

Plnění Integrovaného krajského programu snižování emisí (vyhláška HMP 16/2010) v kapitolách souvisejících s dopravou, ke dni 1.1.2013

*Vypracoval Auto*Mat, 3.2.2013.*

Obsah

Plnění Integrovaného krajského programu snižování emisí (vyhláška HMP 16/2010) v kapitolách souvisejících s dopravou, ke dni 1.1.2013.....	1
Stručné shrnutí výsledků vyhodnocení.....	2
Plnění vybraných kapitol Integrovaného krajského programu snižování emisí (přehled):	4
Plnění jednotlivých bodů v kapitole 1 (doprava) – slovní vyhodnocení.....	7
Plnění vybraných bodů v dalších kapitolách – stručné vyhodnocení.....	17
Indikátory plnění KPSE.....	20
Regulační řád pro smogovou situaci.....	21

Stručné shrnutí výsledků vyhodnocení

Integrovaný krajský program snižování emisí (dále KPSE) včetně programového dodatku vydává podle zákona o ochraně ovzduší Rada hl. m. Prahy formou nařízení hl. m. Prahy. Orgány odpovědnými za plnění Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha jsou:

- Rada hlavního města Prahy
- radní odpovědný za oblast životního prostředí
- Magistrát hlavního města Prahy – Odbor ochrany prostředí
- ředitel Odboru ochrany prostředí

Jedná se o druhé vyhodnocení plnění KPSE od iniciativy Auto*Mat (první proběhlo na počátku roku 2012 a bylo publikováno zde:

<http://www.auto-mat.cz/2012/01/praha-neplni-program-ke-zlepseni-ovzdusi/>).

Žádost o informace podle zákona 106

Pro účely tohoto vyhodnocení jsme koncem roku 2012 požádali MHMP (formou žádosti o informace podle zákona 106 o svobodném přístupu k informacím) o sdělení, nakolik byl KPSE v roce 2012 plněn ve vyjmenovaných bodech týkajících se dopravy. Odpověď jsme obdrželi v lednu 2013 a mohli ji použít jako podklad pro naše vyhodnocení. Odpověď byla v řadě bodů nekompletní. Informace o plnění řady bodů neobsahovala vůbec, v řadě dalších případů nebylo možné z odpovědi usoudit, zda je daný bod KPSE plněn nebo ne. Z časových důvodů jsme ale o doplnění nežádali. Informace poskytnuté ve vyjádření MHMP jsme se pokusili maximálně ověřit z jiných zdrojů a kriticky posoudit tam, kde jsme byli z jiných zdrojů informováni lépe (např. v kapitole 1.14 cyklistická doprava). Odpověď MHMP dodáváme jako přílohu k tomuto vyhodnocení.

Hodnocení se mírně zlepšilo, princip neomezovat auta ale zůstává

Plnění hodnocených bodů KPSE probíhá z méně než poloviny, Oproti roku 2011 se hodnocení mírně zlepšilo (na 44%), částečně vlivem lepšího plnění některých bodů KPSE, částečně začleněním nových, slušně hodnocených kapitol, o kterých jsme v roce 2011 neměli dostatečné informace. Uvážíme-li, že některé už dříve nesplněné body KPSE nejsou plněny i přes prodlužující se zpoždění, **nelze zvýšení indexu plnění KPSE považovat za indikátor toho, že by město Krajský program snižování emisí plnilo v roce 2012 znatelně lépe než o rok dříve.**

Koncem roku 2011 vznikla pracovní skupina pro zóny placeného stání, budou změněny zcela nevyhovující technické podmínky pro výstavbu a byla zvýšena priorita výstavby metra D. Naopak, zhoršující se finanční situace města vedla k ukončení některých programů zavádění alternativních paliv. Záříjové změny ve veřejné dopravě měly na její kvalitu spíše negativní dopad.

Poměrně málo se dělá v omezování prašnosti. Od roku 2010 se snížil rozpočet na čištění ulic od prachu i na výsadbu izolační či uliční zeleně. „Truhlíková kauza“ na Praze 5 odhalila nekonceptnost výsadby zeleně v pražských ulicích široké veřejnosti.

I nadále je špatná podpora bezmotorové dopravy, jak cyklistické, tak pěší. Město také ani v roce 2012 neudělalo ani úvodní krok k zavedení mýta, kterým je iniciace zákona, jež by zavedení mýta vůbec umožnil.

