Částečně zajišťuje	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	IPR: v rámci DUR; ROPID: V oblasti zastávek a křižovatek, připomínky či návrhy řešení; DPP: pouze návrhy - dle připomínek z provozu DPP
TSK	Správa a údržba telematických systémů	Částečně zajišťuje	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	DPP: zprostedkované část systému preference SSZ
TSK	Preference VHD - liniová (bus pruhy, vyloučení IAD, apod.)	Částečně zajišťuje	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	IPR: v rámci DUR; ROPID: Návrhy řešení buď samostatně, či ve spolupráci s DPP; DPP: koordinace s Ropid
TSK	Preference VHD - bodová (křižovatky, SSZ)	Částečně zajišťuje	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	IPR: v rámci DUR; ROPID: Připomínky k DR;
Nenalezeno ve zřizovací listině	Sdílená mobilita - carsharing	Netýká se	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Netýká se	
Nenalezeno ve zřizovací listině	Sdílená mobilita - kola, koloběžky	Netýká se	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	Netýká se	ROPID: Aktuálně již jen propagace sdílení kol ve vztahu k vlastnictví kupónu PID;
THMP	Správa městského mobiliáře	Částečně zajišťuje	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	IPR: z důvodu zavádění nového vysoutěženého mobiliáře; ROPID: ZIS na autobusových zastávkách (instalace zařízení), správa autobusových terminálů a tzv. modrých zastávek dálkových bus linek;
TSK	Rozvoj elektromobility	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	ROPID: Připomínky k rozvoji trolejbusové dopravy v gesci DPP; DPP: v rámci provozování sítě metra, tramvají, trolejbusů a elektrobusů
THMP	Vlastnictví a správa kamerových systémů	Částečně zajišťuje	Netýká se	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	THMP: provoz a servis;
THMP	Správa a údržba veřejného osvětlení	Netýká se	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	IPR: vydvádáme koncepční vyjádření pro záměry na veřejném prostranství a zastupujeme město v územním řízení;
Nenalezeno ve zřizovací listině	Řešení zásobování města a kurýrních služeb	Netýká se	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Netýká se	čeká se na odpověď	Netýká se	
Nenalezeno ve zřizovací listině	Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy	Částečně zajišťuje	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Nezávazně připomínkuje	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	ROPID: Podíl na provozním konceptu projektu rozvoje trolejbusové dopravy v gesci DPP; THMP: VO; DPP: úzce souvisí s rozvojem elektromobility
Nenalezeno ve zřizovací listině	Snížení prostorových nároků dopravy	Závazně připomínkuje	Závazně připomínkuje	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	čeká se na odpověď	Částečně zajišťuje	čeká se na odpověď	Netýká se	IPR: v rámci DUR a koncepci, částečně rovněž zajišťujeme v rámci zpracování koncepčních studií; ROPID: Zajištěno růstem podílu preferované VHD;

Zdroj 8: Vlastní průzkum

Z tabulky na předchozím dvojlistě jsou pomocí indikativní barevné škály zobrazeny kompetence jednotlivých subjektů, a to pomocí škály:

9/ Tabulka možností

Možnosti výběru:	Poznámka k možnosti:
Výhradně zajišťuje (hlavní subjekt)	Předpokládá se plné zapojení organizace. Organizace je hlavní subjekt v této kompetenci
Částečně zajišťuje	Subjekt je zapojen jako vedlejší nebo dílčí subjekt v této kompetenci (např. část systému, specifikum apod.)
Závazně připomínkuje	Subjekt není zapojen do organizace kompetence, ale závazně se vyjadřuje či připomínkuje změny (např. v procesu Stavebního řízení nebo ve stupních projektové dokumentace)
Nezávazně připomínkuje	Subjekt není zapojen do organizace, může se vyjadřovat, ale na jeho připomínky nemusí být brán ohled při rozhodování
Netýká se	Subjekt není zapojen do organizace a ani se ho netýká proces připomínkování

Zdroj 9: vlastní tvorba

Výsledek tabulky poukazuje na relativně dobře rozdělenou agendu správy dopravního systému v Praze, avšak lze na základě odpovědí subjektů nalézt některé překryvy či naopak hluchá místa ve správě dopravního systému.

Překryvy kompetencí

Bude doplněno po zaslání odpovědí alespoň od OICT a TSK

Hluchá místa ve správě

Mezi hluchá místa správy dopravního systému v Praze lze zařadit následující agendu:

- Dopravní průzkumy a vyhodnocování na pozemních komunikacích
- Sdílená mobilita – carsharing
- Sdílená mobilita - kola, koloběžky
- Řešení zásobování města a kurýrních služeb
- Rozvoj infrastruktury cyklistické a pěší sítě
 - Zajišťováno MHMP/MČ pomocí plánů a koncepcí od IPR

Okomentoval(a): [UH3]: pozor, část z toho řeší ODO MHMP!

Bude doplněno po zaslání odpovědí alespoň od OICT a TSK

4.4.2 Analýza koordinačních porad mezi subjekty

V rámci analytické části byl zpracován krátký dotazník mezi zapojenými subjekty v rámci pracovní skupiny této studie. Rozeslán byl celkem 9 subjektům – DPP, IPR, do kanceláře náměstka pro dopravu Scheinherra, INV MHMP, PKD, OICT, ROPID, TSK a THMP. Tématem dotazníku byla analýza koordinačních porad mezi subjekty. Dotazník se skládal z následujících otázek:

- Jakých koordinačních porad s jinými subjekty (např. komise PLYN) se účastníte?
- Jak často se na těchto komisích scházíte s ostatními subjekty?
- Kdo na porady chodí? (jmenovitě + funkce v organizacích)
- Je účast na poradách oficiálně vyžadována, resp. jsou porady (setkání komisí) nějak ukotveny?
- Má některý ze subjektů rozhodující postavení v těchto komisích / při poradách?

Celkem doposud odpovědělo 5 dotázaných – THMP, OICT, ROPID, IPR a DPP. Přehledně jsou otázky a odpovědi zpracovány v tabulce níže:

Okomentoval(a): [UH4]: Nezapomenout slovo "doposud" ve finální verzi odstranit.

10/ Výsledky dotazníku na téma analýzy koordinačních komisí a porad mezi zapojenými subjekty

	Jakých koordinačních porad s jinými subjekty (např. komise PLYN) se účastníte?	Jak často se na těchto komisích scházíte s ostatními subjekty?	Kdo na komise za vaši organizaci chodí? (jmenovitě + funkce v organizaci)	Je účast na poradách komise oficiálně za Vaši organizaci vyžadována, resp. jsou obecně porady (setkání komisí) nějak ukotveny?	Má některý ze subjektů rozhodující postavení v těchto komisích / při poradách?
THMP	žádných	nikdy	nikdo	není, nicméně z pohledu servisní organizace dopravních kamer, MKS, VO, SSZ, zastávky bychom měli být přizváni – vše s dopravou nějak souvisí	ne
OICT	ICT, Smart Cities	1x měsíc, resp. 1x za kvartál	Bendikt Kotmel, Petr Suska, Iva Seigertschmidtova	ano	ne
ROPID	Pravidelné porady s dopravním úsekem DPP (cca 1x měsíčně, výluky, dopravní informace apod.), komise Doprava (nikoli Plyn, cca po 2 až 3 týdnech, s odborem dopravy MHMP, DPP, TSK, Policie a Městská policie, koordinace vzájemných činností)	S DPP 1x měsíčně, komise Doprava 2-3 týdny	komise Doprava – náměstek pro městskou dopravu a marketing, porady s DPP (ředitel, náměstek pro městskou dopravu a marketing, vedoucí odboru městské dopravy, vedoucí odboru příměstské dopravy, vedoucí oddělení koncepce dopravy, vedoucí oddělení plánování dopravy)	Porady s DPP jsou standardní dlouhodobě a zaručují koordinaci vzájemných činností, komise Doprava je svolávána dle potřeby, účast není vyžadována, ale většinou je zásadně prospěšná pro výměnu informací mezi organizacemi.	Nemá, rozhodnutí jsou přijímána na základě společných dohod.
IPR	Koordinační porada IPR SE2 SE1 TSK ROPID DPP; Svodná komise TSK; komise zřizované RHMP parkovací komise, cyklokomise, komise pro klimaplán, koordinační porada s UZR, Koordinační platforma pro MZI	různé podle komise či porady frekvence 1x14 dní, 1xměsíc, 1x za cca 2 měsíce	jde o větší počet účastníků na různých úrovních od ředitelů sekcí přes vedoucí kanceláře až po seniorní pracovníky, resp. řadové zaměstnance, často s ev. časem mění počet i zastoupení	ano, některé jsme dokonce iniciovali	pokud ano, pak většinou zástupci volených orgánů, tedy reprezentanti náměstků primátora, popřípadě subjekt, který je pověřen vedením nebo řízením porady či komise. Zpravidla je však hledán konsenzus.
DPP	DOPRAVA/PLYN (PKD MHMP, PČR, MP, TSK, Ropid, DPP), pravidelná jednání s organizací Ropid; jednání s jednotlivými zástupci investorů na území HMP	Dle potřeby, se základními aktéry zpravidla 1 - 2x měsíčně	Různé – závisí na konkrétním projednání, v případě zásadních jednání: dopravní ředitel nebo zástupce	S účastí na poradách je počítáno – porady jsou nutné pro základní chod města a jeho organizací.	U řady jednání je rozhodujícím aktérem PKD MHMP

Zdroj 10: Vlastní dotazník

Z výsledků tabulky je patrná neorganizovanost jednotlivých schůzí, kdy většina subjektů se na některých schůzích potkává. Většina zmíněných schůzí však do velké míry řeší jednotlivé své agendy dané organizace (např. OICT a schůze SmartCity) a neinformují tak komplexně o dění v dopravě mezi všemi organizacemi. Nejdůležitější pro efektivitu správy dopravního systému se jeví komise Doprava (dříve PLYN), na které však není účast povinná, což znamená, že pokud se někteří členové za nějakou organizaci nedostaví, dochází ke ztrátě informovanosti. Relativně nově zřízená organizace THMP navíc není součástí komise Doprava, byť by v některých případech rozhodně měli být přizváni.

5 PŘÍMÉ ZKUŠENOSTI ZAPOJENÝCH SUBJEKTŮ

Součástí analytické části jsou rozhovory se zástupci subjektů zapojených do organizace nebo řízení dopravy v hlavním městě. Jedná se o městské firmy a organizace, odbory magistrátu nebo politické zástupce, přičemž jejich výběr je oproti zadání rozšířen. Cílem schůzek a rozhovorů je získat poznatky, zkušenosti, přednosti a nedostatky přímo od zdroje: pracovníků, kteří se v dané problematice každodenně pohybují.

Níže uvedený obsah je volný zápis zmíněných oblastí, jak byly diskutovány v rámci setkání. Body nejsou pouze nekriticky přijímány a přepsány, ale zároveň je zde dán prostor i pro subjektivní vyjádření, která nelze vždy objektivně kvantifikovat. I ta jsou totiž vodítkem.

5.1 Dopravní podnik hlavního města Prahy (DPP)

5.1.1 Obecné

Spolupráce na základě osobních vazeb

Komunikace s ostatními organizacemi nebo odbory probíhá s různou mírou spolupráce a závisí zejména na osobních vztazích. V některých případech bez osobních vztahů není možné zejména citlivou problematiku řešit, případně jejich existence vyřešení výrazně urychlí.

Plán tramvajových výluk DPP

DPP má dlouhodobý plán výluk na 5 až 10 let, který je sestaven na základě očekávaných konců životnosti tramvajových tratí a konstrukcí. S výjimkou havárií nebo drobných posunů bývá víceméně dodržován a lze z něj v dostatečném předstihu vyčíst, jaký úsek bude předmětem oprav nebo rekonstrukce.

Jeho aktualizace probíhá jednou ročně a je předkládán ostatním velkým investorům, jmenovitě MHMP v konzultaci s IPR, TSK a hlavním správcům inženýrským sítí.

Ke konci kalendářního roku předkládá DPP roční plán výluk na následující rok, který je již sestaven s týdenní podrobností a obsahuje i kratší výluky. Jedná se o kompletní plán výluk a záměrů a případné změny již nastávají pouze výjimečně.

Schůzky s jinými organizacemi

Spolu s TSK se scházejí v rámci „Komise doprava“, kde dohází k vzájemnému předkládání plánů a koordinaci záměrů. Cílem je sladit výrazné stavební zásahy obou organizací, aby nedoházelo k maření investic a opakovaným stavebním pracím ve stejných úsecích.

Jeden dispečink pro PID

Integrovat dispečink DPP s dispečinkem ROPIDu není považováno za možné ani přínosné. Dispečink dopravce řeší mnoho interních problémů – závady vozidel, nehody, zranění cestujících a podobně – které by dispečink IDS zbytečně zatěžovaly. U větších dopravců je vlastní dispečink běžnou součástí firmy a víceméně nutností. V DPP navíc existují unikátní dopravní módy (tramvaje a metro), které by bylo obtížné nebo nemožné do společného dispečinku zahrnout.

Řešení výše uvedených událostí řeší DPP v rámci vlastního dispečinku a informace o dopadech na provoz ROPIDu předává. Tato spolupráce je viditelná i pro cestující, neboť mimořádnosti z webu DPP se automaticky propisují na web PID. DPP také sdílí polohy vozidel povrchové dopravy do Mapy PID.

Okomentoval(a): [UH5]: sjednotit název s názvem, který se v textu objevuje dříve.

Současné nastavení spolupráce mezi DPP a ROPID v problematice řízení provozu lze z obou stran považovat za efektivní, přičemž hlavním důvodem je intenzivní předávání informací mezi oběma subjekty.

Zlepšení v poslední době

V posledních letech lze pozorovat zlepšení při spolupráci, koordinaci, komunikaci a vstřícnosti subjektů zapojených do dopravního plánování. Komunikace zejména s hlavním partnerem TSK a s ROPID je nastavena a funguje.

5.1.2 Nedostatky

Roztříštěná správa komunikační sítě

Jedním z hlavních uváděných problémů je roztříštěná správa komunikací mezi magistrát a městské části. Kromě různých přístupů jednotlivých SSÚ je problematická zejména koordinace uzavírek a omezení v dopravě, které nejsou vždy dostatečně (nebo vůbec) komunikovány.

Uzavírka nebo výrazné omezení na jedné komunikaci vyvolá objízdou trasu, a pokud je některá část komunikací ve správě jiné městské části nebo magistrátu, může při nedostatečné komunikaci dojít k souběhu dvou nebo více omezení. Kromě (ne)oznámení samotné realizace (zahájení prací) je problém i neznalost plánů a výhledů jiných subjektů, což je důležité zejména při rozsáhlejších nebo delších rekonstrukcích.

Řešením by mohl být informační systém, kam by magistrát, městské části i DPP přispívaly své projekty již ve fázi záměru, aby se ostatní účastníci mohli přizpůsobit nebo koordinovat.

Rekonstrukce ulice v celé šíři

Na to navazuje otázka celkových rekonstrukcí ulic „od domu k domu“ zahrnující silniční komunikaci, tramvajovou trať včetně trakčního vedení, parkování, chodníky, zeleň a další součásti veřejných prostranství. Ideální je, pokud tuto činnost vede jedna organizace, má projekt na starosti a řídí ho. To se v praxi i děje, tuto roli však mohou zastávat celkem tři subjekty: DPP, TSK a odbor INV a není jednoznačné kdo by daný projekt měl vést. Rozhodnutí o vedoucím subjektu je činěno ad-hoc a není za ním konkrétní logika nebo postup.

V případě jednoho vedoucího subjektu také nastává nutnost rozdělit stavební práce mezi jednotlivé složky. Vlastnictví provedeného díla totiž připadá investorovi, a pokud by DPP financoval veškeré stavební práce při rekonstrukci ulice, stalo by se celé jeho majetkem. Jelikož je DPP zřízen jako akciová společnost, nemůže pak jednotlivé části bezúplatně převést na příslušné vlastníky.

Každou část proto musí financovat správná organizace, aby poté vlastnila „svoji část“, nehledě na to, že se u všech třech subjektů jedná o „jedny“ městské peníze. Dělení prací zároveň znamená nutnost časové koordinace více stavebních akcí, byť se charakterem často jedná o podobné práce (výkopy, pokládka povrchu). Jelikož má každý subjekt vlastní rozpočet a výběrové řízení, může při zpoždění u jednoho z investorů nastat nekoordinace nebo odsunutí celé stavby.

Ovlivnění přípravy staveb

Příprava staveb a harmonogram výstavby bývá také nežádoucím způsobem ovlivňován jinými subjekty, které mají jiné priority a sledují jiné cíle. Některé z nich nejsou kompatibilní s dlouhodobou strategií hlavního města Prahy. V případě větších dopravních staveb se jedná zejména o městské části, jejichž nesouhlas (někdy i odpor) se stavbou nebo rekonstrukcí je názorový, politický nebo subjektivní.

Okomentoval(a): [UH6]: co portál opravujeme.to? Není to platforma, která právě toto aspoň částečně supluje?

Ovlivňování politickou reprezentací pak nastává i ze strany magistrátu, jehož aktuální vedení má vliv na to, která stavba se bude projektovat nebo stavět a v jakém pořadí.

Místo nepředvídatelného a nejasného rozhodování by bylo vhodnější mít dlouhodobý plán, který by byl vytvořen na základě širší shody dopravních odborníků z městských organizací. Dlouhodobá koncepte s dopady na mnoho desetiletí by pak neměla být ovlivňována krátkodobými zájmy.

(Ne)naplňování existujících koncepcí

Přestože mnohé koncepte a strategie většího i menšího rozsahu existují, nejsou z různých důvodů naplňovány nebo dodržovány a často ani není možnost je efektivně naplňovat. Kromě politické reprezentace je příčinou rozdílný přístup organizací složek a úřadů, konkrétní osobnostní obsazení, jiné cíle nebo zájmy, případně nevědomost nebo neznalost.

Stanoviska PČR

Při projednávání staveb, křižovatek a světelných signalizací zpracovatel (nejen DPP) často naráží na nedoporučující nebo zamítavá stanoviska PČR, pokud je navrženo ne zcela obvyklé řešení. A to i přesto, že je řešení možné dle platných norem a předpisů a je za něj zodpovědný autorizovaný inženýr pro dopravní stavby. Nejčastějším důvodem nesouhlasu je „bezpečnost“.

Dalším aspektem těchto stanovisek je jejich alibismus a technokracie. Navržené řešení je akceptováno, pokud „papírově“ normám odpovídá, avšak z kontextu a praxe je jasné, že se řidiči budou chovat jinak. Příkladem je vyžadování kolmého napojení os paprsků křižovatky nebo sjíždění autobusu z tramvajového pásu za křižovatkou, a nikoliv v křižovatce.

Podobně nelogické je odmítnutí návrhu, který zcela nesplňuje normy, ale jedná se o zlepšení původního stavu. Zpravidla se jedná o situace ve stísněných podmínkách, například ulice Trojská. Nové, lepší řešení je odmítnuto, přestože normy nejsou závazné, ale mají pouze doporučující charakter. Současný nevyhovující stav je akceptovaný, byť funkčně neuspokojivý a není nutné se jím zabývat, ale nový, kvalitativně lepší, ne zcela normový stav vzniknout nemůže.

Při posuzování na SSÚ má stanovisko PČR pouze doporučující charakter, přesto se jím úřady zpravidla bezezbytku řídí. Zde by dle DPP měla existovat skutečná možnost nesouhlas PČR překonat a vlastní rozhodnutí zdůvodnit. Při projednávání stanoviska s PČR lze navrhnout oporu pro zlepšení například v koncepčních dokumentech (např. P+), které jsou narozdíl od norem závazné.

Schvalování dokumentací na PKD

Podobný problém nastává u magistrátního odboru PKD. Dokumentace týkající se nejčastěji SSZ s preferencí MHD jsou podrobovány zevrubnému zkoumání, a často je nutné je upravovat dle požadavků posuzovatelů. Toto spolu s dlouhým vyjádřením odboru vede k neúměrnému prodlužování schvalování a jedna světelná křižovatka je nezřídkou řešena několik měsíců.

Absence zodpovědnosti a předcházení chybám

Stranou výše popsaných byrokratických problémů je také absence provázanosti institucí a rozhodování. Příkladem je omezování hmotnosti na mostních konstrukcích, ke kterému z preventivních důvodů přistupuje TSK. K němu dochází i na významnějších komunikacích s provozem MHD, přičemž známé hmotnosti vozidel nejsou vždy brány v potaz, ať už záměrně nebo nedopatřením.

Bez odpovědnosti jsou také městské části, které si stanovují požadavky na dopravní obsluhu MHD, ale na jejím provozu se finančně nepodílejí. Změny jsou navíc oficiálně prováděny organizací ROPID, na kterou se poté snaží případná kritika.

5.2 Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR)

5.2.1 Obecné

Koordinace

Pravidelné měsíční schůzky s DPP, ROPID a TSK vznikly z vlastní iniciativy pracovníků jednotlivých organizací a nejsou nikde ukotveny. Při odchodu člena dojde ke ztrátě vazby na danou organizaci a její nahrazení může být obtížné. Tyto schůzky lze pro udržení efektivity dopravního systému dále rozvíjet a měl by být dbán větší důraz na význam těchto schůzí, složení účastníků, jejich zastupování atd. (viz návrh Strategické části)

Okomentoval(a): [PJ7]: Bude zohledněno v SČ

Souvisejícím podnětem je zavést jednou ročně setkání všech subjektů s přesahem do dopravy, kromě organizací a firem i například PKD nebo PČR. Zde by se prezentovala práce za uplynulých 12 měsíců a představil plán na rok následující, aby měly všichni základní přehled o činnosti ostatních.

Naplňování Manuálu veřejných prostranství

Manuál veřejných prostranství z roku 2014 není pro většinu řešených subjektů závazný, protože by při jeho vzniku nedošlo ke schválení. To se projevuje absencí uplatňování a vymahatelnosti platné vize vyššího celku (Prahy) nad praxí městských částí nebo organizací.

Vyhodnocení dodržování Manuálu se zároveň neprovádí a nesleduje. Neexistuje proto statistika, jaká je jeho úspěšnost v praxi.

5.2.2 Nedostatky

Závislost spolupráce na osobních vazbách

Spolupráce s ostatními subjekty funguje spíše na osobních vazbách. Bez nich je jednání delší, složitější, a někdy téměř nemožné. Vždy záleží na konkrétních osobách, se kterými se jedná.

Akceschopnost ovlivňuje i forma zřízení. Například změna organizace TSK na akciovou společnost přinesla novou organizační úroveň náměstků a komunikace se oproti předcházejícímu stavu zhoršila.

Oddělenost koncepcí jednotlivých organizací

Každá organizace má svoje koncepční oddělení a vytváří si vlastní plány. DPP plánuje tramvajovou trať, ROPID linky do roku 2032, TSK souvislou údržbu, a ne vždy se pak tyto akce vhodně doplňují nebo nekorespondují, případně nezohledňují v potřebné míře požadavky ostatních.

Operativu a provoz má zajišťovat každá organizace zvlášť, jedná se totiž o specifickou činnost. Koncepce by však bylo vhodné vytvářet společně, aby se více prolínaly napříč organizacemi.

Pozdní zapojení do projektů jiných subjektů

Navazujícím problémem je pozdní zapojení IPR do přípravy staveb. Často se vyjadřují až k dokumentaci ve stupni DUR, kdy už je projekt částečně rozpracován a nebývá ochota jej výrazně měnit. Pokud se jedná o rekonstrukce hlavních ulic, snaží se ze své iniciativy vytvořit koncepční zadání již na počátku projektu. Žádoucí by bylo ovlivňovat i menší projekty, aby byly vize a koncepty uplatňovány v celé síti.

Zároveň nejsou z většiny organizací (s výjimkou DPP) komunikovány plánované stavební práce (s výjimkou TSK, kde se situace mění). Bylo by vhodné vytvořit databázi projektů, kam by se záměry vkládaly již v rané fázi úvah, aby na to jiné složky mohly včas reagovat. V případě TSK komunikační systém existuje, ale systém je neaktualizovaný, není otevřený a ostatní subjekty k němu nemají přístup.

Nedostatečné personální obsazení jiných subjektů

Městská část a silniční správní úřad jsou oficiálně dvě oddělené entity. Při konzultacích záměrů ovšem často dochází k nutnosti komunikovat se zástupci SSÚ místo MČ z důvodu nedostatečného personálního zajištění. V takových případech se nezřídka setkávají spíše s oponentním přístupem než konstruktivní kritikou nebo snahou o spolupráci. Nadto tyto celky mezi sebou v rámci MČ nekomunikují vždy efektivně a informace si předávají v omezené míře. Častou praxí je, že názor samosprávy a státní správy v rámci MČ není vždy jednotný.

Rozdělená správa komunikací

Složitá a problematická je rozdělení komunikací do správy magistrátu a městských částí. Přestože by měly jednotlivé SSÚ v přenesené působnosti státní správy rozhodovat podobně a nestranně, často se přizpůsobují aktuálnímu politickému zadání.

Svébytnost SSÚ a MČ

Městské části i silniční správní úřady sice jsou ze svého titulu nezávislé, ale z pohledu IPR by měla existovat možnost do jejich rozhodnutí vstupovat alespoň jako účastník. Za současného fungování totiž úřad rozhoduje pouze dle vlastních podkladů a od „velké Prahy“ (organizací nebo magistrátu) oficiálně nemá úkol nebo stanovisko, které by zohlednil. Uplatnění celoměstských strategií v jednotlivých obvodech je potom v zásadě nemožné.

Příkladem je zrekonstruovaný chodník v historickém centru, kde byla vytvořena vápencová mozaika. Praha 1 si na tomto místě následně vytvořila parkovací stání pro osobní automobily, protože jej vedení MČ vyžaduje, a jako nestavební úpravu toto stanovení může realizovat.

Nabízí se otázka, zda by bylo možné do tohoto rozhodování vstupovat i jinak. Všechny komunikace jsou totiž ve vlastnictví hlavního města a městským částem jsou pouze dány do správy.

Různé majetkové formy a odpovědné osoby

Vliv má také vlastnická struktura subjektů a zodpovědné osoby. Hlavní pražské organizace spadají celkem pod tři radní, přičemž každá společnost i radní mají jiné cíle a vize. Nutná spolupráce pak může vážnout na rozdílných stanoviscích, přičemž zpravidla neexistuje vyšší autorita, která by spor rozhodla.

Různé zřízení je také příčinou nežádoucí nezávislosti. Akciové společnosti vlastněné městem se řídí stejnými pravidly jako běžné komerční subjekty a mají své statutární a kontrolní orgány, které společnost řídí. Zatímco podřízené příspěvkové organizace (například ROPID) lze radou města úkolovat, akciové společnosti se „žádají o spolupráci“, přičemž jí nemusí být vyhověno.