Vyhodnocení se okrajově věnovalo i územnímu plánování, kde jsme i přes změnu postupy přípravy nového územního plánu nezaznamenali v roce 2012 zásadní posun.

Z celého vyhodnocení vyplývá, že Praha i nadále nemíní výrazněji omezovat automobilovou dopravu. A to i přes to, že automobilová doprava je hlavním zdrojem znečištění pražského ovzduší.

Indikátory plnění KPSE

Indikátory plnění KPSE za rok 2012 nebyly v materiálu od MHMP dodány. Rok 2012 bylo možné vyhodnotit pouze z počtu dnů s překročenými limity PM10. Tento v roce 2012 poklesl asi o třetinu, nemáme ale informaci o tom, jak se změnil počet dnů s nepříznivými rozptylovými podmínkami.

Regulační plán pro smogovou situaci neobsahuje omezení automobilové dopravy

Regulační řád pro smogovou situaci z dubna 2012 neobsahuje regulaci automobilové dopravy. Nový zákon o ochraně ovzduší ze září 2012 městům umožňuje, aby město neregulovalo dopravu v případě smogové situace jen v tom případě, pokud omezení provozu vozidel v obci *nemůže přispět ke snížení úrovně znečištění*. V Praze je automobilová doprava hlavním zdrojem znečištění ovzduší, platný regulační řád je tudíž nyní v rozporu se zákonem o ochraně ovzduší.

Praha by měla aktualizovat jak program snižování emisí, tak regulační řád pro smogovou situaci tak, aby byly v souladu s novým zákonem o ochraně ovzduší.

Bude KPSE aktualizován k naprosté bezzubosti?

Z informací, které máme k dispozici, je patrné, že aktualizace Integrovaného krajského programu snižování emisí už probíhá. Je otázkou, zda v aktualizované verzi KPSE zůstanou i kroky, které město dlouhodobě ignoruje. Pokud budou vyřazeny, bude nová verze KPSE funkční ještě méně, než stávající dokument. Ten je sice plněný z méně než poloviny, obsah KPSE ale aspoň u městem zanedbávaných opatření poukazuje na jejich existenci.

Plnění vybraných kapitol Integrovaného krajského programu snižování emisí (přehled):

Tabulka je řazena podle úspěšnosti plnění v našem vyhodnocení plnění KPSE v roce 2012.

Kapitola	Plnění k 1/201 2	Plnění 1/201 3	Slovní hodnocení - vývoj za poslední rok
Celkové hodnocení	38%	44%	Mírné zlepšení, zčásti vlivem hodnocení nových kapitol.
Časová organizace zásobování	-	80%	Časové omezení funguje u vjezdu do centra města a nastavením zpoplatnění stání v rezidentních oblastech Zón placeného stání. Revize nebo rozšíření systému se ale patrně nepřipravuje.
Komplexní podpora využití alternativních paliv v automobilové dopravě	100%	75%	Jedná se především o program „Praha elektromobilní“, který běží, a opatření jako parkování elektromobilů v zónách placeného stání zdarma. V rozpočtu HMP nejsou přiděleny prostředky na realizaci dotačního programu na přestavby vozidel na alternativní pohon.
Omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do části města	-	67%	K 1.1.2013 byl zpřísněn režim vjezdu do zóny zákazu vjezdu nákladních automobilů: výjimky se udělují pouze vozidlům splňujícím EURO4. Současně ale trvá neudržitelná situace na Spořilově.
Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech	38%	60%	V listopadu 2011 byla zřízena pracovní skupina magistrátu pro ZPS (projevilo se až v letošním hodnocení). Parkovací politika nicméně stále nemá za cíl regulovat dopravu, ale jen zajistit parkování rezidentům. Nové ZPS vznikají výhradně na žádost městských částí. TSK informuje o obsazenosti vybraných parkovišť i mimo systém P+R.
Preference vozidel hromadné dopravy	60%	58%	Preference se zlepšuje u autobusů, u tramvají stagnuje. S ohledem na zavedení metrolinkového systému jsou zlepšení preference v roce 2012 nedostatečná. Postihování jízdy ve vyhrazených pružích ze strany policie prakticky neprobíhá.
Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu	60%	55%	Toto opatření považujeme vlivem jeho finanční náročnosti i vlivu na strukturu města spíše za kontraproduktivní. I nadále probíhá finančně extrémně náročná výstavba městského okruhu, ukazuje se ale, že na dokončení už prostředky nebudou (což je ovšem spíš dobře). Praha odmítá diskutovat o alternativním vedení okruhu, jak ve sporném případě Běchovic, tak v Suchdole, kde by severní varianta byla zřetelně vhodnější.
Omezování prašnosti z dopravy	55%	55%	Od roku 2010 se snižují finanční prostředky na

Kapitola	Plnění k 1/201 2	Plnění 1/201 3	Slovní hodnocení - vývoj za poslední rok
			čištění ulic. Nedaří se příliš výsadba stromořadí při rekonstrukcích,
Omezování emisí z autobusů MHD a dalších vozidel města	100%	50%	Probíhá obměna vozového parku autobusů veřejné dopravy. Z finančních důvodů bylo ukončeno používání naftového emulgátu.
Výstavba tratí kolejové veřejné dopravy	30%	50%	Staví se metro A se sporným zakončením v Motole. Metro D bylo opět navrženo do plánů města, navržena levnější varianta. Levnější investice do tramvajových tratí jsou i nadále ignorovány, i když rozvojové plány jsou široké.
Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy	30%	50%	Územní plán je ještě celkem dobrý, je ale často nevhodně měněn. Technické podmínky pro výstavbu budou zásadně přepracovány, což je nadějně.
Vymezení nízkoemisních zón	-	50%	Zadána studie proveditelnosti, zvažují se varianty
Zvyšování atraktivity hromadné dopravy	44%	47%	Zavádějí se standardy kvality, které ale nepokrývají řadu faktorů, které jsou pro komfort cestujících významné. Odstraňování bariérovosti metra je i nadále pomalé a marná je i snaha o odstraňování bariérových tramvajových zastávek.
Podpora rozvoje systému integrované dopravy	50%	45%	Změna linkového vedení v září 2012 měla na systém PID velmi rozporný dopad, dílčí zlepšení nevyvážila řadu zhoršení, zejména u tramvají. Praha i nadále nevytváří silný tlak na rozvoj železniční dopravy, příprava nových železničních zastávek nicméně pomalu postupuje.
Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí	-	40%	Výsadba izolační zeleně v r. 2012 v oblasti Spořilova ul. Senohrabská a Choceradská, obecně málo prostředků.
Podpora záchytných parkovišť P+R	28%	38%	Realizace parkovišť P+R i nadále výrazně zaostává i za stávajícím územním plánem. Stávající kapacita se v roce 2012 nevyšila, zůstává na cca 3000 stáních, potřeba je cca 20 000 míst. Plochy vyhrazené pro P+R v územním plánu zajišťují cca 15 000 stání, pozemky ale nejsou ve vlastnictví HMP. Dobrá je informovanost o volných místech (jsou-li)
Podpora pěší dopravy	25%	35%	Jakkoliv probíhá určité vyhodnocování problémových míst, reálná situace v ulicích se nezlepšuje. Systém pěších tras a koridorů nevzniká, dochází k rušení stávajících pěších cest výstavbou. Rozpočtová kapitola BESIP je dále omezována. Jediný klad je existence pracovní skupiny.
Omezování prašnosti výsadbami	25%	21%	Špatná koordinace při rekonstrukcích, nevhodné

Kapitola	Plnění k 1/201 2	Plnění 1/201 3	Slovní hodnocení - vývoj za poslední rok
zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí.			pokusy o výsadbu v truhlících. Rozpočet od roku 2010 nižší o 24,5 mil. Kč.
Podpora cyklistické dopravy	19%	18%	Investice do cyklo dopravy byly v roce 2012 rekordně nízké (25mil. Kč). Mechanismy, které v předchozích letech vedly k rozvoji cyklistické infrastruktury, se postupně rozkládají. Minimální politická podpora přislíbená v březnu 2012 radním Noskem nebyla nakonec realizována. Ze strany magistrátu má cyklo doprava i nadále minimální podporu a téměř nulové PR.
Zavedení mýtného systému	0%	0%	Ani v roce 2012 nebyly učiněny žádné kroky směrem k tomu, aby Praha mohla realizovat mýtný systém. HMP mělo už do konce roku 2011 v parlamentu iniciovat zákon o zavedení mýta, což neudělalo. HMP má povinnost zavést mýto do roka poté, co to bude legálně možné.