Nízká míra sdílení a využívání získávaných dat

Základem dnešní doby jsou data. V Praze sice existuje portál Golemio s otevřenými daty dostupnými komukoliv, ovšem IPR se domnívá, že jako městská organizace do ní má pouze „běžný přístup“ jako jakýkoliv občan. Dle informací MHMP mohou však organizace o VIP přístup zažádat, přičemž neznalost VIP přístupu stran organizace svědčí o nízké míře informovanosti a komunikace ohledně systému

Golemio. Dat přitom vzniká mnoho a jsou obvykle i sdílěna, ale není šance se o nich dozvědět. Chybí jakýsi katalog nebo soupis, co všechno a kde je dostupné.

Na základě osobních kontaktů lze potřebná data zajistit, to ale opět závisí na osobních vazbách. I při oficiální spolupráci pak nastává problém různé struktury, platforem a nekompatibility s ostatními systémy.

Data jsou navíc sdílěna a zveřejňována až zpětně a v reálném čase není možné je sledovat. Zejména v dopravě by to bylo žádoucí pro objektivní posouzení subjektivních dojmů z terénu nebo konkrétních dopravních stavů a situací.

Důležitým aspektem dat je také jejich validita a potřebnost. Zejména u inovativních projektů od OICT není vždy zcela jasný účel, proč daná data vznikají a v některých případech vzniká pocit, že se data měří, „protože to je možné“. Uváděným příkladem bylo měření znečištění ovzduší necertifikovaným a nevhodně umístěným senzorem, který byl součástí jiného zařízení, například sloupu VO.

„Inovace“ Operátora ICT

Operátor ICT spadá přímo pod primátora a je samostatně řízen. Už tato „nezávislost“ se jeví jako nekoncepční, ostatní organizace se zpovídají náměstkům. Finance jsou přidělovány na základě příkazních smluv ke konkrétním projektům a pokud by neměly probíhající projekty, nedostane OICT peníze. Tento způsob je pochopitelným motorem inovací, otázka ovšem je, nakolik je tato závislost prospěšná a nakolik vede k vytváření nepotřebných nebo zbytečných projektů.

Dalším častým nešvarem je dle IPR malá komunikace záměrů projektu. OICT projekt zahájí a teprve potom přizve jím vybrané účastníky, přičemž se nezřídka zjistí, že podobný systém nebo produkt již je rozpracován. Výsledné rozhodnutí o smysluplnosti a uplatnitelnosti projektu činí komise Smart Cities, která je složena ze zástupců z různých oborů, avšak ne vždy tím je zaručena potřebnost takového projektu, který následně z pohledu ostatních organizací bývá vnímán jako nadbytečný či duplicitní. Tato nedokonalá znalost všech projektů a procesů napříč organizacemi věnující se dopravě je sice ospravedlnitelná, ale dala by se odstranit právě včasnou komunikací před zahájením procesu tvorby inovace.

Operátor je zároveň více technologicky zaměřen a zaměstnává zejména technology a projektové manažery. Fungování a správa města je ovšem výrazně rozsáhlejší a košatější, a jejímu fungování ne vždy dobře rozumí. Může to být způsobeno nedávným zřízením, prozatím se však dle IPR jedná o průvodní jev jejich práce.

V některých případech také „vymyšlejší vymyšlené“, jako příklad byly jmenovány kamery s detekcí vozidel pro sčítání intenzit. Kromě různých detektorů na síti (ve správě TSK) takové kamery běžně existují, ostatně i zpracovatel této práce je již několik let využívá.

Faktem také je, že vykazované ceny za inovace od OICT se podobají komerční sféře, přestože se jedná o městem vlastněnou společnost. V oblasti technologií je dostatečné mzdové ohodnocení podmínkou zaměstnávání kvalitních pracovníků, výše marže nebo zisku je ovšem ke zvažování.

5.3 Odbor investic (INV)

5.3.1 Obecné

Odbor investic Magistrátu hlavního města Prahy (INV MHMP) zajišťuje plánování investičních dopravních staveb VHD a strategických staveb silniční infrastruktury města, jako je například Městský okruh nebo Metro D. INV se ve svém procesu rozhodování o investicích řídí platným územním plánem a metropolitním plánem, strategií rozvoje, P+ či demografickým vývojem města.

Prioritizace investičních projektů

INV MHMP postupuje v rámci podporovaných projektů v rámci svých priorit, nicméně v praxi naráží na politické priority, které se odlišují. Příkladem je zásadní investice hlavního města do dostavby Městského okruhu, kdy okruh za přecházejícího politického vedení města vypadl z investičních priorit.

Postavení INV MHMP ve stavebním řízení (silná role MČ vůči MHMP)

Vliv INV je tak v celém procesu naprosto minimální, což v praxi negativně ovlivňuje reálné postupy v přípravě staveb. Silná role MČ vůči MHMP v rozhodování je patrná na příkladu žalob obce Dolní Chabry a Horních Počernic na dostavbě Silničního okruhu kolem Prahy – stavby č. 511, což je v přímém rozporu s politikou rozvoje dopravní sítě Prahy.

5.3.2 Nedostatky

Absence střednědobého plánu

Jednoznačným nedostatkem plánování investic v dopravě na území Prahy je absence střednědobého plánu strategií. Existují snahy takový plán zavést, přičemž v optimálním případě by tento plán dle INV mohlo závazně schvalovat zastupitelstvo hlavního města.

Komunikace mezi organizacemi

Komunikace s ostatními organizacemi vyplývá z pozice MHMP vůči ostatním organizacím. Nedorozumnění či neshody způsobené nízkou mírou komunikace často vznikají až ve fázi, kdy se jednotlivé koncepce připomínají. Dochází tak k vysoké neefektivitě procesu při schvalování, kdy je obtížné hledat společnou linii až v poslední fázi, kdy už je existuje rozpracovaný koncepční. Taktéž je v této fázi již těžké hledat, co je oprávněný zájem instituce a kdy už proces schválení koncepce daná organizace pouze záměrně blokuje. V konečném důsledku pak spory mezi organizacemi musí rozhodnout náměstek pro dopravu nebo příslušný radní a jednotlivá rozhodnutí jsou již více kompromisem než odborně vydiskutovaným řešením.

Absence seznamu priorit veřejného zájmu

Obecným nedostatkem je z pohledu INV absence priorit veřejného zájmu, funkcí a prvků veřejného prostoru. Jde například o to, zda má v procesu plánování přednost tramvajová trať, zeleň nebo plochy pro parkování. Na tomto je dle INV nutné se shodnout, protože následná inženýrská práce (tj. způsob provedení) se již vždy dá řešit. Lze proto navrhnout proto například pro každý projekt stanovit priority zvláště, přičemž rozhodující slovo by z pohledu INV mělo mít ODO MHMP po konzultaci s IPR.

Přílišná byrokracie, (ne)pružnost státní správy a nevhodná stavební legislativa

Za předpokladu shody pražských organizací (což už samo o sobě trvá značný čas) pak následuje schvalování státní správou. Stavební úřady jsou však nepružné, procesy příliš dlouhé a jejich rozhodnutí obtížně předvídatelná a nezřídka procesy naráží na odpor. Spolupráce s městskými subjekty je často vedena velmi formálním způsobem, nejčastěji je zmiňován problém vlastnictví pozemků při stavbách.

Jako absurdní příklad přílišné byrokracie, kterou si vytváří samotné orgány Prahy lze uvést příklady, kdy TSK zpětně půjčuje pozemky MHMP, byť TSK pro magistrát pozemky spravuje, a odbor evidence majetku MHMP následně požaduje smlouvu o půjčení. Poslední fáze shody na samotném technickém řešení paradoxně bývá nejjednodušší část procesu.

Motivace státních úředníků

Významným problémem v procesu je také nízká motivace pracovníků státní správy. Pracovníci by měli mít motivaci pracovat efektivně a konstruktivně a být spoluzodpovědní za prodlení v procesu přípravy. Problém nízké motivace souvisí také s nevhodnou legislativou (např. s~~s~~stavební povolení), kdy úředník v realitě pouze kopíruje převzaté připomínky účastníků a chybí mu prostor vlastního návrhu či rozhodnutí. Při vyjádření DOSS by ale úředník měl / mohl vyjádřit shodu s požadavky, předpisy a normami a rozhodnout odborně a logicky správně na základě svojí odbornosti v kontextu dané problematiky.

Odpovědnost k dotažení projektů / strategických záměrů

Důležitým problémem je také nedostatek odpovědnosti při dotahování projektů, která by měla jít ruku v ruce s odborností a mocí účastníků. Příkladem může být v některých případech nekonzistence stanovisek, kdy se sice vypracuje společně projektová dokumentace, ale v oficiálním stanovisku přijdou připomínky. V důsledku se pak často několik roků příprav odloží s neurčitým termínem dokončení.

Respektování koncepcí IPR

IPR jakožto hlavní tvůrce koncepcí pro Prahu by měl mít v některých ohledech (např. modrozelené infrastruktury, povrchy, veřejná prostranství) dominantní postavení v rozhodování, které by následně nemělo být dále zpochybňováno. V praxi se tak ale neděje a koncepce nejsou respektovány. Otázkou je proto zvýšení závaznosti těchto koncepcí a jejich vymáhání v plnění (viz kapitola 5.2.1 výše o IPR).

5.4 Operátor ICT (OICT)

5.4.1 Obecné

Zdroje nápadů

Inovacím se věnuje kancelář Smart Prague, která zkouší inovativní a pilotní projekty v menším rozsahu. Nápadem může přispět i veřejnost na webu vyplněním krátkého formuláře, další myšlenky pochází od zaměstnanců, ze spolupráce s jinými městy nebo příkladů dobré praxe z jiných měst. Dalším zdrojem témat jsou například záznamy z Rad HMP. Na procházení zápisů z rad MČ není prostor, protože by to vyžadovalo násobně více času a pravděpodobně jednoho zaměstnance vyhrazeného pouze pro tuto činnost. Společnost si každopádně takto sama hledá a zajišťuje agendu, přímo zadané inovativní úkoly jsou spíše výjimkou. Město by však potenciálu pro inovace u OICT mělo využívat více i přímo zadanými úkoly.

Každý nápad je neohledě na jeho původ analyzován a případně více rozpracován. Vytvoří se projektová karta, poté projektový záměr a ten je předložen Komisi RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities. Komise tento záměr doporučí nebo nedoporučí k realizaci a v případě kladného stanoviska jsou zahájeny kroky k jeho zasmulování a zahájení. V celém procesu tak dochází k několikerému hodnocení a schvalování.

Sběr dat (Golemio)

Do platformy Golemio (ve správě OICT) data pouze proudí a jsou zveřejňována, jejich zpracování nebo vyhodnocení neprobíhá. Městská data jsou po bezplatné registraci přístupná všem, některá data od soukromých subjektů (například o sdílených koloběžkách nebo z Map Google) jsou dostupná pouze pro konkrétní členy nebo organizace.

5.4.2 Nedostatky

Neveřejnost projektů a vizí jiných subjektů v počáteční fázi

Jedním ze zmíněných nedostatků byla absence vzhledu do přípravy a myšlenek jiných subjektů již v počáteční nebo pilotní fázi.

Možné problémy spolupráce

Příprava a spolupráce na projektu – zadáním a schválením radou HMP – může také zkrachovat na postoji městské části nebo jiného subjektu. Najít vhodné místo nebo partnera pro realizaci pilotního projektu tak může být komplikované.

5.5 Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID)

5.5.1 Obecné

Důraz na detail

Nové nebo rekonstruované tramvajové tratě a dopravní stavby obecně jsou vždy výrazným zásahem do území. Jelikož dané místo nebo lokalitu utvářejí, je vhodné kromě hlavní dopravní funkce vnímat a zahrnovat i jiná hlediska. Jedná se zejména o skladbu ploch a použité materiály, které ovlivňují celkové vnímání a funkčnost místa.

Jako příklad byla uvedena nová tramvajová trať v Bratislavě do Petržalky (otevřena v roce 2016), kde byl znát cit pro detail. Povrch chodníků je proveden v dlažbě, koleje jsou zatravněné, zelené pásy jsou doplněny stromy, keři, trvalkami, lučním kvítím a podobně. Nová pražská trať do Holyně má svršek otevřený (tedy štěrkový jako železniční trať), pro pěší plochy užívá asfalt a okolí (prozatím) není řešeno. Obě stavby plní svou hlavní, tedy dopravní funkci, v jejich vnímání je ovšem zásadní rozdíl.

Komunikace jiných subjektů

DPP své stavby a plány výluk komunikuje dobře, nejlépe ze všech subjektů a komplikace má spíše DPP s ostatními. Rekonstrukce tramvajových tratí jsou podmíněny jejich končící životností a odsun je možný pouze v nízkých jednotkách let. Poté je již potřeba trať opravit, aby nedošlo k zastavení provozu.

K drobným nedorozuměním došlo v nedávné době s THMP, která zajišťuje instalaci nových přístřešků na zastávkách MHD. U některých zastávek bude docházet ke změně názvu nebo posunu nástupiště, přístřešek byl ovšem obnoven v současné pozici a pojmenování.

Složitá zapojení správců inženýrských sítí

Zapojení správců inženýrských sítí do přípravy a koordinace staveb je problematické. Jsou mimo městskou strukturu, v rámci Prahy jich je velké množství, mají své plány s navázanými financemi, přípravy a získání stavebního povolení jsou složité a dlouhé. Mnohem častěji se také musí potýkat s haváriemi, které vyvolávají větší rekonstrukce.

Historická pozice DPP

Samostatnou kapitolou pak je pozice DPP. Historicky je jeho pozice silná což se projevuje ve mnoha oblastech, které již nejsou výhradně rolí DPP, jako je marketing, zastávková služba nebo správa terminálů. Spolupráce s zejména s ROPIDem funguje úspěšně, avšak ROPID je v některých případech nucen řešit často upravovat dle názorů a požadavků DPP, přestože by dle obsahu zřizovacích listin měl mít v otázkách strategického rozvoje silnější slovo.

–Obecně lze konstatovat, že na řízení DPP má věcně limitovaný vliv i MHMP, protože jde o akciovou společnost, která má vlastní výkonné a kontrolní orgány. DPP tedy není možné napřímo ukládat úkoly a fakticky tedy až v případě dlouhodobé nespokojenosti MHMP s vedením DPP je možnost jeho management odvolat. To je ale politicky komplikovaný a zdoluhavý proces a jedná se o zcela krajní řešení, které z pohledu stability DPP není žádoucí.

Důležitou součástí DPP jsou také odbory. Domluva vedoucích pracovníků ROPID a DPP může krachovat na postoji nebo připomínkách odborových organizací. Jejich názor bývá často relevantní, jedná se ovšem o další prvek, který je třeba brát v potaz. To v už tak složité situaci dále komplikuje nalezení shody.

Vzhledem ke složitému systému fungování a širokému rozsahu působnosti DPP navíc tato tvrzení nelze ověřit a účinně proti nim argumentovat. V takových případech je proto obtížné dostat role koordinátora IDS.

Celkové rekonstrukce ulic

V posledních letech je snaha koordinovat různé stavební práce do jednoho období, aby nebyli obyvatelé ani cestující opakovaně zatěžováni stavebními pracemi a změnami linek. Tato snaha koresponduje s neustálými požadavky na lepší koordinaci staveb.

Proběhlé celkové rekonstrukce ulic Husitská, Koněvova nebo Bělehradská byly i přesto kritizovány s odůvodněním, že trvají příliš dlouho. Zde je proto obtížné veřejnost přesvědčit o kompetentnosti jakéhokoliv vedení města nebo organizace, protože v obou případech se bude objevovat kritika.

Dobrá komunikace záměrů IPR

Záměry IPR na revitalizaci hlavních dopravních ulic jsou komunikovány dobře a DPP i ROPID se projektů účastní od počátku. Prostor pro jejich požadavky je proto dostatečný a tato spolupráce funguje.

Spolupráce s OICT

OICT zajišťuje správu IT systémů pro systém PID a v této oblasti funguje spolupráce dobře. Karta lítačka, aplikace PID lítačka, odbavovací systém MOS nebo polohy vozidel fungují bez problémů.

5.5.2 Nedostatky

Průtahy celkových rekonstrukcí ulic

V posledních letech došlo hned v několika případech k rekonstrukci pouze tramvajové trati, přestože cílem byla celková přeměna uličního profilu včetně chodníků, zeleně a inženýrských sítí. Když už rekonstrukce TT nemohla být odkládána, byla provedena v nově navržené stopě a zbylá šířka ulic prozatím rekonstrukcí neprošla. K odloženým pracím zatím nedošlo, přestože od rekonstrukcí TT uběhlo již několik let. V ulici Vinohradská byla trať rekonstruována v roce 2019, v Nuselském údolí v roce 2017 a obě ulice dodnes existují v jakémsi mezistavu.

Prodlevy bývají způsobeny i drážními stavbami, které ulice křižují. Například obratiště Zahradní Město mělo být původně zprovozněno již v roce 2014. Spolu s tím mělo dojít k otevření železniční zastávky a rekonstrukci TT do Hostivaře, aby nebyl provoz přerušen dvakrát. S ohledem na odkládání stavby na železnici bylo nutné trať zrekonstruovat a teprve v roce 2021 došlo k rozšíření podjezdu a výstavbě smyčky. Ke dvojímu přerušení provozu na několik měsíců tak došlo, byť s rozmezím 7 let.

Podobná situace se nyní odehrává v Holešovicích v ulici Dukelských hrdinů. Ulici U Výstaviště přemostuje železniční trať na Kladno a DPP několik let čekal na stabilizaci řešení železniční trati. Zdali bude provoz přerušen pouze jednou oběma stavbami zároveň, nebo dvakrát jako na Zahradním Městě je otázkou.

Možnost mnoha subjektů nekoordinovaně ovlivňovat Prahu

S tím souvisí existence různých, často veřejných subjektů, které mohou svými stavbami výrazně ovlivnit dopravní situace v Praze. Státní ŘSD a SŽ pravděpodobně nedůsledně koordinují nebo nekomunikují svoje stavby mezi sebou, protože se každá zabývá zcela jinou oblastí. Při souběhu více akcí v jedné oblasti pak může dojít k výraznému narušení dopravy ve městě, přičemž magistrát ani městské části nemají pravomoci jejich počínání ovlivnit.

Příkladem bylo praktické přerušování napojení Horních Počernic, kdy došlo k souběhu rekonstrukce rampy na Pražský okruh z Chlumecké (akce ŘSD) a uzavření podjezdu kvůli rekonstrukci železniční tratě Praha – Lysá nad Labem (akce SŽ). Navíc byla přerušena rekonstrukcí hlavní trasa v režii městské části a výsledkem byl kolaps dopravy. Kritizován za to byl náměstek primátora pro dopravu, který ovšem na dva státní subjekty ani městskou část nemá žádný vliv.

MČ a SSÚ

Městských částí je na tak malé město vysoký počet a projevuje se to širokou názorovou pestrostí politických zástupců. Spolupráce v rámci Prahy je při organizaci dopravy značně složitá a výrazně závisí na osobních vztazích pracovníků ROPID s konkrétními zástupci MČ.

Další významnou věcí jsou požadavky MČ na veřejnou dopravu. Neustálé rozšiřování obsluhy území, nové zastávky a trasy linek plynoucí z požadavků nejsou ze strany MČ financovány, ale platí se ze společného městského rozpočtu. Za svá rozhodnutí tak nenesou (finanční) odpovědnost, což vede k neopodstatněným požadavkům. Zřetelný rozdíl je vidět oproti obcím ve Středočeském kraji, které se na příměstské dopravě finančně podílejí, což přirozeně vede k redukci požadavků na racionální a smysluplné.

Z pohledu projektů MČ a rozhodování SSÚ komunikace směrem k městu ani ROPID neprobíhá. O menších stanoveních nebo úpravách dopravního značení se dozvědí, až když je změna fyzicky realizována. Některé na první pohled malé změny – zřízení parkovacího stání v jízdním pruhu vedle tramvajové trati – přitom mohou mít výraznější dopad na plynulost dopravy a MHD.

5.6 Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK)

5.6.1 Obecné

Správa SSZ

V roce 2022 byla ukončena smlouva se společností Eltodo na správu SSZ. Tu nyní zajišťuje městská společnost THMP. TSK jako jejich vlastníci a projektanti se v problematice podrobně zorientovávají a budují know-how.

Více dodavatelů

Je dobré a důležité mít více dodavatelů. Různé nabídky vedou k nezávislosti objednatele, větší konkurenci mezi dodavateli a možné komparaci nabídek.

Absence sporů s památkáři

Některé rekonstrukce v pražské památkové rezervaci jsou složitější kvůli jednání s památkáři. Od začátku působení náměstka Adama Scheinherra však spory prakticky zmizely. Tento stav je ovšem pravděpodobně zásluhou současného obsazení postu, jde proto pouze o dočasné zlepšení situace.

5.6.2 Nedostatky

Chybí ucelená koncepce dopravy

Praze chybí ucelená koncepce dopravy, která by byla závazná a při neplnění vymahatelná. Historicky bylo vytvořeno a schváleno nespočet dokumentů a projektů, otázka jejich návaznosti a kompatibility ovšem řešena není. Svě strategické dokumenty má jak MHMP, tak jednotlivé MČ a často se týkají jen některých druhů dopravy, například rozvoje MHD nebo cyklistiky.

Nejčastějším důvodem jejich vzniku bylo splnění podmínky existence takového dokumentu pro čerpání dotací. Kvalita, proveditelnost návrhů nebo jejich naplňování ze strany samospráv je pak velmi různorodá.

Nedostatek projektů pro dotace

Tato snaha je částečně dána i realitou na poli dotačních orgánů. V posledních letech není problém s nedostatkem peněz, ale nedostatkem projektů, které by vůbec bylo možné realizovat. Pokud se objeví možnost financování a podpůrných programů, jsou často podpořeny i sporné projekty, aby se finanční prostředky vyčerpaly. Lokální projekt poté bývá uměle udržován po dobu udržitelnosti a následně je jeho údržba a rozvoj zastaven, protože by vyžadovaly provozní finanční prostředky.

Pomalé nasazování preference MHD

Ilustrací takového projektu může být zřízení preference MHD z OP-PPR v roce 2015. Projekt byl realizován na konci období a bylo potřeba jej dokončit za 4 měsíce. Došlo proto pouze k osazení hardwaru s tím, že dopravní řešení (tedy skutečný přínos) bude postupně dopracován později. Zhruba polovina ze 167 vybavených SSZ je však stále bez upraveného dopravního řešení, přínos části utracených peněz je tak i po sedmi letech nulový.

Dlouhé schvalování dokumentací na PKD

Vytvoření dopravního řešení SSZ je sice složitější a časově náročnější, v případě Prahy ho ovšem významným způsobem prodlužuje PKD. Místo schválení odevzdané dokumentace „s razítkem“ autorizovaného inženýra je prováděn podrobný rozbor a „vlastní projektování“ ze strany schvalovatelů. Po překročení vyjadřovací lhůty je nutné tyto připomínky zapracovat a znovu předložit, přičemž celý proces se opakuje i několikrát znovu.

Toto neúměrné zpomalení procesu a nutnost přepracovávat vytvořené dopravní řešení znamená, že jedna světelná křižovatka je běžně projednávána až rok. Zároveň vedla většinu projektantů SSZ k odchodu z oboru a této činnosti se nevěnují. Pro 675 pražských SSZ tak zbývá pouze několik jednotek projektantů, často v pokročilejším věku a výchova nástupců v zásadě neprobíhá.

Soukromá SSZ

Neobvyklým a ne(do)řešeným fenoménem pražských SSZ je soukromé vlastnictví asi stovky z nich. Světelné křižovatky po výstavbě připadly investorovi a následně nebyl dořešen převod na město nebo městskou organizaci. Kromě například DPP nebo Eltoda vlastní signalizace i stavební firmy, obchodní centra, fyzické osoby a jiné oborově nepříslušné subjekty. Několik signalizací také patří již zaniklým subjektům.

Chybějící propojení organizací

Propojení organizací částečně doplňuje aktuální náměstek pro dopravu (září 2022) Adam Scheinherr. Činí tak **dobrovolně** a při jiném personálním obsazení tohoto postu nebude toto propojení zachováno.

Složité koordinace

I při maximální snaze všech subjektů je koordinace staveb složitá. Každá organizace a společnost má vlastní pravidla, plány, rozpočty, limity veřejných zakázek a podobně. Synchronizovat a včas zdárně vysoutěžit dodavatele je proto značně obtížné. Případný dlouhodobější plán nelze sestavit ani dodržet kvůli nejistému (každoročnímu) přísunu financí.

Ke svodné komisi TSK navíc putují až hotové projekty k vyjádření, ve stadiu záměru se o nich bez iniciativy investora nedozví.

Málo prostoru pro koncepční činnost

Důvodem nedostatku koncepčních a rozvojových projektů na straně TSK je skutečnost, že je společnost zaměstnaná především operativou a na koncepci nezbývá mnoho prostoru. V případě většího prostoru pro přípravu investic je však potřeba stanovit priority města a mít dlouhodobou koncepci a vizi, která dnes chybí (viz první nedostatek „Chybí ucelená koncepce dopravy“).

Data z HDŘÚ

Data z detektorů a SSZ proudí do Hlavní dopravní řídicí ústředny (HDŘÚ). Měla by být dostupná také v řídicí aplikaci pro inženýry TSK, ale ne vždy se tak děje, případně v ní nejsou všechna. Některá data také nikam neproudí a „končí“ v HDŘÚ, kde nejsou nijak zpracována nebo využita.

Diskutabilní inovace OICT

Jako diskutabilní se TSK jeví skutečný přínos a odbornost OICT v inovacích. Kromě provozních věcí nemá vlastní agendu ani infrastrukturu a svými projekty se občas snaží získat do správy nějaké systémy a prvky. Zároveň je jejich znalost limitována především na oblast IT. OICT zaměstnává především IT odborníky a projektové manažery, ale již ne tolik architektky nebo softwarové inženýry.

5.7 Technologie hlavního města Prahy (THMP)

5.7.1 Obecné

Zaměření organizace

Společnost THMP vznikla před několika lety a postupně na ni přechází agenda z jiných subjektů města. V současnosti zajišťuje správu a servis veřejného osvětlení, veřejných hodin, servis kamerových systémů HMP a TSK, servis telematických systémů, správu a servis SSZ, správu a servis interaktivních

Okomentoval(a): [UH8]: prosím nahradit např. formulací typu "nad rámec svých povinností"

zastávek apod. Do budoucna by organizace chtěla zajišťovat tzv. „field service“ do úrovně SL2¹ pro všechny organizace Prahy, se snahou docílit synergie techniků.

5.7.2 Nedostatky

Roztříštěnost IT systémů

Prakticky každý existující projekt má dnes vlastní řešení, svůj software a jiné potřeby pro řízení servisu a pasportizace. K některým používaným systémům dokumentace dokonce chybí. Vzájemná kompatibilita a zapojení do společné platformy je složitá. Příkladem jsou kamerové systémy různých subjektů jako jsou jednotlivé MČ, DPP, PČR, TSK, HMP a další.

Vendor lock-in

S IT systémy úzce souvisí také otázka vendor lock-inu. Některé dřívější smlouvy nejednou znamenaly závislost zákazníka na dodavateli, přestože se nejednalo o unikátní řešení. Nevhodné a nevýhodné smlouvy se THMP snaží ukončovat a systémy spravovat vlastními silami.

SSZ v soukromém vlastnictví

Světelné signalizace v Praze nově přešly z TSK pod správu THMP, přičemž dřívější outsourcovaná správa společností Eltodo byla ukončena. Kromě těchto cca 600 SSZ se ovšem na území Prahy nachází zhruba 100 SSZ, která jsou v soukromém vlastnictví.

Tato situace vznikla při výstavbě nedořešením vlastnických vztahů a ani za mnoho let nedošlo k nápravě. SSZ tak vlastní například obchodní centra, SVJ, stavební firmy, soukromé osoby nebo již zaniklé právnické osoby. Tyto SSZ nemůže TSK ani THMP spravovat, protože se nejedná o městský majetek. Snaha vyřešit tento historický nedostatek navíc naráží na neochotu problém řešit, protože správa dalších signalizací by vyžadovala finanční prostředky.

Nekomunikace

THMP se při obnově veřejného osvětlení, rozšiřování nabíjecích stanic nebo jiných akcí snaží koordinovat se stavebními pracemi správců inženýrských sítí. Z jejich strany ovšem nedochází vždy ke spolupráci nebo dodržení domluvy. To se projevuje opakovanými výkopovými pracemi, které pochopitelně obtěžují obyvatele.

5.8 Shrnutí

Většina uvedených bodů v rozhovorech jsou obecné informace nebo nedostatky. Malé zastoupení pozitiv neznamená, že je celý systém špatně a nefunguje, ale je dán zaměřením práce na zlepšení nedokonalých míst.

Každý bod v tabulce níže dostal ohodnocení 1,0 při přímém jmenování subjektem, hodnotu 0,5 při okrajové zmínce nebo jako související problém jiného jmenovaného bodu a hodnotu 0,0 pokud nebyl zmíněn. Součtem těchto hodnot bylo sestaveno pořadí nedostatků (viz následující tabulka).

11/ Souhrnná tabulka zjištěných nedostatků

Popis nedostatku	Součet zmínek	Kategorie
Svébytnost MČ a SSÚ	4,5	Nezávislost

¹ Field service = servisní činnost v terénu; SL2 = Servisní činnost 2. úrovně je zajišťovaná autorizovanou společností dle vyhlášky MPO č. 262/200, zajištění funkčnosti výpočetních jednotek a záznamových zařízení, diagnostika, odstranění závad, update SW

Okomentoval(a): [UH9]: Při opětovném pročítání to působí, že by všichni ocenili něco jako jasně daný plán akcí nebo priority města pro střednědobé období. Máme množství strategických materiálů, které se je snaží stanovit, ale buď povědomí o nich je nízké a nedaří se je prosazovat, nemají podporu/důvěru nebo jsou příliš vágní...? Ke zvážení zpracovatelům, pokud to se svým odstupem vnímají stejně, nechtě se to do materiálu propíše.

SSZ v soukromém vlastnictví	3,5	Správa majetku
Průtahy celkových rekonstrukcí a složitá koordinace	3,5	Koordinace
Oddělenost koncepcí organizací	3,5	Koordinace
Pozdní zapojení do projektů jiných subjektů	3	Koordinace
(Ne)naplňování existujících koncepcí	3	Ostatní
Absence zodpovědnosti	3	Nezávislost
Politický vliv na pořadí staveb	3	Nezávislost
Nepochopení nebo nesouhlas s činností OICT	2,5	Ostatní
Nízká míra sdílení a využívání získávaných dat	2,5	IT systémy
Obtížná koordinace se síťáři	2,5	Koordinace
Projednávání na PKD	2,5	Projednávání
Roztříštěná správa komunikační sítě (MČ, SSÚ)	2,5	Správa majetku
Závislost na osobních vztazích	2,5	Koordinace
Chybí propojení organizací	2,5	Koordinace
Pomalé šíření preference MHD	2	Projednávání
Málo prostoru pro koncepční činnost	2	Ostatní
Roztříštěnost IT systémů	1,5	IT systémy
Stanoviska PČR	1,5	Projednávání
Vendor lock-in	1,5	IT systémy
Vlastnictví po provedení investice	1,5	Správa majetku
Majetkové formy městských společností	1	Nezávislost
Nedostatek lidí na MČ a SSÚ	1	Projednávání

Zdroj 11: vlastní zpracování

Součet zmínek může dosahovat hodnoty až 7,0 (za 7 organizací), maximální dosaženou hodnotou je 4,5 u nedostatku svébytnosti MČ a SSÚ. Hodnoty 3,5 – 7,0 připadají na nedostatečné finanční ohodnocení pracovníků, SSZ v soukromém vlastnictví, průtahy celkových rekonstrukcí a složitá koordinace a oddělenost koncepcí organizací. Tyto problémy se objevovaly napříč všemi rozhovory a výrazně komplikují efektivní fungování MHMP a prosazování celoměstských cílů.

6 SOUHRN ZJIŠTĚNÍ

Tato kapitola uceleně shrnuje zjištění z provedené analýzy a popisuje jednotlivé body z perspektivy více účastníků a vlivů na HMP. Některé body jsou také rozvedeny podrobněji nebo doplněny o konkrétní příklady ilustrující daný bod. Nedostatky jsou řazeny sestupně podle součtu zmínek, tedy od nejvíce zmiňovaných. V případě stejné hodnoty jsou zařazeny abecedně. V úvodní tabulce každého bodu je také uvedeno, zdali byl obsažen v P+ z roku 2019.

6.1 Součet zmínek 4,5 z 7,0

6.1.1 Svěbytnost MČ a SSÚ

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	0,5	1,0	1,0	1,0	1,0			ano

Druhý z dvojice nejvýznamnějších problémů se týká svěbytnosti a samostatného rozhodování MČ a SSÚ. Praha je rozdělena na 22 správních obvodů – vymezením se shodují s MČ Praha 1–22 – které mají funkci ORP a ve kterých působí SSÚ. V rámci každého obvodu se zpravidla nachází několik MČ, jejich celkový počet v rámci Prahy je tedy 57 (viz obrázek níže).

12/ Mapa správních obvodů a městských částí v Praze



Zdroj 12: ČSÚ

Už 22 obvodů, tím více 57 MČ znamená širokou názorovou pestrost jejich zástupců v rámci malého území. Vymezené pravomoci v dopravě pak přímo i nepřímo ovlivňují celoměstský systém, který organizuje MHMP a správním orgánem je PKD. Vzhledem k radiálnímu systému komunikační sítě jsou

tyto neshody problematictější u MČ blíže centru Prahy. „Roztříštěnost samosprávy“ uvádí ve SWOT analýze jako slabou stránku i P+.

Cíle a priority každé městské části jsou s ohledem na území a potřeby obyvatel odlišné a lišit se mohou i od celoměstského pohledu MHMP. Postoje jsou ale nejvíce ovlivněny politickými zástupci, kteří mají hlavní vliv na agendu MČ. Cíle a zájmy vyššího celku (Prahy) nemusí být těmito zástupci akceptovány a naplnit celoměstské vize je proto značně obtížné. Nesouhlas bývá často motivován politickými přesvědčeními, subjektivními pocity, neznalostí problematiky nebo obavou z hněvu některé části voličů. Jedním z příkladů odlišnosti postojů je prodloužení tramvajové trati z Pankráce na Budějovickou (viz obrázek níže).

13/ Mapa prověřovaného úseku ve studii zadané v roce 2019



Zdroj 13: zdopravy.cz

Praha 4 s tímto záměrem dlouhodobě nesouhlasí zejména kvůli možnému úbytku parkovacích míst. „Za městskou část mohu říct, že od hlavní pošty (tramvajovou trať) dál v žádném případě. Máme tam 450 parkovacích míst, což je samozřejmě nemožné nahradit. Pro to prodloužení ani není dopravní důvod,“² řekl Zdeněk Kovářík, místostarosta Prahy 4.

V tomto případě lze vyzdvihnout opět výrazný vliv MČ. Otázkou je, zda by nemělo být stanovisko MČ bráno jako doporučující, ale město by mohlo mít poslední slovo ve smyslu „zájmu většiny“ nebo potřeby pro fungování a rozvoj dopravního systému jako celku, samozřejmě v souladu

² Převzato z: <https://zdopravy.cz/praha-ustoupi-od-stavby-tramvajove-trati-pankrac-budejovicka-61128/>

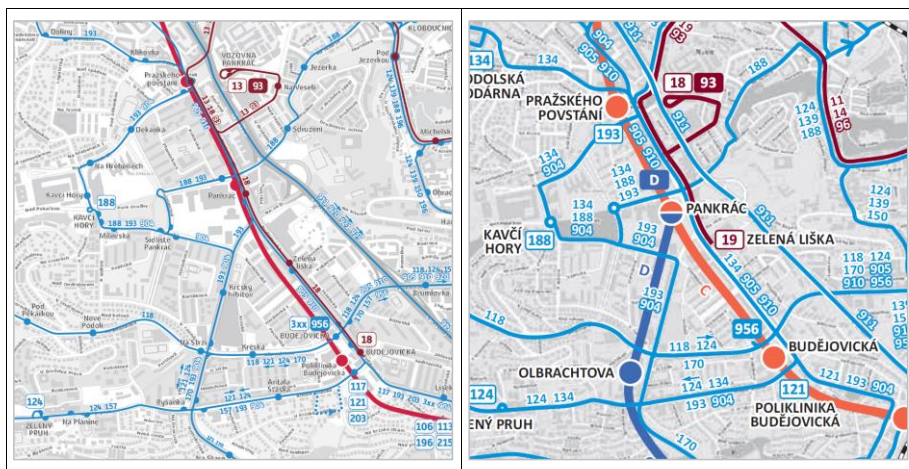
s koncepčními a závaznými dokumenty. Odpovědnost za takovým rozhodnutím by pak samozřejmě neslo město.

Ani jeden z jeho argumentů ovšem není platný. Trať má být využita při roční výluce stanice Pankrác kvůli stavbě metra D, a zároveň bude součástí rozvoje tramvajové sítě (viz šedá linie v obrázku výše), souboru staveb s celoměstským významem. Zhruba polovinu parkovacích stání lze jednoduše nahradit zrušením druhého průběžného pruhu, který není kapacitně potřeba, zbytek míst by byl buďto zrušen, případně nahrazen jinými způsoby (například parkovacím objektem).

Na uvedeném příkladu je ilustrováno, že i v místě s dobrým dopravním napojením a obsluhou kapacitní MHD je problematika úpravy počtu parkovacích míst citlivou až polarizační záležitostí. Přestože je MHD pro obyvatele Prahy první volbou při vnitroměstských cestách, je postoj MČ ke strategickému záměru odmítavý. Upřednostněním MHD by přitom kromě naplnění městských, republikových i evropských strategií došlo k vyhovění nejvyššímu počtu obyvatel (voličů).

HMP a DPP proto zvolili tzv. „salámovou metodu“ a úsek o celkové délce 1,5 kilometru byl rozdělen na tři části. Nejdříve byl postaven 200metrový úsek od ulice Na Veselí ke křižovatce s ulicí Hvězdova (poblíž metra Pankrác). Nyní se připravuje prodloužení zhruba do poloviny trasy (mezi zastávkami Pankrác a Zelená liška), se kterým MČ Praha 4 ještě souhlasí. Poslední úsek na Budějovickou se prozatím nepřipravuje a již nefiguruje ani v aktualizovaném dokumentu „Rozvoj linek PID v Praze 2022–2032“, který v roce 2019 (s výhledem 2019–2029) tento úsek ještě obsahoval (viz obrázky níže).

14/ Prodloužení tramvajové trati v ulici Budějovická: plán z roku 2019 vlevo, z roku 2022 vpravo



Zdroj 14: ROPID, Rozvoj linek PID v Praze 2019–2029 a 2022–2032; vlastní úprava

Je možné, že s existencí „poloviny trati“ dojde k přehodnocení postoje obyvatel a zástupců MČ a bude moci dojít k realizaci záměru v původním rozsahu. Zásadním nedostatkem ovšem je výrazné prodloužení realizace, opakované stavební práce a vícenáklady spojené s dočasnými koncovými stanicemi.

Při stavbě pouze části záměru také není vždy možné realizovat uvažovaná dopravní opatření v síti MHD. V tomto případě jde o zkrácení linky 134 a zejména linky 193 o úsek Pražského povstání – Nádraží Vršovice, který by plnohodnotně nahradila tramvajová linka. I s přestupem na tramvaj na Budějovické

by pro cestující z Krče a Kunratic byla celková cestovní doba kratší, MČ ovšem trvá na zachování přímého spojení.

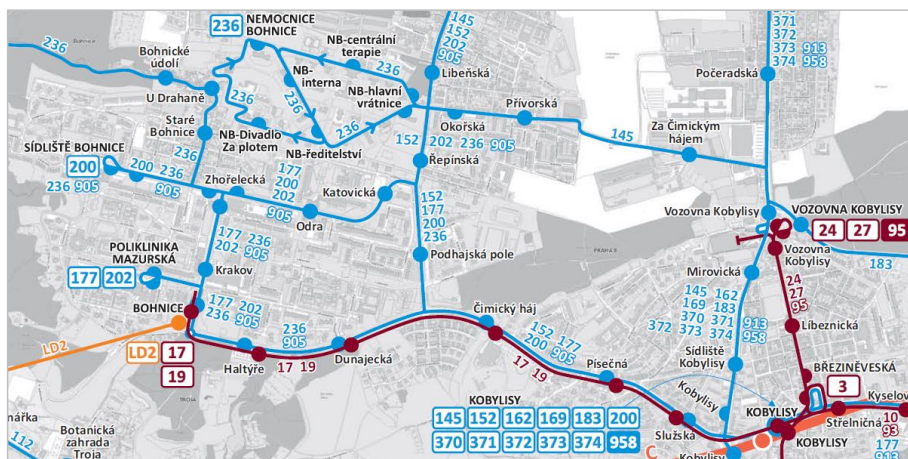
Po realizaci části stavby nelze zachovat původní síť beze změn a vytvořit tím nový souběh autobusové a tramvajové dopravy v plném rozsahu provozu. Vznikají tedy kompromisní řešení se snahou vyhovět všem, která ale ve výsledku nepřinesou zlepšení situace, a zároveň způsobí nové komplikace. HMP a ROPID jako nositelé změn jsou poté kritizováni za situaci, kterou způsobil především postoj MČ. Při realizaci kompletního záměru by přitom byla negativa minimalizována a přínosy by převažovaly.

Důvodem tak obsáhlého popisu konkrétního případu je ukázat komplexnost a šíři této problematiky. I přes lokálnost problému je ovlivněn celý městský systém a jeho organizace. Podobný případ zároveň není ojedinělý, a mnohé městské stavby s jasnými přínosy jsou ze strany městských částí blokovány.

Dlouhodobým odmítavým postojem obyvatel a radnice Prahy 6 je ovlivňována rekonstrukce železniční trati na letiště a na Kladno. Přestože by v novém stavu byla trať i vozidla kvalitnější a provoz by byl tišší, je kvůli nesouhlasu stavba odkládána již více než 20 let.

Tramvajová trať do Bohnic – se souhrnným intervalem autobusových spojů 1 minuta v ranní špičce – dosud také nevznikla a v plánech je uvažována pouze na okraj sídliště (viz obrázek níže), tedy bez reálného přínosu.

15/ Plán trasy tramvajové trati s minimálními přínosy pro obyvatele Bohnic



Zdroj 15: ROPID, Rozvoj linek PID v Praze 2022–2032; vlastní úprava

V úseku od metra Kobyliště trať vede řídce osídleným územím nebo daleko od zástavby, sídliště Bohnice pak téměř neobslouží. Jedinou zrušenou autobusovou linkou bude linka 144, pět ze šesti dnešních autobusových spojů ve špičce tak zůstane zachováno. Investicí za desítky milionů tedy vznikne trať, která nepřinese omezení autobusové dopravy a jejích nevýhod (emise, hluk), obyvatele neobslouží a zároveň vzniknou nové výkony pro dvě tramvajové linky.

Projekt tramvajové trati do Bohnic naplňuje další dvě slabé stránky ze SWOT analýzy v rámci P+: „Nezohledňování provozních nákladů při realizaci investičních akcí a jejich soustavný růst“ a „Existence silně zatížených autobusových tahů“. Tramvajová doprava je cestujícími lépe vnímána, je pohodlnější, rychlejší, spolehlivější, ekologičtější nebo energeticky efektivnější. Při obslužení sídliště by také

vytvořila přímá spojení do různých částí Prahy. Přesto jsou některé velké sídlištní celky (včetně Bohnic) stále závislé na autobusové dopravě.

Příkladem opatření menšího rozsahu s nesouhlasem MČ je zřízení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy v ulici Ďáblická. V místě dochází ve špičkách k pravidelným kongescím od světelné křižovatky Střelnická x Ďáblická a autobusové spoje zde běžně nabírají zpoždění 10 a více minut. Praha 8 však dlouhodobě trvá na zachování dvou jízdních pruhů v každém směru, přestože z hlediska kapacity pro IAD by stačil jeden a v předcházejícím úseku je také pouze jeden jízdní pruh v každém směru. Kongesce jsou totiž způsobeny světelnou křižovatkou a vyšší počet jízdních pruhů před ní průjezdnost nezlepší.

Cestující z Ďáblic, Březiněvsí a středočeských obcí včetně Neratovic a Mělníka jsou proto každodenně zdržováni kongescemi kvůli postoji Prahy 8. To se promítá do spolehlivosti a atraktivity veřejné dopravy jako celku a projeví se zvýšenou dojíždkou IAD ze Středočeského kraje, s jejímiž následky se Praha bude muset potýkat. Nerealizace opatření v řádu desítek tisíc Kč (úprava značení) si ve výsledku vyžádá milionové investice na řešení dopadů IAD.

Rozdílné postoje se projevují i u silničních správních úřadů, které ve 22 obvodech plní přenesenou funkci státní správy. Ačkoliv by jejich posuzování a rozhodování mělo být podobné – podobně jako u soudů – v praxi se tak neděje. Řešení v jiné části Prahy schválená, existující a fungující jsou jiným SSÚ z různých důvodů odmítnuta.

SSÚ je sice nezávislým (státním) úřadem, typicky ovšem sídlí ve stejné budově jako úřad MČ. Zároveň není vyloučeno, aby stejný zaměstnanec částečně plnil agendu MČ a částečně SSÚ, což je běžnou praxí u menších obcí. V takovém případě může docházet k situacím, kdy jsou rozhodnutí nezávislého SSÚ ovlivňována postoji městské části. Praxe navíc ukazuje, že se tak v některých případech velmi pravděpodobně děje.

6.2 Součet zmínek 3,5 z 7,0

6.2.1 Nedostatečné finanční ohodnocení pracovníků

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	0,5	1,0			0,5	1,0	0,5	0,5

Problém nedostatečného finančního ohodnocení pracovníků přímo či nepřímo zmínily téměř všechny organizace. Platy ve veřejné sféře obecně zaostávají za mzdami v soukromém sektoru a Prahou zřizované společnosti v tomto nejsou výjimkou. Nedostatek pracovníků se projevuje například dlouhým projednáváním a schvalováním úprav, což výrazně snižuje akceschopnost subjektů. Zástupce TSK uvedl, že projednání o umístění jedné dopravní značky běžně trvá tři měsíce.

Pracovníkům s často požadovaným vysokoškolským vzděláním je nabízeno mzdové ohodnocení nižší než je výše průměrné mzdy v Praze (48 498 Kč)³, v některých případech i nižší než je celorepublikový průměr (37 929 Kč)². Zajistit a udržet kvalitní a kvalifikovanou pracovní sílu je za takových podmínek velmi obtížné (viz obrázky níže).


³ Údaje za 1. čtvrtletí 2022, zdroj ČSÚ

16/ Nabízené platové ohodnocení na vedoucí pozici s vysokoškolským vzděláním

<p>vedoucí oddělení speciálního stavebního úřadu v odboru pozemních komunikací a drah Magistrátu hlavního města Prahy (kód 0937)</p> <p>Sjednaný druh práce: vedoucí oddělení speciálního stavebního úřadu Místo výkonu práce: Praha Pracovní poměr: na dobu neurčitou Platové zařazení dle nařízení vlády č. 341/2017 Sb. v platové třídě¹ 12, struktura platů: základní plat ve 12. PT (27.250 Kč až 40.120 Kč podle započitatelné praxe), příplatek za vedení (2.010 Kč až 8.020 Kč), osobní příplatek po zkušební době (do výše 20.060), mimořádné odměny podle dosažených pracovních výsledků</p>
--

Zdroj 16: MHMP

17/ Nabídka méně kvalifikovaných pozic se srovnatelnou mzdou

+	<p>Prodávač/ka – Praha 7, Stromovka (40 hodin/týden - mzda po 3 letech 35 600 Kč)</p>	<p>prodejna Veletržní 1623/23, Praha</p>	<p>1.8 vzdálenost v km</p>	
+	<p>Vedoucí směny (m/ž) – Praha 7, Dělnická (mzda po 3 letech 41 700 Kč)</p>	<p>prodejna Veletržní 1623/23, Praha</p>	<p>1.8 vzdálenost v km</p>	

Zdroj 17: lidl.cz

Mzdové ohodnocení výše uvedeného příkladu vedoucího pracovníka MHMP může sice dosáhnout 68 200 Kč, základní složka s příplatkem za vedení ovšem tvoří méně než polovinu této částky. Člověk s maximální praxí – nad 32 let praxe – se bez osobního ohodnocení a příplatků (které nejsou zaručeny) pohybuje jen o 5 % nad republikovým průměrem a o 21 % pod pražskou průměrnou mzdou. Osobě se střednědobou praxí (12–15 let) je zaručeno jen 33 620 Kč, 13 % pod celorepublikovým průměrem. Uváděné hodnoty přitom platí pro vedoucího pracovníka, u řadových zaměstnanců budou ještě nižší.

Soukromý maloobchodní řetězec nabízí srovnatelné mzdy již po třech letech a zaměstnancům postačuje nižší kvalifikace (středoškolské vzdělání). Městské společnosti zároveň vyšší mzdy v inzerátech zpravidla neuvádějí. Mzda je přitom klíčovou součástí pracovní činnosti a její neuvedení může zájemce o nabízenou pozici předem odradit kvůli nejistotě možného výdělku.

Dalším důležitým prvkem je možnost vlastní invence a komunikace s jinými subjekty při řešení agendy. V prostředí Prahy jsou tyto aspekty značně ztížené, což dále snižuje zájem o obor. Bližší popis nabízejí nedostatky v kapitolách **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**, **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**, 6.4.4, 6.4.6, **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**, **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**, **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** a 6.7.2.

6.2.2 SSZ v soukromém vlastnictví

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	1,0				0,5	1,0	1,0	ano

Nejčastěji zmiňovaným problémem je soukromé vlastnictví cca sedminy pražských SSZ. Problém přímo či nepřímo zmínily všechny organizace zabývající se provozní složkou dopravy.

Příkladem je SSZ 6.170 K Letišti x Fajtlova ve vlastnictví Obchodního centra Šestka. V hlavním směru po ulici K Letišti jezdí prakticky pouze veřejná doprava, intenzita dopravy k obchodnímu centru není nijak

vysoká a prakticky nepředstavuje kolizní směr. SSZ ovšem funguje a zcela zbytečně nutí většinu vozidel zastavit a následně se rozjíždět.

18/ *Naddimenzovanost komunikace a nadbytečné řízení křižovatky SSZ 6.170 (K Letišti x Fajtlova)*



Zdroj 18: vlastní foto

Problém zmiňuje i P+ z roku 2019 s následujícím popisem: „V současné době je v Praze cca 100 SSZ, která nejsou ve správě a vlastnictví města (TSK). V případě změny dopravního zatížení či potřeby následných úprav je velmi složité, až nemožné, učinit s vlastníkem dohodu, ačkoli má dle platných smluv zpravidla úpravu na svém zařízení strpět. Soukromá SSZ rovněž vykazují častou poruchovost některých částí (např. detektorů), což je projevem slabé údržby. Mnoho dopravních tahů je roztrženo do několika koordinovaných skupin SSZ, mezi nimiž jsou SSZ v soukromém vlastnictví a při návrhu koordinace s nimi nelze pracovat.“

Z podobných důvodů není možné na soukromých SSZ zavádět preferenci pro autobusy, která by vzhledem k zastaralosti a poruchovosti byla o to více přínosná. Přínosy z efektivnějšího fungování by pocítily všichni účastníci provozu (řidiči, cyklisté, chodci) a při slabém provozu by SSZ mohlo být vypnuto v režimu blikající žluté.

Některá z těchto SSZ by navíc bylo možné zrušit, neboť se jejich provoz ukazuje jako zbytečný. Intenzity provozu nebo chodců nedosahují hodnot pro zřízení SSZ a provoz motorové i nemotorové dopravy místo usměrnění spíše omezují a brzdí. Zmiňované SSZ 6.170 je toho příkladem.

6.2.3 Průtahy celkových rekonstrukcí a složitá koordinace

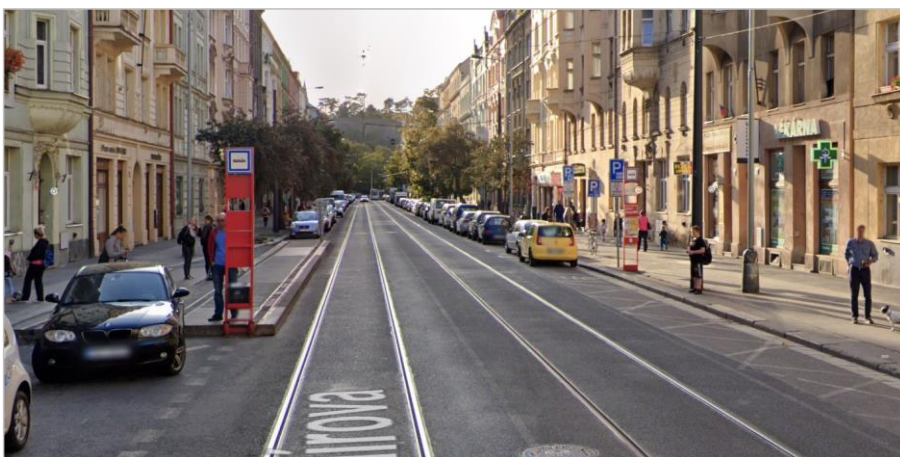
Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	0,5	0,5	0,5		1,0	1,0		ne

S předchozím bodem úzce souvisí průtahy celkových rekonstrukcí a jejich složitá koordinace. Snahou je koordinovat práce a provést celkovou rekonstrukci ulice, při které se obnoví všechna potřebná infrastruktura. To vyžaduje spolupráci více subjektů, ta však i při maximální snaze může dopadnout neúspěchem. Příčina je právě v rozdělení mezi několik subjektů, které mají jiné zaměření a z toho plynoucí prioritizaci akcí, rozdílné finanční plány, limity pro veřejné zakázky a podobně.

Pokud se jediný ze subjektů zdrží (například nemá kapacitu, finance), musí se celá stavba posunout, případně rozdělit na více etap. Taková zdržení přirozeně ovlivňují harmonogramy dalších staveb a pro všechny zúčastněné je komplikací. Zejména DPP nebo správci sítí ovšem nemohou stavbu vždy odsunout z důvodu návazných akcí nebo nutnosti zajistit provozuschopnost infrastruktury s blížícím se koncem životnosti.

U DPP tato situace nastala v několika již zmiňovaných případech ulice Vinohradská a trati v Nuselském údolí, kde již bylo nutné trať zrekonstruovat. S ostatními účastníky byla v projektu stabilizována poloha tramvajové trati, kterou následně DPP zrekonstruoval do nové stopy. Rekonstrukce TT je tři nebo pět let dokončena, ale návazné práce stále nebyly provedeny. Provizorně provedené tramvajové zastávky jsou proto oprávněně kritizovány za jejich vzhled, absenci mobiliáře nebo bariérovost (viz obrázky níže).

19/ Provizorní řešení zastávky Svatoplukova z tramvajových panelů (vlevo) a nástupem z vozovky (vpravo)



Zdroj 19: Mapy Google, 2019

20/ Titulek na webu Prahy 2 oznamující pokračování rekonstrukce

Ostrčilovo náměstí i ulice Na Slupi, Jaromírova a Křesomyslova se konečně dočkají rekonstrukce a obnovy. Přibude i zeleň

Zdroj 20: web ÚMČ Praha 2

Práce v Nuselském údolí se v červenci 2022 nakonec rozběhly. Aby nedošlo k přerušení tramvajového provozu, byla stavba rozdělena na dva úseky a jednotlivé sítě se rekonstruují zvlášť. Celková délka všech omezení je proto výrazně delší a práce za plného provozu komplikovanější. Úplné dokončení rekonstrukce se očekává v roce 2024, 7 let po rekonstrukci TT.

Projekt rekonstrukce Vinohradské se začal připravovat v roce 2015, stavět se mělo v roce 2018. „Vinohradská se opraví najednou od chodníku k chodníku. Díky tomu se nebude ulice rozkopávat zvlášť

kvůli tramvaji, pak kvůli chodníkům, potřebí kvůli výměně potrubí nebo pro výsadbu stromořadí,⁴ prohlásil k tomu v roce 2015 pražský radní pro územní plán Matěj Stropnický (Trojkoalice). Rekonstrukce byla kvůli zdržením o rok posunuta, ale v roce 2019 byla opravena jen TT. Provizorní stav trvá dodnes (září 2022) a termín zahájení dalších prací není znám.

6.2.4 Oddělenost koncepcí organizací

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka		1,0	1,0			1,0	0,5	ano

Obtížná koordinace plánů není pouze se soukromými subjekty, ale i mezi těmi městskými. Každá organizace se zabývá především vlastním polem působnosti a dle toho vytváří vlastní koncepcce, harmonogramy, alokuje finanční prostředky jednotlivým útvarům a sestavuje rozpočet na další rok. Investiční záměry subjektů se ovšem ovlivňují, vzájemně překrývají nebo doplňují.

Případná koordinace probíhá až následně, ve chvíli, kdy jsou plány již rozpracovány. Dodatečné úpravy jsou (podobně jako u projektových dokumentací) obtížné a časově náročné. „Neprovázanost priorit koncepčních dokumentů do rozpočtu HMP i obráceně (investice i provozní náklady)“ zmiňuje jako slabou stránku i P+.

Komplikace nastávají také v kooperaci se Středočeským krajem. Kromě již zmíněných problémů platných i pro středočeské subjekty, je s krajem složitější politická koordinace. Krajské volby se konají v polovině volebního období pražských zastupitelů. Po ustavení koalic na jedné straně existuje pouze krátké časové období – maximálně rok – kdy je možné něco dojednat, protože poté již následuje období před volbami a volební kampaň.

Po volbách na druhé straně se tato situace opakuje, reálně se proto lze se Středočeským krajem kooperovat pouze několik měsíců jednou za dva roky. Nová, případně končící strana dohody by zároveň musela být návrhu otevřená, aby jej v krátkém čase projednala a schválila. Termín voleb se tak výrazně promítá do možné spolupráce Prahy a Středočeského kraje.

6.3 Součet zmínek 3,0 z 7,0

6.3.1 Pozdní zapojení do projektů

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka		1,0		1,0		1,0		ne

Tři subjekty přímo uvedly „Pozdní zapojení do projektů jiných subjektů“ jako nedostatek, se kterým se potýkají. V případě IPR se jedná o funkční vymezení ploch a podoby lokalit, u OICT o možnou spolupráci na vytváření IT řešení, u TSK jde zejména o plánování oprav a určování podoby komunikací ve vyvolaných záměrech.

Při předložení projektu k vyjádření / stanovisku / posouzení až ve fázi rozpracovanosti vede k situacím, kdy je obtížnější zohlednit obdržené stanovisko. Kompletní přepracování celého projektu je pro finanční nevýhodnost zpravidla odmítnuto a hledá se kompromisní řešení. Pokud by však došlo ke komunikaci a zjištění stanovisek již ve fázi záměru, mohlo by dojít ke skloubení a kooperaci všech

⁴ Převzato z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/vinohradska-projde-rekonstrukci-co-je-tam-spatne/r~a76ad77acb811e496f2002590604f2e/>

zúčastněných stran. Výsledkem by bylo společné řešení, které by uspokojilo všechny subjekty a zpravidla by bylo i kvalitnější.

Zároveň by nedocházelo k duplicitám záměrů, kdy se například správce inženýrské sítě snaží minimalizovat dopady na plynulost provozu a TSK nezávisle plánuje obměnu povrchu, která si vyžádá omezení nebo uzavření ulice. Kromě možného zmaření investice do nového povrchu, pokud by výkop následoval, dochází k opakovaným stavebním pracím na stejném úseku.

6.3.2 Absence zodpovědnosti

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	1,0		1,0		1,0			ne

Dva subjekty zabývající se provozem MHD (DPP a ROPID) jako jeden z nedostatků přímo uvedly absenci zodpovědnosti za rozhodnutí. Tento bod lze rozdělit na dvě základní roviny, přičemž první se týká finanční odpovědnosti za provoz a druhá se týká organizace provozu.

Cílem městských částí, stejně jako MHMP, ROPID a IDSK je neustále zlepšování systému VHD. Požadavky městských částí se ale mohou lišit od požadavků jiných subjektů, nebo mohou být dokonce v přímém rozporu. Neshody se mohou týkat linkového vedení, rozsahu provozu, četnosti obsluhy, nasazovaným vozidlům nebo jakýmkoli jiným záležitostem.

Městské části ve svých požadavcích nejčastěji předkládají žádosti o navýšení provozu, což pochopitelně zvyšuje provozní náklady. Tyto náklady ovšem nehradí městská část, ale HMP jako celek. Na rozdíl od obcí ve Středočeském kraji se městské části na financování MHD vůbec nepodílejí, a nejsou tak finančně odpovědné za své požadavky. Alespoň částečný podíl na financování dopravní obsluhy přitom vede k racionalizaci a prioritizaci požadavků, což je s ohledem na omezenou výši financí správné. V současném nastavení se tak ale neděje.

Se zvyšujícím se podílem zástupců městských částí v orgánech HMP (rada, zastupitelstvo) také dochází k většímu provázání oblastní a městské politiky, což se projevuje silnějším politickým tlakem. ROPID jako příspěvková organizace je povinen plnit zadání MHMP, zástupce městské části si proto u vedení města může zajistit prosazení vlastního návrhu. Realizace nevhodného nebo neopodstatněného návrhu vede v lepším případě „pouze“ k navýšení provozních nákladů, v horším případě k negativním dopadům v rámci sítě.

Druhou rovinou je absence zodpovědnosti za rozhodnutí, která mají dopad na jiné subjekty. Tento nový fenomén se začal projevovat zejména po roce 2018, kdy po pádu Trojské lávky (prosinec 2017) a zřícení dálničního mostu v italském Janově (srpen 2018) začaly být podrobněji prověřovány pražské mostní konstrukce.

Na různých místech se následně objevilo dopravní značení omezující hmotnost vozidel, což omezí dynamické zatížení od projíždějících vozidel a zajistí bezpečné provozování konstrukce. Některé hmotnostní limity se ovšem nacházely nebo nacházejí na trasách s pravidelným provozem veřejné dopravy, což hmotnostní limity ne vždy dostatečně reflektují, případně je v reálném provozu nelze fakticky dodržet (viz obrázek níže).

21/ Do vymezeného úseku může kloubový autobus vjet pouze jako jediné vozidlo (Türkova x V Benátkách)



Zdroj 21: mapy.cz, říjen 2021

V příkladu na obrázku výše je za poslední křižovatkou před mostní konstrukcí (podchod) umístěna značka s omezením hmotnosti na 15 tun, s dodatkovou tabulkou povolující průjezd „jediného vozidla“ o hmotnosti až 39 tun. Místem projíždí několik autobusových linek provozovaných v kloubových vozech, přičemž i provozní hmotnost (tedy prázdného vozu bez cestujících, cca 17 tun) převyšuje standardní hodnotu.

V takové situaci je řidič autobusu nebo jiného vozidla nucen postupovat podle dodatkové tabulky a do označeného úseku vjet jako jediné vozidlo. Důvod omezení se ale nachází až 60 metrů za touto značkou a není ukončen, platí tedy standardně až do další křižovatky. Celý úsek má 270 metrů, dva jízdní pruhy a nachází se v něm autobusová zastávka. Omezení nevědomě porušují i řidiči ostatních vozidel, kteří by za autobusem neměli do takového úseku vjíždět.

Skutečné dodržování takto vyznačené dopravní situace je v podstatě nemožné, přesto bylo omezení takto navrženo, schváleno a v roce 2019 realizováno. Ani několikanásobné posuzování (autor řešení, SSÚ, PČR) nezabránilo vzniku nesmyslné situace.

Na tuto skutečnost upozornil v březnu řidič DPP Provozní komisi⁵, kde výše uvedený význam značení a nereálnost jeho respektování popsal. Výsledkem procesu bylo zamítnutí připomínky s odůvodněním, že značení není v rozporu se zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (viz obrázky níže).

⁵ Provozní komise DPP se mimo jiné zabývá podněty řidičů z provozu, například na ořez vegetace, opravu křižovatkových zrcadel, úpravu SSZ a podobně.

22/ Zamítnutí připomínky na úpravu vyznačeného omezení (příloha k zápisu z provozní komise DPP)

Rok	Poradí	Měsíc	Garáž	Připomínka - požadavek	Řešení 1	Řešení 2	Řešení	Vystředěk V termínu
2020	39	4	Kučátrov	Linka 125, 136 a 213, žádost o úpravu dopravního značení v ulici Türkova: 1. ke stávajícímu DZ "B 13" doplnit DZ "E 3a" 70m za křižovatkou s ulicí V Benátských směr Litochlebské náměstí a 200m za křižovatkou s ulicí Květnového vítězství směr Chodovec, 2. v úseku podchodu instalovat DZ "B 13" + DZ "E 4" se skutečnou délkou platnosti cca 3m;	100600		DZ je dostačující a není v rozporu se Zákonem č. 361/2000 Sb.	ano zamítnuto 7-8/20
0			Ice	Linka 172, žádost o ořez vegetace v AO Šmichovské nádraží vpravo za výstupní zastávkou;	30		ořezáno	ano 0

Zdroj 22: vlastní zdroj

Se skutečným předmětem připomínky – nemožnost vyznačenou situaci dodržovat – se „systém“ nezabýval a v této situaci podruhé selhal. Značení bylo upraveno až v létě roku 2022 a v nevhodné podobě tak existovalo téměř tři roky. Současné provedení (viz obrázek níže) je již uspokojivé a koresponduje s návrhem zamítnutým o dva roky dříve (viz obrázek výše).

23/ Současná podoba hmotnostního omezení u zastávky Chodovská tvrz (Türkova)



Zdroj 23: vlastní foto

Autorům této studie je známo ještě několik podobných případů na území Prahy (viz obrázky níže), všechny byly vyřešeny až po několikaletém trvání neuspokojivé situace.

24/ Omezení platí ve dvou jízdních pruzích v délce 400 metrů a přes vrcholový oblouk (Türkova)



Zdroj 24: mapy.cz, říjen 2021

25/ Plně obsazený autobus může dosahovat hmotnosti až 19 tun (Naskové x Na Výši)



Zdroj 25: mapy.cz, srpen 2019

Podobným případem je značka omezující délku vozidel v Jinonicích (viz obrázky níže). Historicky osazená značka omezovala provoz vozidel delších než 10 metrů minimálně od roku 2009, kdy ji lze dohledat na prvních snímcích Google Streetview.

26/ Omezení délky vozidel nad 10 metrů již v květnu 2009 (Radlická x Puchmajerova)



Zdroj 26: Mapy Google, květen 2009

27/ Doplněná dodatková tabulka „mimo MHD“ umožňující provoz BUS (Radlická x Puchmajerova)



Zdroj 27: mapy.cz, srpen 2021

Místem přitom celé období vede pravidelná trasa noční autobusové linky 908 (dříve 504) obsluhované kloubovými vozy s délkou 18 metrů. V lednu 2019 odmítl řidič DPP místem projet, protože mu to dopravní značení neumožňuje a problém se začal řešit. Výsledkem bylo doplnění dodatkové tabulky „mimo MHD“, čímž byl provoz autobusů legalizován.

Vyřešení problému trvalo několik měsíců, což koresponduje s tvrzením zástupce TSK, že „projednat jednu značku trvá 3 měsíce“. Situace ale prokazatelně trvala nejméně 10 let, aniž by si ji někdo všiml. Značka je přitom dvakrát předvěstěna a nejedná se tak například o nesnesenou značku.

Všechny výše popsané případy mají společný jmenovatel v tom, že ani posouzení a schválení několika subjekty (autor úpravy, SSÚ, PČR) nezabránilo vzniku nelogické situace. Ve všech případech je předmětnými úseky dlouhodobě vedena trasa autobusových linek, s vydanou licencí a jasně definovanou trasou. V „systému“ by se tato skutečnost měla nějakým způsobem projevit, ať už interně při schvalování na SSÚ, případně vyžádáním stanoviska ROPID (případně DPP).

6.3.3 (Ne)naplňování existujících koncepcí

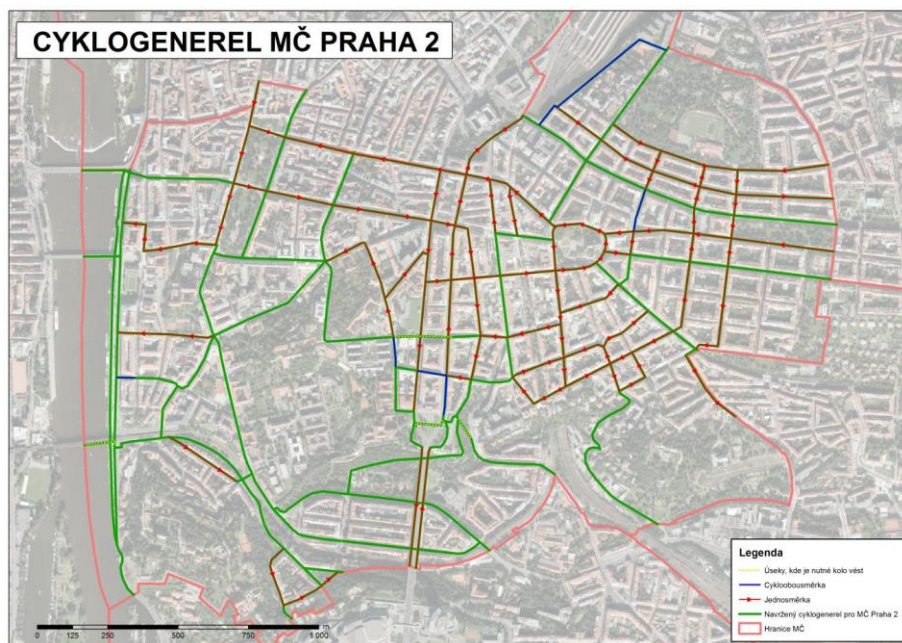
Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	1,0	0,5	1,0			0,5		ano

Na úrovni magistrátu, městských částí a městských organizací existuje mnoho koncepčních, rozvojových nebo metodických dokumentů, jejichž pole působnosti se vzájemně překrývá a ovlivňuje. Materiály ovšem nebývají vždy kompatibilní a nastávají rozpory v uplatňování. Vznikající díla také mívají velmi různorodou kvalitu, která se odráží v progresivnosti návrhů. Bod „Nezájem a nízká míra respektování koncepčních dokumentů“ se objevuje i ve SWOT analýze v P+ z roku 2019.

Koncepční dokumenty pak nezřídka vznikají jako podklad pro čerpání dotací a zároveň připravovány zrychleně, aby byly dodrženy požadované termíny výzev. To se odráží na již zmiňované kvalitě, podrobnosti, odbornosti i skutečném zájmu o danou problematiku. Jakékoliv existující materiály pak mohou být vypracované a schválené radou, ale z různých důvodů neuváděny do praxe.

Příkladem prakticky všech zmíněných výtek může být Cyklogenerel Prahy 2. Dokument vypracovaný a schválený v roce 2015 má pouze 11 stran včetně mapové části (viz obrázek níže), což i na první pohled působí nedostatečně.

28/ Jediný mapový výstup Generelu cyklistické dopravy MČ Praha 2



Zdroj 28: MČ Praha 2

Zpracoval jej sám úřad městské části, prakticky neobsahuje analytickou část a v návrhové části pouze okrajově popisuje několik konkrétních návrhů s minimálním přínosem. Celkovou koncepci sítě, návaznosti na okolní městské části, zajištění odstavů a další běžné součásti zcela vynechává.

Generel je také plný nepřesností a rozporů. Ignoruje například průjezd parky, čímž vynechává rozsáhlá území a zároveň vynechává v té době již povolené průjezdné úseky. V jednosměrných ulicích nezřizuje cykloobousměrky s tvrzením, že je nutné zachovat průjezd pro IZS a MHD, která ale těmito ulicemi nejezdí. Odvolává se na nutnost zajistit bezpečnost všech účastníků provozu a zároveň navádí cyklisty do silně zatížených ulic Resslova, Ječná a Žitná, kde nejsou přítomna ani navrhována jakákoliv ochranná opatření.

Dokument se navíc na několika místech odchyluje od tras městského systému, aniž by toto bylo vysvětleno. Nejzásadnější je ovšem skutečnost, že ani sedm let od jeho schválení radou nebyl naplněn jediný návrh (viz obrázky níže).

29/ Stále jednosměrná ulice Blanická na snímku ze září 2021 (Blanická x Římská)



Zdroj 29: mapy.cz, září 2021

30/ Stále jednosměrná ulice Plavecká na snímku ze září 2021 (Plavecká x Podskalská)



Zdroj 30: mapy.cz, září 2021

Prakticky na celém území Prahy 2 by se přitom mohlo jednat o atraktivní alternativu k jízdě automobilem i MHD, která mnoha historickými a úzkými místy neprojde. V centrální části města tak infrastruktura pro cyklistickou dopravu zcela chybí z důvodu záměrného neřešení ze strany městské části. Tento přístup navíc odporuje všem nadřazeným koncepcím a strategiím podporujícím cyklistiku jako udržitelný způsob dopravy.

6.3.4 Politický vliv na pořadí staveb

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	1,0		1,0			1,0		ano

Dva hlavní investoři dopravních staveb, DPP a TSK uvedly jako nedostatek politický vliv na pořadí staveb. Již tak komplikované sestavování finančních plánů a harmonogramů investic nezdědka narušují politické zásahy, které ovlivňují priority a pořadí staveb městských subjektů.

Nejvýraznějším příkladem bylo prodloužení metra A do Motola, které bylo realizováno namísto zahájení stavby metra D. Příčinou změny byl primátor hlavního města, který dříve dělal starostu Prahy 6 a upřednostnil tak stavbu pro vlastní voliče. Trasa byla navíc politickým zadáním upravena a linka vedena jižním směrem k Nemocnici Motol, čímž se prakticky znehodnotilo zvažované pokračování na letiště.

O skutečném přínosu se dodnes vedou diskuze, neboť Praha 6 měla již tehdy ve směru západ–východ vedeny tři tramvajové tratě na samostatném tělese. Doprava je po nich rychlá a spolehlivá a časová úspora pro cestující u mnohamiliardové stavby minimální. Kritizován je také dlouhý mezistaniční úsek

mezi stanicemi Dejvická a Bořislavka, kde byla původně navržená stanice z úsporných důvodů vypuštěna. Metro zároveň zcela pomíjí křižovatku Vypich, historický dopravní uzel a jednu z radiál města.

K omezení povrchové dopravy s otevřením metra prakticky nedošlo, protože to vedení trasy a umístění stanic neumožňovalo. Provozní náklady v povrchové dopravě tedy neklesly, přínos pro cestující byl minimální a byly proinvestovány miliardy Kč. Náprava situace (změna trasy, dostavba stanic) je prakticky nereálná, případně by byla extrémně finančně nákladná.

Ovlivnění takto významné stavby jedním člověkem v dostatečně vysokém postavení je zcela nevhodné a nemělo by být možné. Přesto mají politici na městské organizace stále rozhodující vliv.

Problematické je také nekritické plnění údajných přání voličů. Autoři studie se při zpracování jiného díla dostali do diskuze se zástupcem Prahy 8, který hájil zachování dvou pruhů v každém směru na ulici Střelničná. Přestože je na světelných křižovatkách a přechodech provoz již dnes zúžen pouze na jeden pruh, požadoval dva pruhy v mezikřižovatkových úsecích zachovat, protože je to přání jeho voličů a on nemá důvod jim nevyhovět.

Jakékoliv odborné argumenty v takovém politickém rozhodování neobstojí a je složité se s tímto přístupem vypořádat. Přes politický vliv na městské subjekty je zároveň možné prosadit realizaci daného návrhu, což může mít dalekosáhlé dopady.

Aktuálními významnými akcemi, kterých se ovlivnění podoby nebo pořadí výstavby může týkat jsou zejména:

- pokračování metra D z Náměstí Míru na náměstí republiky nebo na Žižkov,
- stavbu východní části městského okruhu (soubor tunelů Vlasta),
- Pražský okruh – v gesci ŘSD, možné ovlivnění celostátní politikou,
- Nové spojení 2 – v gesci SŽ, možné ovlivnění typu dopravy vedeného pod zemí⁶,
- Radlická radiála,
- Břevnovská radiála,
- (ne)uzavření nábřeží Starého Města a Malé Strany pro tranzit,
- tramvajové tratě.

6.4 Součet zmínek 2,5 z 7,0

6.4.1 Nepochopení nebo nesouhlas s činností OICT

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka		1,0				1,0	0,5	ne

Několik subjektů vyjádřilo nepochopení či dokonce nesouhlas s inovačními činnostmi OICT. Podle jejich názoru nepřináší jejich inovační projekty skutečné benefity nebo nejsou inovativní. Při neúspěchu projektu pak s následky nefunkčnosti řešení musí potýkat i jiné subjekty.

⁶ Nové spojení 2 je vžitý název pro budoucí železniční tunely přes centrum města, které vytvoří novou kapacitu pro železniční dopravu. Aktuálně probíhající studie Železničního uzlu Praha prověřuje variantní scénáře, jaký typ vlaků má novými tunely jezdit, zda regionální, dálková nebo vysokorychlostní.

Tyto výtky jsou sice oprávněnou kritikou, ale zároveň se jedná o obvyklé jevy pilotních a testovacích projektů. Omyly a slepé uličky jsou proto přirozenou součástí procesu zkoumání a v omezené míře je nutné je akceptovat. Realizovány jsou nadto pouze projekty schválené Komisí RHMP pro rozvoj konceptu Smart Cities.

Je možné, že nepochopení pochází z nedostatečné komunikace projektů ve fázi záměru. Při schůzkách bylo zmíněno, že při prověřování záměru (vytváření karty projektu) nebývají dotčené subjekty osloveny a jsou přizvány až následně, aby se na něm podílely.

K trvalým činnostem OICT padl dotaz ohledně seznamu dat, která vůbec existují a jsou dostupná. K odpovědi byla prezentována webová stránka Golemia s jejich seznamem. Zpracovatelé však nepřišla příliš obsáhlá, a tento dojem se potvrdil i při vlastní návštěvě webu.

Dostupná data lze rozdělit do tří kategorií:

- Datové sady – pozice statických prvků nebo statistické údaje za uplynulá období,
- Specializované přehledy – Zpracovaná data v grafické výstupy
- Rozhraní API – pro implementaci / přebírání aktuálních dat

Datových sad je dostupných poměrně málo (nejen z pohledu dopravy) a drtivou většinu tvoří evidenční a statistické údaje subjektů. Pozice statických prvků (vstupy do metra, parkovací automaty, zákazy stání) nebo statistické údaje za uplynulá období (počet prodaných jízdenek a kuponů, archiv mimořádností DPP) nejsou pro analýzu a plánování dopravy použitelné. Data jsou navíc za velmi dlouhá období, zpravidla roční. Kratší než měsíční agregace nebyla nalezena.

Specializovaných přehledů je v sekci „doprava v datech“ dostupných 11 a jedná se pouze o vizualizovaná data z některých datových sad.

V rozhraní Golemio API pro získávání aktuálních dat je počet nabízených sad nízký a většinou se jedná o duplicitní nabídku statických prvků (pozice prvků, sítě linek, jízdní řády). Skutečně živých dat je k dopravě pouze několik:

- Poloha vozidel PID – dostupné v Mapě PID,
- Odjezdové tabule – dostupné v Mapě PID, na webu PID, DPP a dalších,
- Dopravní kamery – dostupné na TSK, pouze obraz,
- Cyklosčítače – aktuální data ze sčítačů v pětiminutových intervalech.

Výše uvedený výčet čtyř položek je kompletní nabídkou živých dat na platformě Golemio. Kromě cyklosčítačů jsou všechna zbylá data již implementována a běžně dostupná na webu nebo v aplikaci. Relevantní data pro účely analýzy, zpracování nebo o aktuální dopravní situaci tedy dostupné nejsou, přestože platforma existuje.

Dostupná tak nejsou například data ze sčítačů automobilové dopravy, sčítačů u vstupů do metra, kapacita parkovišť P+R, stupně dopravy a další. Aktuální kapacita parkovišť (nejen P+R) přitom online dostupná je, ovšem nikoli přes Golemio, ale na webu TSK (viz obrázků níže).

31/ Aktuální obsazenost parkovišť P+R a parkovacích objektů

Čas	Parkoviště	Volná místa
1 min	Westfield Chodov (P+R)	634
0 min	Letňany (P+R)	561
1 min	Wilsonova (není P+R)	389
1 min	Opatov (P+R)	181
---	Běchovice (nehliďané P+R - max. doba stání 12 hod.)	---
0 min	Depo Hostivař (P+R)	90
0 min	Černý Most 2 (P+R)	76
1 min	Slovan (není P+R)	75

Zdroj 31: TSK; vlastní úprava

Jde ale pouze o „zobrazení dat“ a není dostupný datový tok od zdroje. Implementace do mobilních nebo webových aplikací tak není možná, přestože online data veřejná a sdílená jsou.

6.4.2 Nízká míra sdílení a využívání získávaných dat

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka		1,0				1,0	0,5	ano

Na předchozí bod přímo navazuje nedostatek nízké míry sdílení a využívání získávaných dat. Detektorů, sčítačů a dalších zdrojů aktuálních dat je mnoho, málokdy se ovšem naměřená data využívají. Zpracování, využití nebo vyhodnocení dat v rámci daného subjektu často neprobíhá a jiné subjekty k nim nemají přístup. Z rozhovorů vyplynulo, že data, která nejsou dostupná veřejnosti, nejsou zpřístupněna ani městským organizacím. Velké množství naměřených dat o dopravním proudu a využívání MHD zůstává nevyužito v reálném čase i pro zpracování analýz.

Pro silniční infrastrukturu je klíčovým hráčem TSK, která má detektory a HDRÚ ve správě a může ovlivnit přístupnost dat a napojení do veřejně přístupných systémů. Data o obsazenosti vozidel nebo sčítače v metru závisí pravděpodobně na konkrétním dopravci, ROPID a IDSK jim ovšem mohou nařídít poskytování dat v reálném čase v rámci uzavíraných smluv.

6.4.3 Obtížná koordinace se síťáři

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka		1,0				1,0	0,5	ano

Ve snaze minimalizovat opakované výkopové a stavební práce spolu městské subjekty zejména u rozsáhlejších staveb komunikují. Správci inženýrských sítí ovšem své plány zpravidla nesdílí, v Praze jich působí vysoký počet (125) a jedná se nejčastěji o soukromé subjekty.

V případě investičních akcí do obnovy povrchů tak může dojít ke zmaření nebo snížení kvality investice, pokud je tento narušen. Po skončení prací je sice místo uvedeno do původního stavu na náklady investora, narušení celistvosti povrchu a spodních vrstev konstrukce ovšem představuje riziko nižší

trvanlivosti. Místa napojení nejsou dokonale spojena a působením dopravy a povětrnostních vlivů vzniká výtluk, trhliny a jiné poruchy vozovky, které vyžadují opravy a urychlují degradaci konstrukce.

Koordinace staveb inženýrských sítí je proto přínosná nejen pro obyvatele, ale i pro správce povrchů (chodníky, vozovky), protože šetří finanční prostředky za údržbu a nezkracuje životnost.

Extrémním příkladem takové nekoordinace je ulice Rumunská. TSK zde v roce 2015 realizovalo kompletní obnovu povrchu vozovky v celé šíři třech jízdnic pruhů, v roce 2020 zde začaly dvouleté rekonstrukční práce vodovodu a hlavní kanalizační stoky Vinohrad. Během toho došlo ke znehodnocení povrchu v celé šíři a délce nedávno provedené investice (viz obrázek níže).

32/ Znehodnocení povrchu výkopovými pracemi v ulici Rumunská v září 2022 (Rumunská x Londýnská)



Zdroj 32: vlastní foto

6.4.4 Projednávání na PKD

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	1,0				0,5	1,0		ne

Problematiku projednávání na PKD zmínily všechny tři organizace, které se zabývají preferencí MHD na SSZ. PKD jako specializovaný stavební úřad schvaluje dopravní stavby a dopravní řešení (signální plány) světelně řízených křižovatek. Při rekonstrukcích nebo zavádění preference se ovšem často stává, že vystupuje ze své role schvalovatele a stává se (spolu)tvůrcem.

Překročení 30denní lhůty na vyjádření je zcela běžné, následná odpověď však často obsahuje požadavky na výraznější změnu navrženého řešení. Pracovníci PKD totiž kromě kontroly všech podstatných náležitostí podrobně posuzují i navržený signální plán.

Ačkoliv neexistuje „jedno správné řešení“, mnohdy vyžadují úpravu předloženého návrhu, mnohdy i podstatným způsobem. Za schválené řešení je výsledně odpovědný zodpovědný projektant uvedený v dokumentaci, přestože (značná) část řešení může vycházet z požadavků PKD.

Odbornost a zkušenost pracovníků PKD nikdo ze subjektů zmiňujících tento problém neupírá, jedná se o dlouholeté pracovníky v oboru. U každého řešení ovšem záleží na trochu jiných skutečnostech

a vlastnostech křižovatky, které projektant při návrhu zpravidla zohlednil. Nadřazenost správního orgánu ovšem umožňuje prosazení jiného řešení, přestože původní návrh byl kvalitní a funkční.

Opakované přepracovávání dokumentace a podrobně zkoumání zároveň neúměrně prodlužují schvalování předložených projektů – za překročení 30denní lhůty – a schválení vypracovaného řešení trvá běžně několik měsíců, výjimkou není ani doba jednoho roku. Několik měsíců následně trvá nasazení programu na SSZ, celkem tedy od předložení hotového návrhu do jeho zavedení v provozu uplyne 12 až 18 měsíců. Projednávání zbývajících 250 SSZ bez autobusové preference v tomto režimu je prakticky nepředstavitelné, nemluvě o možných úpravách a vylepšeních některých stávajících křižovatek.

6.4.5 Roztříštěná správa komunikační sítě v gesci státní správy (MČ, SSÚ)

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	1,0	1,0			0,5			ano

Magistrát prostřednictvím PKD zajišťuje výkon státní správy v oblasti hlavních tahů komunikační sítě (viz obrázek níže), zjednodušeně je lze označit jako sběrné komunikace. Městské části Prahy 1 – Prahy 22 pak mají ve správě zbylou většinu silniční sítě.

33/ Místní komunikace I. třídy s působností PKD (MHMP) – červené linie



Zdroj 33: TSK

S postupujícím rozvojem individuální automobilové dopravy a MHD už toto dělení neodpovídá, neboť hlavními nebo využívanými trasami jsou i komunikace ve správě městských částí. Výjimkou není ani ulice ve správě městské části, kde je vedena tramvajová trať, díky čemuž by mohla být považována za významnou městskou komunikaci.

Rozdíl ve správci komunikace se projevuje především jinými prioritami a cíli. Při vytváření širšího uspořádání výrazně záleží na zadavateli, jaké formy dopravy dostanou přednost a jaké bude výsledná skladba jednotlivých prvků. Silniční doprava může být vedena mimo tramvajový pás, parkování může být podélné, šikmé nebo kolmé, cyklopatření mohou a nemusí být navržena, šířka chodníků je variabilní, zelené pásy a stromořadí mohou, ale nemusí být navrženy.

Pokud některou komunikaci vlastní MČ, může svým řešením ztížit realizaci jiných celoměstských opatření. K nesouladu priorit často dochází nedostatečnou komunikací, vzájemnou neznalostí koncepcí nebo jinými cíli. MČ může například upřednostnit parkovací stání před cyklistickým pásem, což může zamezit vytvoření spojnice cyklistické sítě v širší oblasti. Kolmé parkování u více zatížených ulic zase výrazněji ovlivňuje provoz a může způsobovat kongesce, což se projeví mimo jiné zpožděním spojů MHD. Nedostatečná šířka podélného parkování může vytvářet stísněné podmínky pro provoz tramvají, které musí při míjení odstaveného vozidla výrazně snížit rychlost jízdy, v některých případech pak neprojedou vůbec.

I malá, nenápadná změna se může zejména u provozu MHD projevat i v jiných částech Prahy. Roztříštěnost správy komunikací a dříve zmíněný vysoký počet 57 městských částí (viz kapitola **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** na straně **Chyba! Záložka není definována.**) snadno přispívá k mnoha různým úhlům pohledu a velkému množství samostatných koncepcí, ve kterých je složité se s jistotou orientovat.

6.4.6 Závislost na osobních vztazích

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	0,5	1,0			1,0			Ne

S ohledem na vysokou fragmentaci území Prahy na 57 MČ a celkem 23 SSÚ (22 správních obvodů a PKD pro Prahu) se subjekty při projednávání setkávají s mnoha zástupci samospráv a úřadů. Tito zástupci mají dle příslušnosti k danému subjektu rozdílné priority, cíle a vize, které se nemusí shodovat s pohledem navrhovatelů.

Například organizátor dopravy ROPID nebo kancelář IPR se u stejné problematiky řešené na území celého města setkává se všemi typy reakcí, od souhlasných, přes neutrální až k nesouhlasným. Málokdy je ovšem možné nalézt kompromis, který by vyhověl všem subjektům.

Existence osobních vazeb na klíčové pracovníky schvalujících institucí může procesy výrazně urychlit, případně vůbec umožnit projednatelnost a průchodnost návrhu. Jelikož se tyto stakeholdeři setkávají pravidelně, dochází mezi nimi k vytvoření profesního vztahu. V rámci něj zpravidla dochází ke vzájemné komunikaci nad rámec běžného rozsahu a dotyční se například předběžně informují o připravovaných záměrech vlastních subjektů.

Ke vzniku této „přátelské“ vazby ovšem nemusí dojít a existují také situace, kde je obtížná i běžná, nezbytná komunikace. Z tohoto důvodu je (nutná) existence osobních vazeb hodnocena jako nedostatek, protože na ní nemá být profesní komunikace závislá. Například urychlení schvalování by nemuselo být vždy nutné, pokud by standardně docházelo k dodržování vyjadřovacích lhůt.

Velmi pozitivním příkladem naproti tomu byla příprava a realizace rekonstrukce Barrandovského mostu. Dva roky připravovaná omezení byla koordinována v rámci celé Prahy, ŘSD a správců sítí, aby byly na zahájení stavby připraveny objízdné trasy a dopravu na nich neomezovala významnější stavební činnost.

Všechny akce se povedlo dokončit včas a při první etapě v roce 2022. K překvapení všech zúčastněných nenastaly prakticky žádné dopravní komplikace. V tomto konkrétním případě pravděpodobně sehrál roli společný zájem a z něj plynoucí ochota ke spolupráci. Nemělo by se ovšem jednat o výjimečný případ, ale pravidlo.

Za příklad dobré praxe v dalších budoucích velkých projektech Prahy v oblasti dopravy lze proto považovat roli dobře fungujícího lídra a jeho týmu (v tomto případě Ing. Václav Bláha z TSK), který na pracovišti rozvíjel úzký tým odborníků.

Okomentoval(a): [PJ10]: Bude doplněno přímo od Ing. Bláhy

6.4.7 Chybí propojení organizací

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka		0,5	0,5			1,0	0,5	ano

Při společném řešení mezioborových témat zpravidla chybí koordinační činitel, který by měl rozhodující slovo a projekt jako celek řídit. Aktuálně tuto úlohu částečně supluje náměstek pro dopravu Adam Scheinherr, který věnuje velké množství energie výkonu své funkce náměstka. Jiný nominant nemusí v této činnosti pokračovat a propojení organizací opět zanikne.

Nadřazená autorita chybí nebo se neprojevuje i u projektů, kde došlo mezi subjekty k dohodě. Zástupce THMP popsal situaci, kdy se s vedoucím pracovníkem jiného subjektu dohodl na postupu při zadávání IT projektu, aby bylo výběrové řízení maximálně transparentní a dodané řešení přínosné. Vedoucímu pracovníkovi podřízený, ale částečně nezávislý zaměstnanec tuto zakázku ale vypsal jiným způsobem a mimo jiné hrozil vznikem vendor lock-inu.

Tento symptomatický případ označuje situaci chybějících pravidel od autority (MHMP), která nastavuje podmínky. Jasná politická i úřední deklarace postupů a priorit dnes chybí a není dostatečně vyžadována.

6.5 Součet zmínek 2,0 z 7,0

6.5.1 Pomalé šíření preference MHD

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	0,5				0,5	1,0		ano

Preference MHD je dnes již nedílnou součástí pražského systému. Zatímco SSZ s tramvajovým provozem již preferenci prakticky všechny zahrnují, u autobusů je to pouze polovina. Tempo růstu je zároveň velmi pomalé (viz tabulka níže), protože se nejedná o politickou prioritu. Personální kapacity zúčastněných organizací (DPP, ROPID, TSK) se tak této problematice věnují spíše okrajově. Zároveň nastávají komplikace při návrhu a projednávání dopravních řešení (viz kapitoly 6.2.2, **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**, 6.4.4, **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**).

34/ Vývoj počtu SSZ s preferencí autobusů

Rok	Celkový počet SSZ	SSZ s preferencí BUS	Podíl SSZ s preferencí
2011	594	144	24,2 %
2013	626	180	28,8 %
2014	634	200	31,5 %
2015	646	206	31,9 %

2017	660	231	35,0 %
2019	667	245	36,7 %
2021	675	260	38,5 %

Zdroj 34: TSK, Ročenka dopravy 2021 a 2015; vlastní zpracování

Od roku 2017 lze pozorovat zpomalení tempa růstu, a to i přesto, že celkový počet SSZ také roste pomaleji. Skutečné zpomalení zavádění preference je tedy o to výraznější. Mezi lety 2014 a 2021 byla preference autobusů realizována pouze na 60 místech, stejný počet aplikací v předchozím období trval pouze tři roky (2011–2014).

V roce 2015 navíc došlo k vybavení 167 SSZ hardwarem pro detekci autobusů, jehož osazení je pro funkčnost nezbytné. Pokud od roku 2014 došlo k navýšení počtu SSZ s preferencí pouze o 60 křižovatek, znamená to že dvě třetiny 64 % hardwaru stále nejsou zprovozněny. Dvě třetiny investice tak ani po sedmi letech nemají přínos. Při tempu posledních let cca 8 SSZ ročně bude zprovoznění hardwaru z roku 2015 dokončeno v roce 2035 a zavedení preference na všech SSZ s provozem autobusů v roce 2055.

P+ z roku 2019 přitom v opatření 323 „Doplnění preference BUS na SSZ s detekcí“ uvádí jako termín dokončení rok 2030, tempo zavádění se tedy bude muset o polovinu zvýšit. Návrh číslo 222 „Preference BUS na křižovatkách se SSZ“ pak v rozporu s předchozím jmenovaným uvádí, že na konci roku 2028 bude dokončeno „plošné vybavení všech křižovatek řízených SSZ na území HMP s provozem BUS systémem detekce vozidla před křižovatkou a nasazení signálních programů, které reálně a efektivně udělují prioritu průjezdu vozidel VHD křižovatkou.“

V takovém případě by muselo dojít k zavádění 44 upravených dopravních řešení ročně, což je při současné pomalosti zcela nereálná představa. Způsob násobného navýšení počtu realizací uveden není, stejně jako není prověřena kapacita na straně dodavatelů.

Potřeba projekt rychle dokončit pak může vést k nedostatečně kvalitním a vyladěným řešením. Toto riziko je u opatření 222 také přímo uvedeno: „Nekomplexní/nedůsledná realizace preferenčních opatření; realizace opatření částečně („snaha vyhovět všem“ – typicky vede k nezlepšení podmínek pro provoz veřejné dopravy i zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu = zmaření investice z veřejných prostředků).“

Další zajímavostí je zařazení opatření 359 „Zřizování preference TRAM při obnově a výstavbě SSZ“ do návrhu. Podobné opatření pro autobusy nejen není zařazeno, ale nebylo ani v zásobníku opatření. Nová SSZ tedy dle P+ mohou vznikat i bez preference pro autobusy.

6.5.2 Málo prostoru pro koncepční činnost

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka			1,0			1,0		ano

Nedostatek prostoru pro koncepční činnost byl sice zmíněn v rozhovoru s TSK a s INV. Skutečnost se však dotýká prakticky všech organizací i obyvatel. TSK spravuje nejširší infrastrukturní síť pro různé módy dopravy a má vliv na celou Prahu.

Aktuální koncepční činnost zahrnuje především velké infrastrukturní projekty a rekonstrukce, plány infrastruktury nebo udržování aktuálnosti modelu dopravy. Nezůstává ovšem prostor pro vlastní analýzu stávajících míst infrastruktury, intenzit dopravy, skutečného fungování SSZ a dopravních řešení

obecně, která by mohla být upravena, aby lépe odpovídala současnému provozu, požadavkům nebo estetickým standardům.

Jedním z příkladů může být prověřování aktuálnosti a potřeby osazeného dopravního značení. Některé svislé dopravní značky časem pozbyly smyslu (viz obrázky níže), případně jejich osazení není nutné. Jiné lze například přesunout na sloup veřejného osvětlení, případně sdružit s jinými značkami, aby nedocházelo k zaplnění prostoru sloupky dopravního značení.

35/ Značka postrádající smysl – její platnost končí po 5 metrech na zadní hranici křižovatky – na snímku ze srpna 2019 (Italská x Dudova)



Zdroj 35: vlastní foto

36/ Značka postrádající smysl – viz obrázek vlevo – přítomná i o tři roky později, v srpnu 2022 (Italská x Dudova)



Zdroj 36: vlastní foto

37/ Značku zastávky je možno přesunout na sloup VO místo „dočasné“ zrušeného K+R (Vinohradská 2733)



Zdroj 37: Mapy.cz

38/ Omezení rychlosti v zóně 30 dovolenou rychlost ve skutečnosti zvyšuje (Jasmínová 2690)



Zdroj 38: vlastní foto

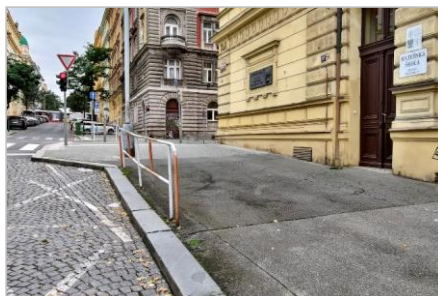
Jiným příkladem může být historicky osazené zábradlí v mezikřižovatkových úsecích, které má omezit přecházení mimo přechody. Na mnoha komunikacích bylo dodatečně vytvořeno podélné parkování, přecházení je tedy omezeno „přirozeně“. Zábradlí navíc ztěžuje nebo znemožňuje vystoupit cestujícím na straně spolujezdce, celé osádce vozidla pak brání v přístupu na chodník (viz obrázek níže).

39/ Příklad nadbytečného zábradlí omezujícího přístup k vozidlu (Vinohradská 1535)



Zdroj 39: vlastní foto

40/ Zábradlí naproti vchodu do mateřské školy omezuje přístup z jí vyhrazených míst K+R (Šumavská 920)



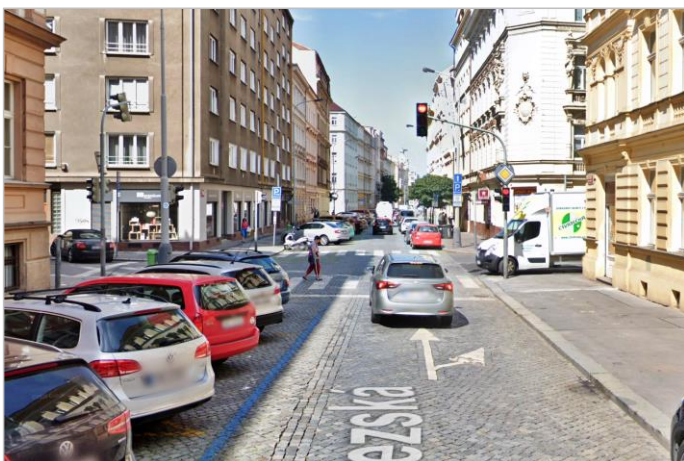
Zdroj 40: vlastní foto

Provoz výrazným způsobem ovlivňují také světelně řízené křižovatky. Některé je přitom možné zrušit, neboť se jejich provoz ukazuje jako zbytečný. Intenzity provozu nebo chodců ani po letech nárůstu dopravy nedosahují hodnot pro zřízení SSZ. Zrušení je často možné pouhým vypnutím, případně úpravami malého rozsahu, spočívající zejména ve snížení počtu řadících pruhů a zkrácení přechodů.

Místo řízení dochází spíše ke zdržování slabého provozu, což se projevuje zejména přecházením chodců mimo signál „Volno“. Silniční komunikace kvůli vyššímu počtu řadících pruhů zabírá více prostoru, přechody pro chodce jsou delší, což vede k delšímu zastavení vozidel.

Příkladem jsou SSZ v jednosměrné ulici Slezská na Vinohradech, v jejíž části je navíc rychlost omezena na 30 km/h. Souběžná ulice Korunní s obousměrným provozem, po které jezdí i tramvaje, světelně řízené křižovatky prakticky neobsahuje. Například SSZ 3.353 je světelně řízena křižovatka jednosměrné ulice Slezské s Perunovou, která je na jednu stranu jednosměrná ven z křižovatky (nevytváří tedy křižovatku) a druhé rameno je slepé (viz obrázky níže).

41/ Křižovatka s nadbytečným SSZ 3.353; do slepé ulice vlevo nelze kvůli VDZ legálně odbočit (Slezská x Perunova)

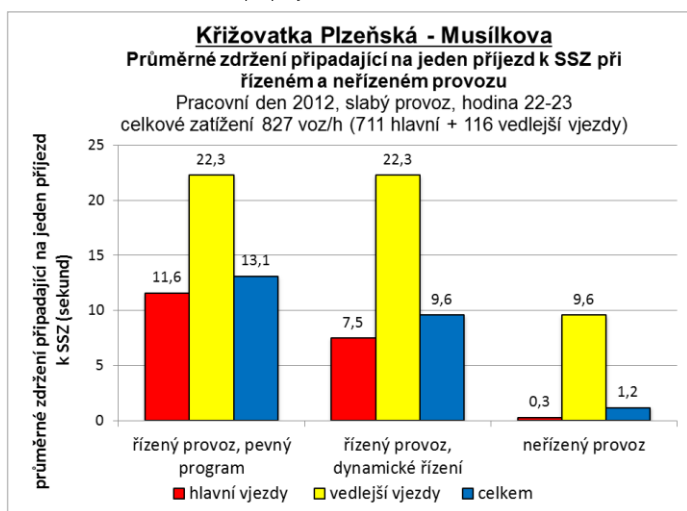


Zdroj 41: Mapy Google

Všechny křižovatky ve Slezské ulici fungují v pevném programu 24 hodin denně a jsou vzájemně koordinovány na průjezd vozidel, což dále zhoršuje prostupnost pro pěší.

Celodenní řízení provozu pomocí SSZ se ostatně ukazuje zbytečné až nevhodné na většině pražských křižovatek. Při minimálním provozu ve večerních a nočních hodinách je řízení SSZ vždy časově méně výhodné než volný provoz dle dopravního značení (viz obrázek níže)

42/ Průměrné zdržení vozidel při průjezdu křižovatkou



Zdroj 42: ČVUT FD

Přes den silně zatížená křižovatka na hlavní sběrné komunikaci Plzeňská je ve večerních hodinách zatížena pouze slabým provozem. Dynamické řízení proti pevnému plánu snížilo zdržení o 27 %, neřízený provoz znamenal snížení zdržení o 88 %. V hlavním směru vozidla projíždějí neovlivněna a vozidla z vedlejších vjezdů se s minimálním zdržením vejdou do mezer mezi jednotlivými vozidly.

Podíl zastavených vozidel při neřízeném provozu klesl ze 45 % na 9 %, což při ročním vyčíslení nočního provozu (22–6) vytváří 499 000 zbytečných zastavení, nadspotřebu PHM 7711 litrů, a 17,735 tun emisí CO₂. Tyto nezanedbatelné hodnoty se týkají pouze jedné křižovatky, na konci roku 2021 však bylo na pražské síti 675 SSZ. Většinu z nich je možné při slabém provozu vypnout, děje se tak pouze na malé části z nich.

Opatření „Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách“ bylo obsaženo i v P+ z roku 2019. I přes slibný název se ale jednalo o „zavedení systémového vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách na vytipovaných SSZ“, kterých bylo zhruba 15. Celosíťová aplikace (s oprávněnými výjimkami) by přitom plnila dva strategické cíle P+: Snížení uhlíkové stopy a Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti. Jiný nositel, který by toto opatření mohl navrhnout nebo se jím zabýval přitom kromě TSK není.

TSK je označována jako „správce komunikací“, přičemž není vyjasněno, zdali pouze udržuje majetek ve své správě, nebo ho má z vlastní iniciativy i rozvíjet. Kromě nedostatku personálu pro tuto agendu může být příčinou také vnímání existujícího stavu jako „daného“, který není možné změnit. Vytvářením další agendy by vznikla nová činnost, kterou není nezbytné provádět a vyžaduje finanční prostředky na

zpracování a realizace. Odstraňování nadbytečného dopravního značení a SSZ přitom vede ke snížení provozních nákladů a mělo by být v zájmu subjektu i zřizovatele.

Z důvodu zaměstnání operativní činností zbývá méně prostoru i pro víceoborová témata jako je liniová i bodová preference vozidel MHD, sdílené služby (kola, koloběžky, auta), elektromobilita nebo celková provázanost dopravních módů a systémů.

6.6 Součet zmínek 1,5 z 7,0

6.6.1 Roztříštěnost IT systémů

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka		0,5					1,0	ne

Historicky vznikající IT řešení byla často řešena odděleně v rámci úseků organizace. Při snaze o spolupráci, předávání dat nebo poskytování přístupů jiným subjektům je velmi obtížné tyto prvky implementovat, protože každý projekt je jiný a vzájemně často nejsou kompatibilní.

Příkladem může být libovolný kamerový systém, který většinou přebírá do správy THMP. Kamerových systémů je na území Prahy nespočet: svoje systémy mají jednotlivé městské části, HMP, DPP, TSK, PČR, některé městské policie, ŘSD, SŽ a mnohé další subjekty. Ke každému systému zároveň existuje pouze definovaný okruh uživatelů, kteří k němu mají přístup. Implementace všech řešení do jednotného systému s přístupem všech subjektů ke všem zdrojům je v nejbližších letech obtížně realizovatelný.

Podobná situace nastává u dopravních dat z detektorů a sčítačů. Tato zatím nejsou přímo sdílána, ale dodána pouze na vyžádání. Některá SSZ (zejména ta v soukromém vlastnictví, viz kapitola 6.2.2) zároveň nejsou připojena na HDRÚ a nelze je tedy dálkově ovládat.

6.6.2 Stanoviska PČR

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	1,0				0,5			ne

Kromě schvalování na PKD nebo SSÚ je klíčové také stanovisko PČR k navrženému dopravnímu řešení. Jejich častým jevem ovšem bývá obecnost, alibismus nebo technokracie.

Obecná vyjádření popisují situaci, kdy je stanovisko pouze popisem, že PČR souhlasí s realizací, pokud jsou splněny vyjmenované zákony, předpisy a normy. Tedy například šířky jízdních pruhů, bezbariérové řešení a prvky pro nevidomé, odpovídající dopravní značení a podobně. Vzhledem k situacím popisovaným v kapitole **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**, kdy vzniklo nesmyslné osazení dopravní značek, je na místě otázka, zdali někdo dokumentaci skutečně posuzoval, nebo bez dalšího prověřování odeslal odpověď dle připravené šablony.

Alibismus vyjádření lze shrnout PČR používaným pojmem „bezpečnost“. Při vydání nesouhlasného stanoviska je právě bezpečnost nejčastějším důvodem nesouhlasu, výklad tohoto pojmu je přitom nejasný a velmi široký. Navržené dopravní řešení může splňovat všechny předepsané náležitosti a projektant při návrhu zpravidla zohlednil místní podmínky, přesto může být ze strany PČR z různých důvodů neakceptováno.

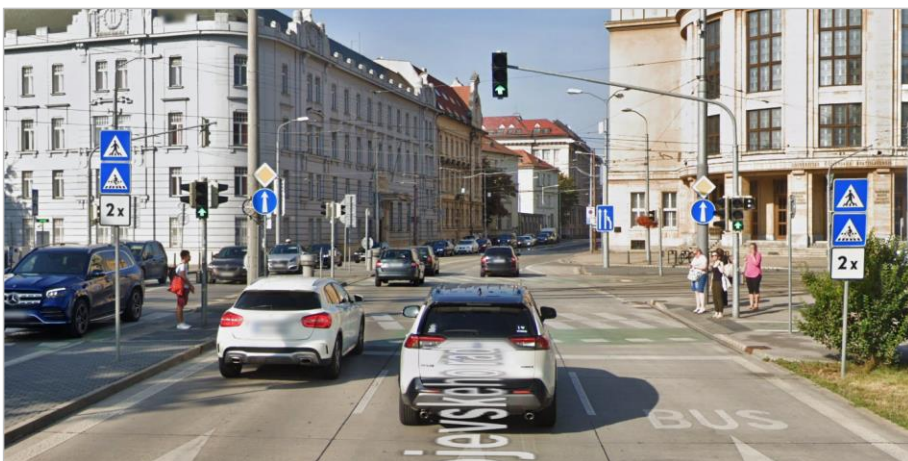
44/ Průběžný pruh za křižovatkou nepokračuje a vozidla vjíždějí na kolej v křižovatce (Na Slupi x Svobodova)



Zdroj 44: mapy.cz, září 2021

V Bratislavě je v rámci preferenčního opatření BUS pruh ukončen až v křižovatce (viz obrázek níže), respektive na její zadní hranici, čímž přímo porušuje výše uvedenou zásadu o počtu jízdních pruhů. Vzhledem k tomu, že se jedná o profesionální řidiče autobusů, není taková situace problematická. Jak bylo zmíněno, takové situace fakticky existují i v Praze a také nejsou předmětem zvýšené nehodovosti.

45/ Ukončení BUS pruhu až v prostoru křižovatky (Dostojevského rad x Vajanského nábrežie, Bratislava)



Zdroj 45: Mapy Google, srpen 2022

Dalším příkladem může být nesouhlasné stanovisko PČR ke zrušení SSZ, protože světelně řízená křižovatka je obecně považována za bezpečnější řešení. Platnost tohoto tvrzení má limity a platí pouze na křižovatkách, kde je provoz SSZ opodstatněný. Pokud je ale SSZ navrženo nebo provozováno na křižovatce s nízkým provozem a chodci běžně přecházejí vozovku na signál „Stůj!“, riziko nehody se naopak zvyšuje.

K technokracii lze zařadit rigidní trvání na normách, které ovšem nejsou závazné, ale pouze doporučené. Současný stav, jakkoliv nevyhovující, je brán jako daný a není předmětem výtek. Nový, kvalitativně lepší, ovšem ne zcela normový návrh je pak odmítnut, protože (doporučující) normy nespĺňuje. Ve stísněných poměrech je ovšem nalezení jiného řešení často nemožné a alespoň částečné zlepšení situace je nelogicky blokováno.

Posledním bodem problematiky jsou nezamýšlené důsledky požadavků na šířkové uspořádání. Při určité kombinaci na širší variantu parkovacích stání, šířky cyklistického opatření a šířky jízdního pruhu vznikne dostatek prostoru pro zastavení vozidel ve druhé řadě. Průjezd okolo odstaveného vozidla ale může být stísněný a rozměrnější vozidla, autobusy nebo tramvaje musí při průjezdu výrazně snižovat rychlost jízdy.

Stanovisko PČR má při posuzování na SSÚ pouze doporučující charakter, úřady však zpravidla bez zbytku řídí. Na základě mnohdy povrchních argumentů je tak znemožněna realizace kvalitativně lepších dopravních řešení, než je současný stav.

6.6.3 Vendor lock-in

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka						0,5	1,0	ano

Přetrvávajícím problémem některých IT systémů je vendor lock-in, který neumožňuje vypovědět smlouvu s dodavatelem bez významného narušení fungování organizace a/nebo platby vysoké pokuty. Tyto situace se zejména THMP snaží aktivně řešit, u některých subjektů ale v rámci vnitřních systémů stále přetrvávají.

Zmíněn byl příklad kamerového systému MČ, k jehož datovému toku se lze dostat pouze zadáním přístupových kódů. Těmi ale disponuje pouze dodavatel a nikoliv MČ. Pokud chce MČ systém nadále využívat, musí pravidelně platit dodavateli, aby ji od systému neodpojil a stává se lehce „vydíratelnou“.

Ani v dnešní době pak nejsou některé zadávací dokumentace výběrových řízení napsány dostatečně otevřeně, aby nemohlo dojít ke vzniku nového vendor lock-inu.

6.6.4 Vlastnictví po provedení investice

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka	1,0					0,5		ne

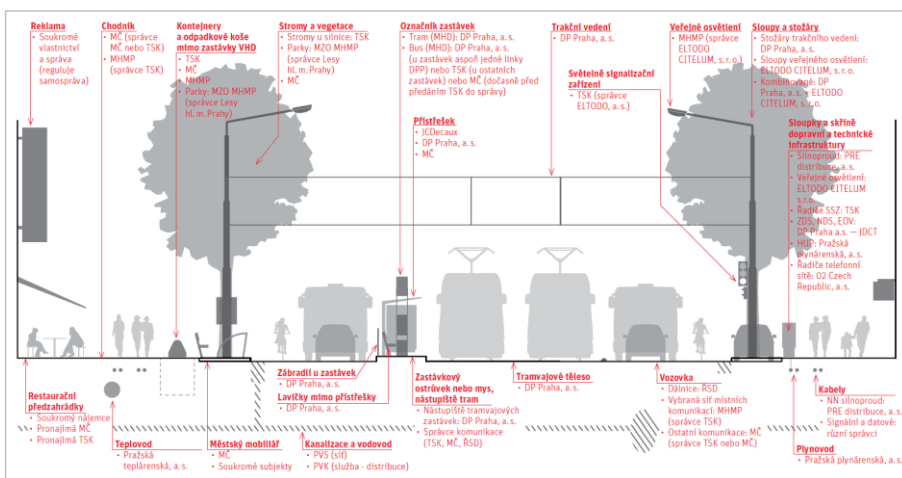
Problémovým bodem je také vlastnictví po provedení investice. Po realizaci stavby případnou vybudované objekty investorovi. Ten je sice následně může předat do správy jinému subjektu, ten je ovšem nemusí přijmout. Důvodem odmítnutí může být například neznalost konkrétního prvku, dosud nepoužitá technologie údržby nebo prostý nedostatek financí.

Správce navíc nelze jednoznačně vybrat a záleží na dohodě subjektů, zdali bude například lavičku na zastávce spravovat DPP, MČ, TSK, THMP nebo jiný subjekt. Akciové společnosti (DPP, OICT, TSK, THMP) zároveň nemohou majetek převést bezúplatně, protože se na ně vztahují běžné tržní principy.

Z tohoto důvodu má například DPP ve vlastnictví několik SSZ (například v terminálu Letňany), k jejichž správě nemá vytvořenou strukturu, není a ani nemá být náplní jeho činnosti. Podobným způsobem zůstaly v soukromém vlastnictví i jiné SZZ (viz kapitola 6.2.2).

Pestrost vlastníků a správců ilustruje schéma z Manuálu tvorby veřejných prostranství od IPR (viz následující obrázek).

46/ Schéma vlastnictví a správců jednotlivých částí a prvků veřejných prostranství



Zdroj 46: IPR, Manuál tvorby veřejných prostranství

6.7 Součet zmínek 1,0 z 7,0

6.7.1 Majetkové formy městských společností

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka		1,0						ano

Majetkové formy městských společností ovlivňují vliv MHMP na řízení a ovlivňování chodu organizací. Městem vlastněné společnosti se řídí běžnými pravidly platnými pro akciové společnosti, a jejich jediný akcionář, HMP, jim tedy fakticky není nadřazen. Na rozdíl od příspěvkových organizací (IPR, ROPID) nemůže MHMP akciovým společnostem zadávat úkoly přímo, ale je nutné je „žádat o spolupráci“. Těto žádosti ovšem nemusí být vyhověno a řízení ze strany MHMP je pak výrazně ztíženo.

V případě delšího trvání nespokojenosti s vedením městské akciové společnosti je možné management odvolat, jedná se ovšem o delší a politicky složitý proces. MHMP i politické subjekty se tak dostávají do paradoxní pozice, ve které nemohou dění v městských společnostech výrazně ovlivňovat, ale domněle nebo fakticky jsou za jejich činnost odpovědné. Faktická nadřazenost městské akciové společnosti se projevuje například u DPP, který svůj vliv může využít k ovlivňování rozhodování organizátora ROPID, přestože ten by mu měl být jako dopravci nadřazen.

7 prizvaných městských subjektů zároveň spadá do kompetencí třech různých náměstků. Političtí zástupci z různých stran pak mohou prosazovat jim blízké vize a cíle, což kooperaci městských subjektů dále komplikuje.

6.7.2 Nedostatek lidí na MČ a SSÚ

Subjekt	DPP	IPR	INV	OICT	ROPID	TSK	THMP	P+
Zmínka		1,0						ne

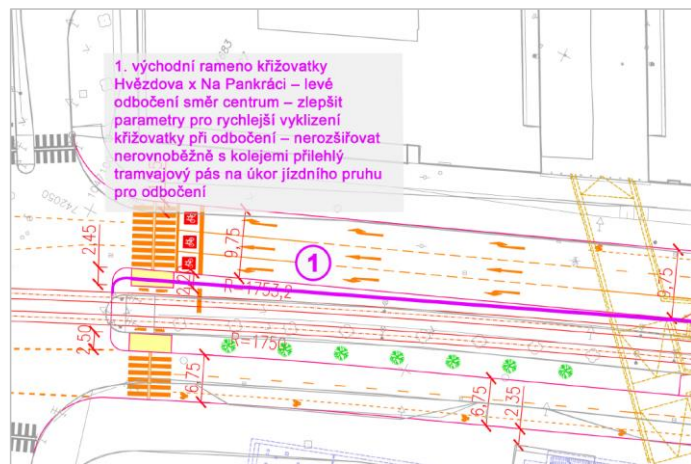
Při přípravě investičních záměrů je snaha zapojit do přípravy i příslušnou městskou část. Její zástupci se tak účastní již od počátku projektu a výsledné řešení reflektuje kompromis všech zúčastněných subjektů. To usnadňuje jeho schválení a vydání stavebního povolení a realizaci, což by se při pozdějších připomínkách mohlo zdržet nebo zastavit.

IPR věnující se kultivaci veřejného prostoru a vytváření koncepčních zadání při celkových rekonstrukcích ulic se těchto jednání účastní nejčastěji, setkává se však s nedostatečným personálním obsazením příslušných pozic na úřadu MČ, případně jejich nedostatečnou odborností.

Pracovníky MČ je IPR odkázán na SSÚ, která ale není zástupcem městské části. Přístup SSÚ jakožto úřadu je navíc spíše oponentní než vstřícný, a ochota poskytovat konzultace nebývá vysoká. Na tuto činnost navíc není SSÚ dimenzován a nemá na ni vyčleněn personální kapacity.

Příkladem neobdobnosti může být připomínka MČ Praha 4 ke studii TT Na Veselí – Budějovická, kterou schválila rada městské části Prahy 4 na zasedání dne 19.08.2020 (číslo 15R-577/2020). U křižovatky Na Pankráci x Hvězdova navrhuje rozšíření silničního pásu s řadícími pruhy (viz obrázek níže).

47/ Příklad neobdobné připomínky ke studii TT schválené radou MČ



Zdroj 47: MČ Praha 4, příloha č. 1 usnesení číslo 15R-577/2020

I při základní znalosti navrhování dopravních staveb lze přitom jednoduše vysvětlit důvod, proč se pás podél tramvajových kolejí rozšiřuje. Kóty uvedené nalevo označují šířku dělicích ostrůvků přechodu, který vyžadují určitou šířku (ideálně alespoň 2,50 m, minimálně 1,75 m). Kratší přechody znamenají zkrácení vyklizovacích časů při změně signálů. Na jednotlivých částech přechodu tedy může delší dobu

svítit „Volno“, případně je možné rychleji změnit směr příjezdu vozidel. Navrhovaná šířka komunikace 9,75 m zároveň třem jízdním pruhům s rezervou postačuje a není důvod šířku vozovky navyšovat.

V rámci fungování úřadu MČ k vysvětlení této problematiky z nějakého důvodu nedošlo a nadbytečná připomínka byla schválena radou MČ. Při jejím nesplnění se pak může stát předmětem sporu mezi MČ a investorem studie, zpravidla HMP, což zhorší vzájemné vztahy a spolupráci na jiných projektech. Vnitřní fungování MČ a SSÚ tedy nepřímo ovlivňuje i činnost HMP a městských organizací.

Důvody obecného nedostatku pracovníků MČ a SSÚ jsou velmi pravděpodobně shodné s příčinami v městských subjektech – nedostatečném ohodnocení pracovníků (viz kapitola 6.2.1 na straně 39).

7 ZAHRA NIČNÍ PRA XE ORGANIZACE DOPRA VY

V této části je představena struktura řízení a správy dopravního systému prostřednictvím představení jednotlivých organizací v následujících referenčních městech:

- Bratislava
- Budapešť
- Mnichov
- Londýn
- Varšava
- Vídeň

7.1 Bratislava

7.1.1 Správa města

Magistrát města Bratislavy

V oblasti dopravy zastupuje tuto agendu Sekce dopravy, která je rozdělena na následující oddělení:

- Projektová kancelář – sekce dopravy
- Oddělení cyklodopravy
- Oddělení dopravního inženýrství
 - Ref. dopravního plánování
 - Ref. řízení dopravy
 - Ref. modelování dopravy
- Oddělení dopravních povolení
 - Ref. technických činností a speciálního stavebního úřadu
 - Ref. kontroly
- Oddělení hromadné dopravy

7.1.2 Příspěvkové organizace

Generální investor Bratislavy (GIB), p.o.

GIB byl zřízen městským zastupitelstvem Hlavního města SR Bratislavy dne 1.1.1991 jako nástupnická organizace po Výstavby hlavního města Bratislavy (VHMB).

Jedná se o příspěvkovou organizaci, která vykonává pro Hlavní město SR Bratislava funkci investora a veřejného zadavatele investic a veřejných prací financovaných z rozpočtových prostředků hlavního města SR Bratislavy, a to na základě písemných pověření vydávaných primátorem hlavního města SR Bratislava po schválení městským zastupitelstvem Hlavního města SR Bratislavy v rámci předmětu hlavních činností.

Ze své přenesené odpovědnosti za rozvoj spravovaného území hl. městem a MČ Bratislavy klade GIB hlavní důraz na zajišťování následujících činností:

- zabezpečení vstupních podkladů pro začínající stavby,
- majetkoprávní uspořádání pozemků (podklady) staveb,
- zabezpečení přípravy budoucích staveb,
- zajištění financování staveb,
- vyhlášení a organizování veřejných zakázek,

- zabezpečení projektové přípravy stavby pro územní a stavební řízení,
- zabezpečení stanovisek k přípravě staveb jiných investorů a MČ Bratislavy,
- zajištění smluvních vztahů pro realizaci stavby a prací s nimi spojenými,
- technický dozor realizovaných staveb,
- předání dokončených investic budoucím uživatelům,
- zajištění jiných činností v rámci výkonu investorsko-inženýrské činnosti
- provádění poradenské a koordinační služby pro jiné investory,
- vyhotovování nebo obstarávání odborných posudků a expertiz.

V těchto činnostech přípravy a realizace staveb převažují hlavně:

- dopravní a inženýrské stavby – komunikace na území hlavního města,
- inženýrské sítě,
- výstavba silničních světelných signalizací,
- televizní dohled křižovatek na území hlavního města,
- rekonstrukce křižovatek, mostů, dálničních přivaděčů,
- výstavba nadchodů, obchvatů, chodníků,
- cyklistické trasy,
- sociální stavby (zejména výstavba nájemních bytů),
- výstavba polyfunkčních domů, obytných domů a objektů občanské vybavenosti.

Metropolitní inštitút Bratislavy (MIB)

Další příspěvková organizace hlavního města Bratislavy je Metropolitní institut Bratislavy (MIB). MIB představuje koncepční institut v oblasti architektury, územního plánování, participace a strategického plánování.

Tvoří ho tým odborníků a odbornic z architektury, urbanismu a rozvoje města, který plánuje růst a rozvoj tak, aby stoupala kvalita života i kvalita veřejného prostoru. Cílem MIB je v městských projektech a plánech podporovat kvalitní architekturu a funkční řešení odrážející potřeby obyvatel Bratislavy, i vzhledem ke společenským a klimatickým změnám.

Funkce MIB jsou následující:

- utváření zadání a vyhlášení architektonických soutěží, kde architekti kladou důraz na funkčnost a kvalitu provedení,
- zajišťování standardizaci zásahů v městském prostoru pomocí tvorby manuálů a principů,
- nastavování transparentní a udržitelné městské mobility a územní plánování, tvorba strategických dokumentů (urbanistické, architektonické, procesní),
- upřednostňování veřejného zájmu.

7.1.3 Obchodní společnosti

Bratislavská integrovaná doprava, a.s. (BID)

Bratislavská integrovaná doprava, a.s. byla založena 30. června 2005 s cílem integrovat dopravní služby v bratislavském regionu. Podle společenské smlouvy je jejím 65% vlastníkem Bratislavský samosprávný kraj a 35% vlastníkem Hlavní město SR Bratislava. V roce 2009 změnila svou právní formu ze společnosti s ručením omezeným na akciovou společnost.

Společnost zajišťuje úkoly a úkony při realizaci projektu integrované dopravy na základě smluvních vztahů s objednateli dopravy - hl. městem SR Bratislavou, Bratislavským samosprávným krajem a Ministerstvem dopravy, výstavby a regionálního rozvoje SR, a dále také s rozhodujícími dopravci v regionu – Dopravním podnikem Bratislava, Slovak Lines a Železniční společností Slovensko. Do projektu se postupně budou připojovat i další dopravní společnosti.

Od spuštění integrované dopravy má společnost na starosti i koordinaci dopravní obslužnosti tak, aby se zachovávaly standardy dopravní obslužnosti.

Mezi hlavní úkoly BID patří:

- koordinace činností, vedoucích k vytvoření plnohodnotného integrovaného dopravního systému z hlediska ekonomického, technologického a organizačního
- vypracování návrhu dopravních a přepravních výkonů jednotlivých druhů doprav zajišťujících dopravní obsluhu obsluhovaného území
- vypracování podkladů pro koordinaci linek a spojů jednotlivých druhů doprav
- vypracování dopravních standardů a kritérií pro posuzování dopravy
- vypracování rámcových plánů nabídky a produkce provozních výkonů
- koordinace společného tarifu a podmínek pro přepravu
- vypracování koncepcí pro marketing, reklamu, práci s veřejností a informovanost cestujících
- provádění průzkumů kvality, výkonů a hospodárnosti přepravy
- realizace dělby tržeb z jízdného mezi dopravce
- kontrola ekonomických ukazatelů v nákladové položce integrovaných dopravců
- vypracování podkladů pro veřejné soutěže pro objednatele
- zastupování objednatelů dopravy při koordinaci se zahraničními systémy integrované dopravy

Bratislavská integrovaná doprava, a.s. úzce spolupracuje s integrátory veřejné dopravy z České republiky – od roku 2006 je členem České asociace organizátorů veřejné dopravy (ČAOVD).

Dopravní podnik Bratislava, a.s. (DPB)

Dopravní podnik Bratislava, akciová společnost je 100% dceřiná společnost hlavního města SR Bratislavy, která je jediným poskytovatelem MHD na území města Bratislava. Kromě linek MHD provozuje také příměstské linky a pravidelné mezinárodní autobusové linky. DPB provozuje trolejbusovou, autobusovou a tramvajovou dopravu v bratislavském regionu

7.2 Budapešť

7.2.1 Řízení města

V rámci odborů a kanceláří starosty města Budapeště má agendu dopravy na starosti tzv. Provozní odbor města (Városüzemeltetési Főosztály), který má pod sebou Oddělení dopravy (Közlekedési Osztály). Mezi hlavní úkoly tohoto oddělení patří

- Příprava rozhodnutí týkajících se veřejné dopravy, rámce plnění úkolů a ročních smluv, nájemních a provozních smluv, obchodních plánů a plnění dalších služebních povinností ve vztahu k následujícím společnostem

- Společnost s ručením omezeným BKK Budapest Transportation Center (BKK Zrt., dále jen BKK)
- Budapest Transport Company s ručením omezeným (BKV)
- Budapest Közút, soukromá společnost s ručením omezeným (BK)
- Vypracovává rozhodnutí o stanovení podmínek pro parkování v hlavním městě, určení zvláště chráněných zón a parkovacích zón.
- Vykonává některé administrativní úkony související s organizací dopravy a strategickými úkoly silničního hospodářství obsaženými v rámcové smlouvě BKK, dále s kontrolou využívání stanoviště taxislužby a kontrolou taxislužby.
- V rámci své působnosti zajišťuje provozuschopnost vodní dopravy zajišťující místní veřejné služby prostřednictvím BKK Zrt.
- Na návrh BKK Zrt. zpracovává rozhodnutí o vydání letového povolení pro poskytování služeb přepravy cestujících.
- Plní služební úkoly při vydávání povolení k trase pro turistické autobusy a vykonává administrativní úkony související s tzv. mikromobility, které spadají do působnosti resortu.
- Provádí kapitálové městské investice a investiční dozor a další úkoly spojené s dopravou schválené v ročním rozpočtu magistrátu města v návaznosti na rozhodnutí BKK Zrt.
- Zajišťuje odborné posudky strategické přípravy jednotlivých dopravních investic.

Budapesti Közlekedési Központ (BKK)

Budapeštské dopravní centrum bylo založeno v roce 2010. Jedná se o městský dopravní podnik, který řídí ostatní organizace města veřejné dopravy. Jako organizátor dopravy hlavního města Budapeště zodpovědný za budapeštskou veřejnou dopravu, její provoz, dopravní infrastrukturu a rozvoj. BKK je veřejně prospěšná společnost, kterou 100% vlastní hlavní město.

Vzniku BKK předcházelo několik let odborných přípravných prací. Během toho odborníci zkoumali, jak by se dal rozříštěný systém obnovit z pohledu městské politiky, městské strategie, dopravních odborníků a v neposlední řadě právního ustanovení. BKK začlenila do své činnosti a částečně integrovala agendu Oddělení dopravy primátora, společnosti BKV Zrt., Fővárosi Közterület-fenntartó Vállalat (Společnosti údržby veřejného prostranství hl. m. města) a celý rozsah úkolů společnosti Parking Kft. Közhasznú a Provozovatele městské taxislužby a Service Nonprofit Kft.

BKK poskytuje také vztah mezi poskytovateli přepravních služeb provozujících vozidla MHD v Budapešti:

- BKV Zrt.,
- ArrivaBus Kft.,
- VOLÁNBUSZ Zrt.

Od roku 2012 převzala BKK několik úkolů od BKV (viz podkapitola dále):

- organizace služeb veřejné dopravy, stanovení sítě, letů a letových řádů,
- uzavírání smluv o veřejných službách s BKV a konkurenčními poskytovateli služeb,
- vývoj systému jízdného, navrhování změn,
- prodej jízdenek a pasů, kontrola
- řízení dopravy, nouzové řízení provozu.

Cílem této organizace je stanovení a uplatnění zkušeností z rozvoje dopravy z nedávné minulosti a aplikovat mezinárodní osvědčené postupy ke klíčovým problémům dopravy v Budapešti, aby bylo dosaženo strategických rozvojových cílů hlavního města a vytvořit ucelený systém zahrnující nejdůležitější dopravní vylepšení.

Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Reszvénytársaság (BKV)⁷

BKV je hlavním provozovatelem veřejné dopravy v Budapešti v Maďarsku. BKV byla založena v roce 1968 jako jednotný podnik veřejné dopravy sloučením společností odpovědných za různé dopravní prostředky; autobusový dopravce FAÜ, provozovatel tramvají a trolejbusů FVV, provozovatel příměstských drah BHÉV a provozovatel říčních lodí FHV. Metro bylo přidáno v roce 1973. Doprava v Budapešti prošla další reorganizací v roce 2010, kdy bylo založeno BKK (viz přechozí podkapitola)

BKV je vlastněný magistrátem Budapešti a provozuje většinu vozidel (autobusy, tramvaje, metro a trolejbusy) rozsáhlé sítě veřejné dopravy v Budapešti. Mezi další služby patří slavná ozubnicová železnice, lanovka na Budapešťský hradní kopec a veřejná lodní doprava po Dunaji. BKV přepraví ročně přibližně 1,4 miliardy cestujících.

Budapest Közút (BK)

Základním úkolem BK je provádění stavebních prací souvisejících s provozem a údržbou silniční sítě, silničních mostů, nadjezdů, podchodů pro pěší, dalších uměleckých děl a dopravně inženýrských objektů provozovaných touto společností.

Budapest Közút Zrt., zajišťuje provoz a údržbu infrastruktury v majetku Magistrátu hlavního města, dopravních inženýrských zařízení po celé Budapešti, jakož i komunikací, které nejsou ve vlastnictví hlavního města, ale slouží veřejné dopravě.

BK má na starosti kompletní dopravní inženýrství města. Sleduje dopravní a dopravně bezpečnostní parametry téměř silniční sítě hlavního města, provádí kontroly dopravního řádu a nechává je realizovat. Dopravní pořádek upravuje podle měnících se potřeb provozu tak, aby byl provoz co nejrychlejší a nepřetržitý. BK se stará o světelnou signalizaci, řízení dopravy pomocí vývěsných štítů apod.

V kontextu správy silniční sítě, pěší, cyklostezek a mostů posuzuje žádosti o souhlas, připomínkování záměrů. V rámci provozní činnosti objednává a kontroluje údržbářské práce a připravuje a realizuje rekonstrukci komunikací. BK provozuje dopravní dispečink, provádí potřebné programové změny, plánuje a realizuje koordinaci při opravách infrastruktury. BK provozuje uzavřený dopravní monitorovací systém sestávající z téměř 300 kamer. Mezi další agendu BK se řadí:

- údržba silniční infrastruktury vč. povrchů
- zřizuje a udržuje dopravní značení, v případě potřeby jej odstraňuje
- realizuje dočasné a konečné dopravně inženýrské plány
- zřizuje a udržuje silniční příslušenství (svodidla pro chodce a pásy, protiparkovací patníky apod.)

⁷ jako zkratka původního názvu "Budapest Közlekedési Vállalat".

7.3 Mnichov

7.3.1 Řízení města

Řízení města v oblasti dopravy má v Mnichově na starosti Oddělení mobility („Mobilitätsreferat“). Oddělení mobility bylo založeno k 1. lednu 2021 s cílem sloučit kompetence pro plánování a kontrolu mobility do jednoho celku. Oddělení mobility je ústředním kontaktním místem pro všechny strategické otázky týkající se mobility a dopravy v Mnichově.

Posláním a úkolem Oddělení mobility je formovat proces změny mobility, rozvíjení celkové koncepce a implementace opatření s důrazem na rozvoj veřejné dopravy, jako primárního dopravního módu města, a dále také nabídky sdílené mobility. Oddělení vyvíjí řešení také pro pěší a cyklistickou dopravu v rámci ekologizace a přerozdělování uličního prostoru. Do agendy oddělení spadá také tvorba strategií pro automobilovou dopravu včetně dopravy v klidu a agenda digitalizace v dopravě.

„Prosazujeme obrat dopravy v Mnichově. Základem je realizace Radentscheidu, starého města s nízkým počtem aut, propagace veřejné dopravy a řešení pro příměstskou dopravu“

Georg Dunkel, Poradce pro mobilitu, město Mnichov

Oddělení mobility se následně dělí na divize:

- Divize „Strategie“ – zpracování strategií a implementačních programů, testování, platformy stakeholderů pro mobilitu
- Divize „Dopravní a okresní řízení“ - plánování a projekty týkající se oblasti města, vypracovávání inovativních řešení, nových nabídek mobility a konceptů pro utváření mobility. Divize slouží také jako kontaktní místo pro připomínky a podněty okresních výborů a občanů. Oblast je také zodpovědná za dočasné značení stavenišť, filmového natáčení a dalších akcí.
- „Kancelář pro komunikaci a styk s veřejností“ – nabízí informace pro občany o budoucím dopravním směřování Mnichova. Tvoří informační kampaně, praktické, vzdělávací a poradenské nabídky i příležitosti k účasti. Spravuje webové stránky a kanály sociálních sítí „München unterwegs“⁸

Město a region se řídí kooperativním přístupem k řízení dopravy

Verkehrsleitzentrale München (VZM)

Dopravní řídicí centrum v Mnichově je nejmodernější evropská centrální řídicí jednotka pro řízení a monitorování provozu a provozní techniky. VZM se stará o pozorování provozu na celé silniční síti včetně tunelů, ve kterých je intenzita provozu nejvyšší (přes 100 000 voz./24 hod), dále spravuje systémy dopravního varování (Traffic Massage Channel), monitoruje a řídí veškeré světelné signalizační zařízení a reguluje dopravu ve městě pomocí online připojených technologií k VZM.

Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ)

Městské řízení dopravy (KVÜ) monitoruje pohybující se i stojící provoz a má na starosti agendu celkového parkování ve městě, dále přestupkového řízení a pokutování ve vybraných částech města,

⁸ <https://muenchenunterwegs.de/>, München Unterwegs „Mehr bewegen. Als nur sich selbst“

typicky v Zónách 30, v pěších zónách na rezidentních parkovacích plochách apod. Policie je zodpovědná za sledování rychlosti v ostatních ulicích Mnichova mimo monitorovací oblasti KVŮ.

The Stadtwerke München (SWM)

SWM je jednou z největších německých komunálních dodavatelských a servisních společností. 100% vlastníkem společnosti je hlavní město Mnichov. Mimo oblasti místní veřejné dopravy působí SWM také v oblasti elektřiny, zemního plynu, dálkového vytápění, dálkového chlazení, zásobování pitnou vodou, provozu mnichovských bazénů a telekomunikací.

Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) byla založena jako 100% dceřiná společnost SWM a od roku 2002 je zodpovědná za provoz metro (U-Bahn), autobusy a tramvaje. Převážně služby zajišťuje jménem MVG její mateřská společnost Stadtwerke München GmbH (SWM) a v případě autobusové dopravy také privátní kooperační partneři:

- Busservice Watzinger GmbH & Co.KG
- Larcher Touristik GmbH
- Autobusová společnost Josef Ettenhuber GmbH
- Verkehrsbetrieb Ettenhuber GmbH
- Scharf OHG Bus & Travel Agency
- Omnibusverkehr Reisberger GmbH
- Geldhauser Linien- und Reiseverkehr GmbH & Co.KG
- Geldhauser Kleinbusservice GmbH & Co.KG
- Waibel Bus GmbH
- deuCon GmbH
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Demmelmair Omnibusbetrieb GmbH & Co. KG
- Stanglmeier Reisebüro und Bustouristik GmbH & Co.
- VBR – Verkehrsbetriebe und Servicegesellschaft mbH (Autobus Oberbayern Group)
- Bayerische Oberlandbahn GmbH & Bayerische Regiobahn GmbH
- DB - Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- DB - Regionalverkehr Oberbayern GmbH

MVG je silným partnerem Mnichovského dopravního a tarifního svazu (MVV). MVG spolupracuje se soukromými kooperačními partnery, kteří provozují autobusovou dopravu na území města společně s mnichovským S-Bahn a dalšími společnostmi regionální železniční dopravy:

- DB Regio AG – S-Bahn München
- Bayerische Regiobahn GmbH
- Vogtlandbahn GmbH
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH, RVO

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)

Mnichovský dopravní a tarifní svaz zprostředkovává organizátora integrované veřejné dopravy v Mnichově. Koordinuje spolupráci dopravních společností zapojených do sdružení (tramvaje, linkové autobusy, metro U-Bahn, vlaky S-Bahn a regionální vlaky) v Mnichově a v osmi nejbližších okresech. Mezi nejdůležitější úkoly MVV patří dopravní plánování a koncepce, řízení tarifů a informování

zákazníků. Akcionáři MVV GmbH jsou Svobodný stát Bavorsko, zemské hlavní město Mnichov a okresy Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Mnichov a Starnberg.

7.4 Londýn

7.4.1 Transport for London (TfL)

Správním orgánem zodpovědným za dopravu v oblasti Great London je Transport for London (TfL). Jeho úkolem je uskutečňovat dopravní strategii a řídit dopravní služby v Londýně. TfL nahradil London Transport, po kterém převzal v roce 2000 většinu funkcí. Londýnské metro bylo převedeno pod jeho pravomoci v roce 2003.

TfL je rozdělen na několik funkčních jednotek se zodpovědností za určitou část dopravy:

- **Docklands Light Railway (DLR)** – zodpovědná za bezobslužnou lehkou železnici ve východním Londýně, i když v současnosti je DLR provozována soukromou společností,
- **London Buses** – zodpovědná za řízení dopravy červenými linkovými autobusy v oblasti Velkého Londýna. Většinou sjednává kontrakty na provozování linek soukromými společnostmi,
- **London Dial-a-Ride** – poskytování dopravy lidem s trvale nebo dlouhodobě sníženou pohyblivostí, kteří nemohou použít běžnou městskou hromadnou dopravu.
- **London Rail** – zodpovědnost za koordinaci s dopravci provozujícími železniční dopravu
- **National Rail** (označení pro systém služeb poskytovaných sdružením soukromých firem, které provozují železniční dopravu v rozsahu původní British Rail) v oblasti Velkého Londýna.
- **London River Services** – zodpovědná za vydávání licencí a koordinaci dopravy po řece Temži v Londýně.
- **London Street Management** – zodpovídá za správu strategické sítě vozovek a za TZV. *London Congestion Charge*⁹
- **London Trams** – zodpovědná za řízení londýnské sítě tramvajové dopravy. V současnosti existuje pouze systém Tramlink
- **London Underground** – zodpovědná za podzemní kolejovou dráhu, běžně označovanou Tube, řízení údržby však prováděné soukromými firmami.

⁹ Poplatek za vjezd do vymezeného obvodu centra Londýna, který má vést ke snížení dopravy v centru. Výnosy poplatku jsou věnovány na rozvoj městské hromadné dopravy.

Docklands Light Railway (DLR)

Docklands Light Railway (DLR) je systém bezobslužné lehké kolejové městské hromadné dopravy ve východní části Londýna, v oblasti Docklands. DLR je oddělen od metra, má oddělenou dráhu a odlišné vlakové soupravy ale v místech, kde se tyto dva systémy potkávají jsou integrovány, včetně jednotného systému jízdného. Trasy DLR jsou zobrazeny na mapě metra. Všechny vlaky jsou řízeny počítačově bez přítomnosti řidiče, i když v soupravě je vždy přítomen pracovník DLR (Passenger service agent – PSA), který je zodpovědný za kontrolu jízdného a také v případě výpadku počítačového řízení přebírá řízení soupravy.



London Buses

Spravuje autobusový park čítající přibližně 9 300 vozidel provozovaných na 675 trasách. Většinu autobusové dopravy v Londýně provozují soukromí dopravci, kterým TfL uděluje smlouvu. Autobusoví dopravci soutěží o smlouvy na poskytování konkrétních služeb – smlouvy spravuje dceřiná společnost London Bus Services Ltd, která má na starost plánování tras, nastavování úrovně služeb, hlídání kvality služeb a spravuje také autobusové zastávky a autobusová nádraží



Několik autobusových linek v Londýně je provozovány na komerční riziko a nejsou součástí výběrového řízení TfL. Operátoři, kteří mají zájem provozovat tento typ služby, musí požádat o tzv. Londýnské servisní povolení. Mezi smluvní komerční dopravce se v současné době řadí tyto společnosti:

- Abellio London Ltd
- Abellio West London Ltd
- Arriva London North Ltd
- Arriva London South Ltd
- Blue Triangle Buses Ltd
- Docklands Buses Ltd
- East London Bus & Coach Company Ltd
- London Central Bus Company Ltd
- London General Transport Services Ltd
- London Sovereign Ltd
- London Transit, London United
- Metrobus Ltd
- Metroline Travel Ltd
- Metroline West Ltd
- South East London & Kent Bus Company Ltd
- Sullivan Bus & Coach Ltd
- Uno

London Underground

TfL má na starosti všechny aspekty provozu londýnského metra včetně:

- Provozu vlaků, nádraží a dispečinků
- Zajištění bezpečnosti
- Shromažďování a ochrany příjmů z jízdného
- Údržby a obnovy většiny infrastruktury (kromě některých služeb na tratích pod Network Rail)



TfL zajišťuje spoje metra, zavádí nové vlaky, spravuje signalizace a koleje, a přestavuje některé nejrůznější a nejsložitější stanice. Na drobné údržby a opravy jsou najímány soukromé firmy.

London Overground

London Overground je skupina šesti tras obsluhujících mnoho oblastí hlavního města.

- Richmond a Clapham Junction do Stratfordu
- Watford Junction do Euston
- Gospel Oak to Barking
- Highbury & Islington do New Cross, Clapham Junction, Crystal Palace a West Croydon
- Liverpool Street do Enfield Town, Cheshunt (přes Seven Sisters) a Chingford
- Romford do Upminsteru



Na správě londýnské nadzemní sítě spolupracuje TfL s organizacemi:

- Arriva Rail London – spravuje stanice a vlaky sítě každý den
- Network Rail – spravuje a udržuje většinu tratí a signálů – London Overground je součástí sítě National Rail

TfL stanovuje specifikace pro frekvenci vlaků, vybavení stanic a celkový výkon a je zodpovědná za jízdné a výnosy.

London Trams

TfL spravuje tramvajovou síť hlavního města. London Trams je úzce spojena s London Underground, London Overground a National Rail.

TfL stanovuje specifikace pro frekvenci a výkon tramvajů a odpovídá za jízdné a výnosy. Provádí také údržbu a plánuje a financuje vylepšení a rozšíření tramvajové sítě.

Samotný provoz tramvajů zajišťuje Tram Operations Limited (TOL), dceřiná společnost britské nadnárodní dopravní skupiny First Group plc.



London River Services (LRS)

LRS je divize společnosti Transport for London (TfL), která spravuje osobní dopravu na řece Temži v Londýně. Sama nevlastní ani neprovozuje žádné lodě (kromě Woolwich Ferry), ale uděluje licence na služby soukromým provozovatelům



Taxi and private hire

TfL stanovuje předpisy a zásady pro služby londýnského taxi (Black Cabs) a soukromý pronájem (minikár a řidiče).

TfL je zodpovědné za licencování celého Londýna:

- Taxikáři a vozidla
- Soukromý pronájem operátorů, řidičů a vozidel

TfL dále stanovuje požadavky a standardy pro licencování, nastavte regulované ceny taxi

- Spolupracujte s městskými částmi na jmenování stanovišť taxi po celém Londýně

Úzce spolupracujeme s taxislužbou a soukromými půjčovnami, Metropolitní policií a City of London, abychom zajistili bezpečnost cestujících. To zahrnuje řešení vychvalování a nezákonného najímání.

London Rail

London Rail představuje ředitelství Transport for London (TfL) organizační jednotky. Podílí se na koordinaci ostatních typů dopravy s dopravci provozujícími železniční dopravu – National Rail – v oblasti Velkého Londýna.

Navzdory svému názvu není London Rail zodpovědná za systémy kolejové dopravy, které TfL vlastní – metro, Docklands Light Railway a Tramlink.

V současné době nemá TfL přímou zodpovědnost za železniční dopravu v oblasti Velkého Londýna, ačkoli tento způsob dopravy používá velké množství cestujících pro dopravu do Londýna a v rámci města – především v oblasti jižního Londýna. London Rail je tak spíše institucí, která zmocňuje dopravce k provádění dopravy než řídicím orgánem železniční dopravy.

London Rail je zodpovědná za rozšíření East London Line a financuje zlepšení služeb na železnici, zvýšení frekvence spojů a vybavení železničních zastávek v oblasti Velkého Londýna.

Network Rail

National Rail (Národní dráha) je označení železniční dopravní služby provozované sdružením privatizovaných železničních společností – Association of Train Operating Companies (ATOC). Tyto společnosti vznikly privatizací státního, nyní již zrušeného, železničního dopravce British Rail.

Network Rail je veřejný orgán ministerstva dopravy bez vlivu akcionářů, který reinvestuje své příjmy do železnic.

Network rail vlastní, opravuje a rozvíjí kompletní železniční infrastrukturu po celé Anglii, Skotsku a Walesu. Hlavními zákazníky Network Rail na území Londýna jsou soukromé společnosti provozující vlaky (Train Operating Companies – TOC) na železniční síti Londýna.

Roads

Zodpovědnost za správu londýnské silniční sítě je rozložena mezi TfL, Highways England, 32 londýnských městských obvodů a City of London.

TfL zajišťuje správu silniční sítě pomocí Transport for London Road Network (TLRN) a odpovídá za údržbu, správu a provoz více než 6 000 sad semaforů v hlavním městě. Highways England spravuje dálniční síť. Londýnské obvody jsou zodpovědné za všechny zbývající silnice v rámci svých hranic. Tzv. červené silnice (Red Routes¹⁰) jsou ve správě TLRN, která zajišťuje opravy závad, jako jsou výmoly, poškozené dopravní značení, pouliční osvětlení a posyp silnic v zimě.

Network Management Control Center (NMCC)

Jedná se o centrum zajišťující monitoring provozu na silničních komunikacích v rámci TfL. V NMCC monitoruje TfL silniční síť 24 hodin denně, sedm dní v týdnu. Tisíce CCTV kamer umožňuje pohled na proudění dopravy v okolí hlavního města.

7.5 Varšava

7.5.1 Řízení města

Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym (ZR)

Dopravní agendy jsou v hlavním městě Polska řízeny z Kanceláři pro řízení silničního provozu spadající pod magistrát města (ZR). Tato kancelář se dále dělí na následující odbory:

Odbor organizace dopravy:

Do náplně činnosti odboru organizace dopravy patří zejména:

- zvažování projektů organizace dopravy;
- posuzování žádostí o změny v organizaci dopravy;
- vypracování nebo zadání pro vypracování projektů organizace dopravy s přihlédnutím k závěrům vyplývajícím z analýz organizace a bezpečnosti dopravy;
- schvalování organizace dopravy na základě komplexních projektů organizace dopravy;
- předkládání schválených dopravních organizací k realizaci;
- poskytování názorů na geometrii vozovek ve stavebních projektech;
- předkládání projektů organizace dopravy ke schválení;
- vydávání stanovisek k projektům organizace dopravy v případech, kdy je vyžadováno stanovisko prezidenta jako orgánu řízení dopravy;

Odbor řízení dopravy:

Do působnosti odboru řízení dopravy patří zejména:

- zvažování projektů organizace dopravy týkající se provozu semaforů a programů řízení semaforů;

¹⁰ Londýnské červené trasy jsou sítí klíčových tras, jako je A40 nebo A406 (North Circular Road).

- posuzování žádostí o změny v organizaci dopravy týkající se provozu semaforů a programů řízení semaforů;
- vývoj nebo zadání pro vypracování projektů organizace dopravy s přihlédnutím k rozborům organizace a bezpečnosti dopravy v oblasti provozu semaforů a programů řízení semaforů;
- schvalování organizace dopravy na základě komplexních projektů organizace dopravy týkající se fungování semaforů a programů řízení semaforů;
- předkládání schválených dopravních organizací k realizaci;
- předkládání ke schválení projektů organizace dopravy týkající se provozu semaforů a programů řízení semaforů;
- vydávání stanovisek k projektům organizace dopravy týkající se provozu semaforů a programů řízení semaforů v případech, kdy je vyžadováno stanovisko prezidenta jako orgánu řízení dopravy;
- terénní pozorování semaforů a programů řízení semaforů na veřejných komunikacích města a jejich vliv na organizaci, bezpečnost a možnou plynulost dopravy;
- provedení kontroly plnění technických úkolů vyplývajících z realizace projektu trvalé organizace dopravy v oblasti provozu světelné signalizace a programů řízení světelné signalizace do 14 dnů ode dne zavedení organizace dopravy;
- kontrola správné aplikace, provedení, fungování a údržby světelných signalizačních zařízení a zvukových signalizačních zařízení.

Oddělení evidence a vývoje:

Do náplně činnosti odboru organizace dopravy patří zejména:

- vývoj a využití elektronických systémů a softwaru pro evidenci stávající organizace dopravy na veřejných komunikacích města a vývoj těchto systémů;
- vedení evidence projektů organizace dopravy na veřejných komunikacích města formou elektronické databáze a zpracování této evidence;
- uchovávání projektů organizace dopravy po dobu stanovenou zákonem;
- zpracování, evidence a archivace oznámení o zavedení nebo obnovení organizace provozu;
- informování silničních úřadů o skončení platnosti schválené organizace provozu;
- provádění kancelářských činností souvisejících s projekty organizace dopravy, žádosti o změnu organizace dopravy, žádosti o vyjádření ke geometrii;
- vedení evidence a archivace žádostí o změnu organizace dopravy;
- kontrola správné aplikace, provádění, fungování a údržby všech dopravních značek a zařízení pro bezpečnost silničního provozu umístěných na silnicích;
- provedení kontroly plnění technických úkolů vyplývajících z realizace projektu trvalé organizace dopravy do 14 dnů ode dne zavedení organizace dopravy;
- zpracování stanovisek, připomínek a doporučení k nesrovnalostem zjištěným při kontrolách správného používání a funkčnosti dopravního značení, bezpečnostních zařízení a jejich souladu se schválenou organizací provozu, jejich předávání příslušným organizačním složkám Úřadu a organizačním složkám ÚOHS. města za účelem odstranění zjištěných nesrovnalostí ve stávající organizaci dopravy a ohrožení bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích;
- vedení evidence stížností, podnětů, interpelací a petic doručených Úřadu a sledování jejich včasného vyřízení v Úřadu;
- vedení evidence žádostí o veřejné informace a sledování jejich včasného vyřízení v Úřadu;

Nezávislé pracoviště pro více osob pro analýzu provozu:

Náplní činnosti Nezávislého vícečlenného pracoviště pro analýzu provozu je zejména:

- v závislosti na potřebách příprava a analýza mikro a makro dopravních simulací pro uvažované stavební projekty a změny v organizaci dopravy i pro aplikace změn v silničním systému;
- analýza organizace a bezpečnosti silničního provozu a vypracování závěrů z provedených analýz;
- zpracování a analýza získaných výsledků výzkumu a informací pro zefektivnění komunikačních služeb města a zvýšení bezpečnosti silničního provozu;
- analýza možností využití dobré praxe v oblasti organizace a bezpečnosti dopravy v jiných městech a zemích, které lze ve městě zavést.

Biurem Architektury i Planowania Przestrzennego (AM)

Do náplně činnosti Kanceláře architektury a územního plánování z dopravní agentury patří zejména:

- spolupráce s úřady, okresními úřady a organizačními složkami hl. města Varšava a dalšími institucemi a jednotkami – na národní i mezinárodní úrovni – zabývajícími se problémy územní politiky a rozvojem a údržbou systémů dopravní a inženýrské infrastruktury;
- stanovení priorit rozvoje dopravní infrastruktury hlavního města Varšava;
- provádění prací souvisejících s údržbou matematického modelu dopravy, sběrem dat a výzkumem dopravy a dopravního chování obyvatel.

Biuro Infrastruktury (IN)

Předmětem činnosti Úřadu pro infrastrukturu je zejména:

- sledování plnění cílů a podávání žádostí o aktualizaci strategie rozvoje hlavního města Varšava
- sledování plnění cílů a aktualizace politiky Varšavy mj. v oblasti veřejné hromadné dopravy;
- vydávání stanovisek ke změnám studie podmínek a směrů územního rozvoje pro hlavní město Varšava a návrhy plánů místního územního rozvoje mj. v oblasti veřejné hromadné dopravy;
- vedení záležitostí souvisejících se zpracováním plánů výdajů na majetek, návrhy organizačních řešení realizace těchto investic a sledování jejich plnění;
- koordinace činností v oblasti investic a rekonstrukcí prováděných na silničních komunikacích na území hl. m. Varšava za účelem jejich zlepšení a racionalizace;
- shromažďování a zpracování informací o probíhajících a plánovaných k realizaci: investice do komunikací, investice v oblasti technické infrastruktury umístěné na komunikacích, opravy komunikací a technické infrastruktury, hromadné akce, investice do silniční infrastruktury, jejichž realizace může mít významný vliv na přepravní kapacitu;
- zpracování harmonogramů investic a rekonstrukcí na silničních komunikacích, koordinovaných v jednotlivých investičních oblastech, na základě dlouhodobé finanční prognózy pro hlavní město a investiční a renovační plány (programy) dalších subjektů spravujících technickou infrastrukturu;
- stanovení a odsouhlasení termínů investic a oprav komunikací plánovaných ve Varšavě a koordinace dalších subjektů spravujících technickou infrastrukturu;
- zpracování směrnic pro dočasné změny v organizaci dopravy a odsouhlasení projektů dočasných změn v organizaci dopravy po dobu investic a oprav;

- průběžné hodnocení stavu realizace investic z hlediska jejich souladu s harmonogramem investičních nebo rekonstrukčních prací a koordinačními opatřeními;
- vykonává činnosti komunikace s veřejností za využití sdělovacích prostředků, oficiálních stránek, sociálních sítí města apod.
- zpracování plánu dopravy pro hlavní město Varšava (SUMP);
- koordinace činností souvisejících s fungováním veřejné hromadné dopravy ve Varšavě a provádění dopravní politiky v této oblasti;
- příprava návrhů programů rozvoje veřejné hromadné dopravy a stanovení priorit pro realizaci těchto programů Úřadem pro veřejnou dopravu (ZTM);
- vyjadřování k výši finančních prostředků vyčleněných v rozpočtu pro Úřad pro veřejnou dopravu (ZTM)
- odsouhlasení věcného rozsahu dopravně investičních úkolů v ročních projektech a dlouhodobé finanční prognóze, realizované řízenými organizačními složkami hl. m. Varšava a její obvody, přičemž upřednostňuje provádění těchto úkolů;
 - a) shromažďování a zpracování informací o infrastruktuře veřejné dopravy ve spolupráci s organizačními složkami Úřadu a externími subjekty;
 - b) spolupráce s orgány obcí, obcí, vojvodství a subjekty poskytujícími služby v oblasti veřejné hromadné dopravy pro vytvoření uceleného systému rozvoje veřejné hromadné dopravy;
 - c) spolupráce s firmami hlavního města Varšava a s provozovateli zajišťující služby železniční dopravy v rozsahu, a to včetně železniční dopravy zasahující do dopravní obsluhy hlavního města Varšavy, jakož i spolupráce v této oblasti s orgány sousedních obcí, okresů a vojvodství;
 - d) spolupráce s organizačními složkami úřadu a externími subjekty při tvorbě bezpečnostních programů pro veřejné prostředky hromadné dopravy;
 - e) sledování realizace priority silničních a železničních dopravních prostředků v hromadné dopravě;
 - f) analýza vybraných inovativních řešení veřejné hromadné dopravy využívaných v jiných městech po stránce technické, organizační a právní a možnosti jejich implementace pro potřeby dopravní obsluhy varšavské aglomerace.
- dohled nad organizační složkou veřejné dopravy hlavního města Varšavy – Úřad pro veřejnou dopravu (ZTM).

Vnitřními organizačními jednotkami Úřadu pro infrastrukturu jsou:

- Fakulta městského inženýrství (IN-TIM)
- Oddělení strategie (IN-TS)
- Oddělení udržitelného rozvoje (IN-TZR)
- Organizační divize (IN-NO)
- Ekonomická fakulta (IN-EE)
- Katedra sociální komunikace (IN-NKS)
- Oddělení plánování (IN-KP)
- Oddělení koordinace (IN-KK)
- Oddělení sledování přípravy investic (IN-KM)
- Oddělení dohledu a vypořádání (IN-ENR)

- Oddělení rozvoje veřejné dopravy (IN-PTR)
- Oddělení monitorování veřejné dopravy (IN-PTM)
- Nezávislá pracovní stanice právních poradců pro více osob (IN-RP)
- Nezávislé vícečlenné pracoviště pro analýzy, prognózy a reportování (IN-NA)

Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM)

Cílem Úřadu pro veřejnou dopravu (ZTM), který je zároveň dopravním podnikem města, je organizovat, dohlížet a řídit služby osobní dopravy ve varšavské aglomeraci a iniciovat investice do městské dopravy. Dopravní podnik je odpovědný mj. za provozování spojů, tvorbu jízdních řádů, prodej jízdenek a jejich kontrolu. Rozsah působení ZTM přesahuje administrativní hranice Varšavy z hlediska autobusové i ekonomické dopravy. ZTM zajišťuje také integrovanou dopravu v regionu.

Linky MHD se pod ZTM dělí na organizace pod vedením městské samosprávy a soukromých dopravců. Jedná se o následující organizace a společnosti:

místní samospráva:

- Miejskie Zakłady Autobusowe ve Varšavě – jeden z několika provozovatelů autobusových linek
- Metro Warszawskie – společnost provozující podzemní železniční systém (metro)
- Fast City Rail – společnost, která provozuje systém nadzemních drah integrovaný s metrem, spojující centrum města s předměstími
- Tramwaje Warszawskie – společnost provozující všechny tramvajové linky

soukromé:

- Mobilis – autobusová doprava
- PKS Grodzisk Mazowiecki – autobusová doprava
- Arriva Bus Transport Polska – autobusová doprava
- Michalczewski – autobusová doprava
- místní provozovatelé linek

Od roku 2009 začala ZTM po dohodě s vybranými sousedními obcemi Varšavy zprovozňovat místní linky (také doplňkové nebo příměstské), které jsou částečně financovány obcemi, na jejichž území jezdí. Linky slouží společně, které jsou vybrány prostřednictvím výběrového řízení. V červenci 2019 to byly: Stalko, PKS „Polonus“ ve Varšavě a PKS Grodzisk Mazowiecki. V současné době jezdí 48 místních linek.

Železniční síť v širším metropolitním území Varšavy provozují další dvě železniční společnosti:

Koleje Mazowieckie (KM)

KM je osobní železniční společnost založená společně samosprávou Mazowieckie vojvodství a Przewozy Regionalne Sp. (v současnosti bez akcií) oddělením svého stávajícího mazovského závodu od této společnosti. Společnost je členem Unie železničních zaměstnavatelů.

Warszawska Kolej Dojazdowa (WKD)

WKD je polský dopravce provozující příměstskou osobní železniční dopravu na vlastní železniční síti spojující centrum Varšavy s obcemi Michałowice, Pruszków, Podkowa Leśna, Milanówek a Grodzisk Mazowiecki jihozápadně od Varšavy.

7.6 Vídeň

Město Vídeň zaujímá v rámci Rakouska zvláštní postavení. Vídeň je zároveň

- Federální hlavní město se sídlem nejvyšších orgánů republiky,
- Spolková země Rakouské republiky,
- Obec ve zvláštní právní formě "statutární město".

O administrativní úkony se stará Úřad vídeňské zemské vlády. V jeho čele stojí ředitel Státního úřadu. Město má celkem 56 magistrátních odborů, z nichž hned několik se věnuje oblasti dopravy.

7.6.1 Řízení města

Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (MA 46)

Za většinu dopravních záležitostí města Vídně odpovídají pracovníci Odboru organizace dopravy a technických záležitostí dopravy (MA 46). Agenda MA 46 zahrnuje dopravní plánování a správu semaforů, dopravního značení, dopravní technologie pro nové komunikace, správu vídeňských cyklostezek a parkovací politiku města. Mezi další agendu odboru patří:

- Tvorba opatření pro chodce
- Rozšiřování sítě cyklostezek
- Správa rekonstrukcí či oprav komunikací – všechny opravy a rekonstrukce jsou koordinována, aby bylo zajištěno, že je jich minimum. Všechny hlavní rekonstrukce ve Vídni jsou uvedeny v databázi. Kromě obsáhlých informací o dopravním narušení databáze uvádí začátek a konec příslušných stavebních prací.
- Kontrola vozidel (STK)
- Řízení dopravy a aktuální informace o provozu (projekt Projektes Verkehrsmanagement Wien – společnost Kapsch a Asfinag)
- Schvalování a koordinace soukromých nároků na veřejný prostor

Straßenverwaltung und Straßenbau (MA 28)

Oddělení silničního hospodářství a silničního stavitelství odpovídá za plánování, výstavbu, údržbu a celkovou správu vídeňských silnic. Patří sem všechny stezky pro pěší, cyklostezky a veřejná prostranství. MA 28 je zodpovědná za plánování projektů, výstavbu, údržbu a celkovou správu vídeňských ulic, včetně všech pěších tras a cyklostezek a dále také za vídeňská náměstí. Společnost ASFINAG (Státem vlastněný podnik pro financování silnic a dálnic) odpovídá za plánování,

výstavbu, údržbu a financování vídeňské dálniční a rychlostní sítě. Údržbu všech městských komunikací zajišťují zaměstnanci MA 28 na náklady města Vídně. Oddělení MA 28 je taktéž zodpovědné za rozvoj a plánování nových komunikací na území města.

Rechtliche Verkehrsangelegenheiten (MA 65)

Oddělení Právní dopravní záležitosti má na starosti dopravně právní problematiku, autoškoly, koncese pro povozy a koňské povozy a jejich provoz a také správu parkovacích míst pro zaměstnance a firmy.

Parkraumüberwachung – Dienststellenleitung (MA 67)

Oddělení má na starosti parkování a přestupkové řízení za parkování v rámci provádění správního trestního řízení a plnění úkolů jako dotčený orgán ve věcech výkonu rozhodnutí s ohledem na porušení patřičného zákona o vozidlech z roku 1967. Oddělení monitoruje krátkodobá stání ve městě prostřednictvím vídeňské městské policie.

7.6.2 Veřejná doprava

Wiener Linien (WL)

Wiener Linien je dceřinou společností WIENER STADTWERKE GmbH. Rozvíjí a provozuje síť pěti linek metra, autobusů a tramvají ve městě a zajišťuje tak roli dopravního podniku ve městě. Přestože WL nejsou součástí správy města Vídně, strategická rozhodnutí stále dělají místní politici Vídně. Nepřímým vlastníkem je město Vídeň. WL má kromě provozu MHD na starosti také údržbu vozidel a související infrastruktury MHD

Der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR)

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) je největší dopravní sdružení v Rakousku a od roku 1984 zajišťuje komplexní mobilitu a komplexní služby pro všechny cestující ve Vídni, Dolním Rakousku a Burgenlandu s více než 40 partnery v oblasti železniční a autobusové dopravy. Jedná se o organizaci zajišťující tarifní systém založený na vzdálenosti.

VOR je zodpovědný za plánování, koordinaci a optimalizaci veřejné dopravy ve Vídni a zbylých dvou východních spolkových zemích. Mezi hlavní úkoly VOR patří stanovování tarifů a jízdních řádů, stejně jako obsluha zákazníků a přidělování dopravních služeb. Všechny regionální a městské autobusové spoje ve Vídeňské spolkové zemi, stejně jako část železniční dopravy, jsou organizovány VOR. Experti dopravní asociace z VOR působí i mimo východní region jako iniciátoři a kontakty pro inteligentní a intermodální mobilitu.

Součástí multimodální dopravní strategie VOR je propojení veřejné dopravy s pěšími trasami, nabídkami jízdních kol a také možnostmi P+R a B+R. Mezi další související agendu VOR se řadí řízení kvality poskytovaných služeb veřejné dopravy v regionu a kompletní zákaznický servis a poskytování informací o veřejné dopravě.

S dopravním telematickým projektem *ITS Vienna Region* průběžně vytváří VOR aktuální dopravní data, kombinuje je v intermodálním poolu a využívá je k výpočtu aktuálního obrazu dopravní situace v regionu. Na jedné straně to podporuje spolkové země v e-governmentu a řízení dopravy a na druhé straně se ITS Vienna Region podílí také na vývoji bezplatné aplikace VOR AnachB. Kromě toho je ITS Vienna Region zapojena také do výzkumných projektů a do národních projektů ITS GIP.at, GIP.gv.at a Verkehrsankunft Österreich (VAO).

7.7 Shrnutí

Tabulka níže představuje ucelený přehled jednotlivých dopravních organizací a institucí souvisejících se správou dopravního systému měst. Vybrána byla referenční města s ohledem na Zadání této studie a do tzv. benchmarkingu bylo zařazeno 6 dalších evropských měst s různými přístupy a fungováním správy dopravního systému.

48/ Přehled referenčních měst a jejich rozdělení správy dopravního systému

Název města	Řízení silniční dopravy ve městě	Udržování silniční infrastruktury města (např. značení, vozovka, SSZ)	Dopravní plánování silničních staveb	Udržování infrastruktury MHD (např. koleje, zastávky, SSZ pro MHD)	Dopravní plánování MHD včetně příměstské železnice	Provozovatel veřejné dopravy	Integrovaná doprava (organizátor)
Praha	TSK	TSK / THMP / ŘSD	MHMP / TSK / IPR	DPP	DPP / ROPID / IPR	DPP + soukromé společnosti v PID	ROPID
Bratislava	GIB	GIB	MIB	DPB	BID	DPB	BID
Budapešť	BK	BK	BK	BKK / BKV	BKK	většina BKV + soukromé společnosti	BKV
Mnichov	VZM / KVÜ	SWM	Oddělení mobility	MVV	MVV	MWG	MVV
Londýn	NMCC	TLRN (TfL), Městské obvody Londýna, London Highways	TfL	TfL / Network Rail / soukromé spol.	TfL, London Rail	TfL / soukromí dopravci	TfL / Lonodn Rail
Varšava	ZR	IN	ZR / IN / AM	IN / ZTM + soukromé společnosti	IN	ZTM – soukromí dopravci	IN
Vídeň	MA 46	MA 28	MA 28	WL	VOR	WL	VOR

Zdroj 48: webové stránky jednotlivých dopravců, organizací a měst

7.7.1 Kooperační (decentralizovaný) systém

Praha

Za kooperační a decentralizovaný systém lze považovat organizaci a přístupy vedení dopravy v Praze. Na jedné straně lze tvrdit, že má Praha v porovnání s ostatními referenčními městy (viz tabulka výše) relativně velké množství organizací, na druhou stranu je z analýzy v kapitole 6 (Přímé zkušenosti subjektů) patrná jistá míra překrývání kompetencí, dublování agendy a nejasného řízení některých složek dopravy ve městě (např. telematické systémy, správa infrastruktury), které plynou z nejasného majetkového poměru či komplikovaného rozdělení správy.

Bratislava

Za systém kooperačního charakteru lze považovat rozdělení správy v Bratislavě, kde jsou dány poměrně jasné kompetence Generálního investora Bratislava, který v sobě zahrnuje agendu správy komunikací a dohledu nad rekonstrukcemi a stavbami silniční dopravní infrastruktury na základě rozhodnutí města. Podobnou roli jako pražský IPR zastává v Bratislavě MIB, který plní funkci odborného

a koncepčního pracoviště v oblasti rozvoje města. Oproti IPR však nespolupracuje na významných rozhodnutích ve těchto oblastech. Veřejná doprava je podobně jako v Praze organizována a rozvíjena BID (obdoba pražského ROPID) a provoz zajišťuje DPB.

Mnichov

Město Mnichov se řídí kooperativním přístupem k řízení dopravy. Silniční dopravu zajišťují pracoviště města Mnichova, nicméně v rámci veřejné dopravy město pod svým 100% vlastnictvím přenechalo kompetence komunální dodavatelské a servisní společnosti SWM, respektive jejím dceřiným společnostem MVG (provoz) a MVV (plánování, integrovaná doprava).

7.7.2 Centralizovaný systém

Varšava

Zcela odlišný a z velké části centralizovaný systém správy dopravního systému města je nastaven v polské Varšavě, kde veškerá správa silniční i veřejné hromadné dopravy je zajištěna různými odděleními Kanceláře pro řízení silničního provozu (ZR) a Kanceláře Infrastruktury (IN) spadající pod magistrát města. Provozovatel veřejné hromadné dopravy ZTM má funkci zajištění dopravního podniku ve městě.

Londýn

Za obdobný způsob centrálního řízení dopravy ve městě lze považovat londýnský systém, kde hlavním správním orgánem zodpovědným za dopravu v oblasti je Transport for London (TfL). Samotný provoz VHD je naopak z velké části zajištěn soukromými dopravci (London Overground, příměstská železnice, autobusová doprava). U londýnského metra má TfL na starosti všechny aspekty správy a provozu. V oblasti údržby silniční infrastruktury i infrastruktury pro MHD je opět řídicí organizací TfL, které si dále najímá soukromé společnosti. Londýnský typ správy dopravního systému je tak svrchu centralizovaný, ale prakticky lze v případě správy a provozu veřejné dopravy hovořit o otevřeném trhu (s výjimkami např. londýnského metra).

Budapešť

Město Budapešť lze taktéž považovat za centralizovaný systém přístupu k organizaci dopravy ve městě. Agenda silniční dopravy je řešena příslušným Oddělením dopravy. Velkou změnou v oblasti organizace správy dopravy ve městě bylo však založení Budapešťského dopravního centra (BKK) v roce 2010, který silně centralizoval do té doby silně roztržitěnou agendu správy dopravního systému ve městě. BKK začlenila do své činnosti a částečně integrovala agendu Oddělení dopravy primátora, společnosti BKV, údržby veřejného prostranství a celý rozsah úkolů společnosti Parking Kft. Közhaznó a Provozovatele městské taxislužby, a další. BKK tak v současnosti funguje jako dominantní řídicí organizace dopravy (silniční i veřejné hromadné) ve městě.

Vídeň

Podobně jako v případě Varšavy představuje organizace dopravy ve Vídni zcela centralizovaný systém s vysokými kompetencemi místních úřadů a příslušných oddělení. Za většinu dopravních záležitostí města Vídně odpovídají pracovníci Odboru organizace dopravy a technických záležitostí dopravy (MA 46). Veřejná doprava je centrálně zajištěna pomocí provozovatele MHD – Wiener Lines a organizátora dopravy VOR, který kromě Vídně organizuje dopravu také v dalších dvou východních spolkových zemích. Správu dopravního systému ve Vídni lze považovat za nejvíce centralizovanou ze všech porovnávaných měst.

8 VYMEZENÍ CÍLŮ PRO NÁVRH SCÉNÁŘŮ

Na základě diskuse s představiteli jednotlivých organizací byly analyzovány konkrétní problémy, které se v současné podobě přístupu řízení města Prahy vyskytují. Tyto cíle jsou blíže popsány v kapitole 6 SOUHRN ZJIŠTĚNÍ. V kombinaci se zjištěnými závěry této části studie bylo na základě analýzy přístupů správy dopravního systému vybraných evropských měst zjištěna relativně velká míra decentralizace správy dopravy ve městě a pražský přístup byl zařazen do kategorie kooperačního přístupu správy dopravy. Podobný přístup byl analyzován v rámci organizací města Bratislavy a Mnichova. V případě Bratislavy byl na základě podrobné analýzy a rozhovorů zjištěn pokročilejší a provázanější systém dopravních organizací ve městě, a to převážně v oblasti Generálního Investora Bratislavy v oblasti silniční dopravy a komunikace s příslušnými odděleními městské státní správy a samosprávy. Systém správy dopravního města Bratislavy však lze v obecné rovině vzhledem k současnému rozložení kompetencí v Praze považovat za natolik odlišný, že není možné přistoupit na kompletní změnu v oblasti řízení po vzoru Bratislavy.

Z historického hlediska působících organizací v Praze proto bude sledován cíl zejména centralizované skupiny. V současné době lze Prahu zařadit spíše do decentralizovaného systému. Prohlubována tak bude ve Strategické části této studie spíše koordinace a informovanost v rámci kooperačního decentralizovaného přístupu po vzoru Mnichova nebo Bratislavy. Centralizovaná organizace dopravy (Vídeň, Budapešť, Londýn, Varšava) bude také zvažována v jednom ze scénářů, ale její realizace by si vyžádala významné změny v organizaci a struktuře dnešního uspořádání.

Pro následující části studie (návrh 3 scénářů) lze proto sledovat jednotlivé konkrétní cíle změny organizace v Praze, které jsou funkční hlavně v nejméně strukturou podobné Bratislavě, částečně i v Mnichově, a kterými se Praha může inspirovat. Za konkrétní cíle, které lze sledovat v následujících částech studie lze považovat:

- Zmírnění vlivu svébytnosti MČ a SSÚ pomocí závazného plnění koncepcí (střednědobých plánů)
- Zvýšení informovanosti jednotlivých organizací ve smyslu současného pozdního zapojení pražských organizací do již „rozběhnutých“ projektů
- Lepší koordinace a zamezení prodlužování celkových rekonstrukcí dopravní infrastruktury.
- Vypořádání se soukromým vlastnictvím SSZ, kde se lze inspirovat opět u Bratislavy, kde veškerou správu má na starosti GIB.
- Provázání strategií a koncepcí organizací
- Jednotné plánování rozpočtu organizací
- Obecné znalostní provázání institucí a společné rozhodování
- Zvýšená koordinace se síťáři při stavbách a rekonstrukcích

C STRATEGICKÁ ČÁST

Bude doplněna v dalších odevzdáních.

D ZÁVĚREČNÁ ČÁST

Bude doplněna v dalších odevzdáních.

9 MANAŽERSKÉ SHRUTÍ

Bude doplněno v dalších odevzdáních.

10 REFERENCE

10.1 Seznam obrázků

1/ Pražská metropolitní oblast ve vymezení z roku 2019	8
2/ Ilustrace oblastí činnosti DPP.....	10
3/ Ilustrace činností IPR Praha.....	11
4/ Ilustrace činností OICT	11
5/ Příklady činností ROPID.....	12
6/ Ilustrace činností TSK Praha	13
7/ Ilustrace činností THMP	13
8/ Tabulka kompetencí na základě průzkumu mezi organizacemi	16
9/ Tabulka možností.....	18
10/ Výsledky dotazníku na téma analýzy koordinačních komisí a porad mezi zapojenými subjekty ...	19
11/ Souhrnná tabulka zjištěných nedostatků.....	33
12/ Mapa správních obvodů a městských částí v Praze.....	35
13/ Mapa prověřovaného úseku ve studii zadané v roce 2019	36
14/ Prodloužení tramvajové trati v ulici Budějovická: plán z roku 2019 vlevo, z roku 2022 vpravo	37
15/ Plán trasy tramvajové trati s minimálními přírůsky pro obyvatele Bohnic.....	38
16/ Nabízené platové ohodnocení na vedoucí pozici s vysokoškolským vzděláním.....	40
17/ Nabídka méně kvalifikovaných pozic se srovnatelnou mzdou	40
18/ Naddimenzovanost komunikace a nadbytečné řízení křižovatky SSZ 6.170 (K Letišti x Fajtlova) ..	41
16/ Provizorní řešení zastávky Svatoplukova z tramvajových panelů (vlevo) a nástupem z vozovky (vpravo)	42
17/ Titulek na webu Prahy 2 oznamující pokračování rekonstrukce	42
21/ Do vymezeného úseku může kloubový autobus vjet pouze jako jediné vozidlo (Türkova x V Benátkách)	45
22/ Zamítnutí připomínky na úpravu vyznačeného omezení (příloha k zápisu z provozní komise DPP)	46
23/ Současná podoba hmotnostního omezení u zastávky Chodovská tvrz (Türkova).....	46
24/ Omezení platí ve dvou jízdních pruzích v délce 400 metrů a přes vrcholový oblouk (Türkova)	47
25/ Plně obsazený autobus může dosahovat hmotnosti až 19 tun (Naskové x Na Výši).....	47
26/ Omezení délky vozidel nad 10 metrů již v květnu 2009 (Radlická x Puchmajerova)	47
27/ Doplněná dodatková tabulka „mimo MHD“ umožňující provoz BUS (Radlická x Puchmajerova) .	47
28/ Jediný mapový výstup Generelu cyklistické dopravy MČ Praha 2	48
29/ Stále jednosměrná ulice Blanická na snímku ze září 2021 (Blanická x Římská)	49
30/ Stále jednosměrná ulice Plavecká na snímku ze září 2021 (Plavecká x Podskalská)	49
18/ Aktuální obsazenost parkovišť P+R a parkovacích objektů	52
19/ Znehodnocení povrchu výkopovými pracemi v ulici Rumunská v září 2022 (Rumunská x Londýnská)	53
20/ Místní komunikace I. třídy s působností PKD (MHMP) – červené linie	54
31/ Vývoj počtu SSZ s preferencí autobusů	56
36/ Značka postrádající smysl – její platnost končí po 5 metrech na zadní hranici křižovatky – na snímku ze srpna 2019 (Italská x Dudova).....	58
37/ Značka postrádající smysl – viz obrázek vlevo – přítomná i o tři roky později, v srpnu 2022 (Italská x Dudova).....	58

38/ Značku zastávky je možno přesunout na sloup VO místo „dočasně“ zrušeného K+R (Vinohradská 2733).....	58
39/ Omezení rychlosti v zóně 30 dovolenou rychlost ve skutečnosti zvyšuje (Jasmínová 2690)	58
40/ Příklad nadbytečného zábradlí omezujícího přístup k vozidlu (Vinohradská 1535)	59
41/ Zábradlí naproti vchodu do mateřské školy omezuje přístup z jí vyhrazených míst K+R (Šumavská 920).....	59
42/ Křižovatka s nadbytečným SSZ 3.353; do slepé ulice vlevo nelze kvůli VDZ legálně odbočit (Slezská x Perunova).....	59
43/ Průměrné zdržení vozidel při průjezdu křižovatkou	60
32/ Sjezd autobusu je ve skutečnosti realizován již v křižovatce, nikoliv až za ní (Patočkova x Střešovická)	62
33/ Průběžný pruh za křižovatkou nepokračuje a vozidla vjíždějí na kolej v křižovatce (Na Slupi x Svobodova).....	63
34/ Ukončení BUS pruhu až v prostoru křižovatky (Dostojevského rad x Vajanského nábrežie, Bratislava).....	63
35/ Schéma vlastnictví a správců jednotlivých částí a prvků veřejných prostranství	65
44/ Příklad neodborné připomínky ke studii TT schválené radou MČ.....	66
45/ Přehled referenčních měst a jejich rozdělení správy dopravního systému	86

10.2 Seznam zdrojů

Zdroj 1: MMR, Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR	8
Zdroj 2: DPP	10
Zdroj 3: IPR	11
Zdroj 4: OICT	12
Zdroj 5: ROPID	12
Zdroj 6: TSK.....	13
Zdroj 7: THMP.....	13
Zdroj 8: Vlastní průzkum	17
Zdroj 9: vlastní tvorba	18
Zdroj 10: Vlastní dotazník.....	19
Zdroj 11: vlastní zpracování.....	34
Zdroj 12: ČSÚ	35
Zdroj 13: zdopravy.cz	36
Zdroj 14: ROPID, Rozvoj linek PID v Praze 2019–2029 a 2022–2032; vlastní úprava.....	37
Zdroj 15: ROPID, Rozvoj linek PID v Praze 2022–2032; vlastní úprava	38
Zdroj 16: MHMP	40
Zdroj 17: lidl.cz	40
Zdroj 18: vlastní foto	41
Zdroj 16: Mapy Google, 2019.....	42
Zdroj 17: web ÚMČ Praha 2	42
Zdroj 21: mapy.cz, říjen 2021	45
Zdroj 22: vlastní zdroj	46
Zdroj 23: vlastní foto	46
Zdroj 24: mapy.cz, říjen 2021	47
Zdroj 25: mapy.cz, srpen 2019	47

Zdroj 26: Mapy Google, květen 2009	47
Zdroj 27: mapy.cz, srpen 2021	47
Zdroj 28: MČ Praha 2	48
Zdroj 29: mapy.cz, září 2021	49
Zdroj 30: mapy.cz, září 2021	49
Zdroj 18: TSK; vlastní úprava	52
Zdroj 19: vlastní foto	53
Zdroj 20: TSK	54
Zdroj 31: TSK, Ročenka dopravy 2021 a 2015; vlastní zpracování	57
Zdroj 36: vlastní foto	58
Zdroj 37: vlastní foto	58
Zdroj 38: Mapy.cz	58
Zdroj 39: vlastní foto	58
Zdroj 40: vlastní foto	59
Zdroj 41: vlastní foto	59
Zdroj 42: Mapy Google	59
Zdroj 43: ČVUT FD	60
Zdroj 32: mapy.cz, srpen 2021	62
Zdroj 33: mapy.cz, září 2021	63
Zdroj 34: Mapy Google, srpen 2022	63
Zdroj 35: IPR, Manuál tvorby veřejných prostranství	65
Zdroj 44: MČ Praha 4, příloha č. 1 usnesení číslo 15R-577/2020	66
Zdroj 45: webové stránky jednotlivých dopravců, organizací a měst	86