Plnění jednotlivých bodů v kapitole 1 (doprava) - slovní vyhodnocení

1.1. Výstavba tratí kolejové veřejné dopravy

Hodnocení: Plní se polovičatě, naše hodnocení 50% (v roce 2011 30%).

- **V rámci přípravy nového územního plánu vytvořit územní předpoklady pro výrazný rozvoj kolejové veřejné dopravy**

Stav: Splněno (I nový MÚP má tyto předpoklady zahrnuty).

- **Zajistit finanční rámec pro výrazný rozvoj systému kolejové veřejné dopravy již ve střednědobém časovém horizontu**

Stav: Nejistý. Byla nicméně deklarována obnova přípravy metra D a odložena dostavba SV sekce MO, což je oproti roku 2011 zlepšení. Investice do tramvajových tratí jsou stále nedostatečné.

- **V rámci organizační a projektové přípravy investičních akcí zohlednit jejich potenciál ke zlepšení kvality ovzduší**

Stav: Plní se tam, kde je vynuceno, např. V rámci řízení EIA.

1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy

Stav: Plní se nedostatečně, naše hodnocení 45% (v roce 2011 50%).

- **V rámci přípravy nového územního plánu vytvořit územní předpoklady pro rozvoj PID**

Stav: Splněno (ÚP v procesu schvalování, předpoklady v něm zahrnuty).

- **Zajistit maximální odbornou a organizační podporu přípravy investic do železniční dopravy na území Prahy**

Stav: Plní se velmi nedostatečně. Praha většinou jen pasivně čeká, s čím přijde SŽDC. Investice SŽDC se pak zpravidla několikrát odsouvají. V příštích letech se chystá nicméně více investic, které přinesou zřetelné zlepšení.

- **Zajišťovat průběžnou optimalizaci linkového vedení i jízdních řádů PID**

Stav: Změny linkového vedení ze září 2012 jsou destruktivním zásahem do funkčnosti PID, který nevyváží ani dílčí zlepšení v některých lokalitách.

1.3. Preference vozidel hromadné dopravy

Stav: Plní se celkem dobře, naše hodnocení 58% (v roce 2011 60%).

- **Rozšířit preferenci vozidel MHD na křižovatkách a komunikacích**

Stav: V roce 2012 proběhly různé úpravy značení zlepšující preferenci. S ohledem na nezbytnost výrazně zvýšit kvalitu preference pro systém metrolinek se zde pokračování v dosavadním pomalém tempu jeví spíše jako krok zpět. V posledním roce se zhoršila

preferance u tramvají i v rámci nových rekonstrukcí se prodloužily jízdní doby. Nárůst buspruhů stále naráží na strach omezit kapacitu aut.

- **Zajistit intenzivní kontroly přestupků blokujících provoz hromadné dopravy, zpřísnění sankcí a informování řidičů**

Stav: Plní se nedostatečně, v roce 2012 neproběhla žádná medializovaná akce PČR nebo MP cílená na jízdu ve vyhrazených pružích. Od roku 2011 není jízda ve vyhrazeném jízdním pruhu bodovaným přestupkem.

1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy

Stav: *Plní se polovičatě, naše hodnocení 47% (v roce 2011 44%).*

- **Zajistit finanční rámec pro pokračování průběžné obměny vozového parku MHD**

Stav: Nový vozový park je proplácen, tramvaje jsou ale nekvalitní a příliš drahé.

- **Při výběru dodavatele vozidel MHD uplatnit mj. i hodnotící kritérium komfortu přepravy**

Stav: Standardy kvality jsou nedostatečné - řeší jen část parametrů, jakými hodnotí kvalitu komfortu cestujících.

- **Při výběru dopravců v systému PID uplatnit mj. i hodnotící kritérium nabídnutého komfortu přepravy**

Stav: Plní se. Standardy kvality zatím platí jen pro autobusové dopravce.

- **Průběžně modernizovat zabezpečovací zařízení metra za účelem zvýšení jeho přepravní kapacity**

Stav: Oproti roku 2011 žádná změna. Splněno pro dvě trasy metra (A, C). Těndr na nové zabezpečovací zařízení na trase B se už dříve zrušil a znovu odložil z nedostatku financí.

- **Odstranit dosud existujících kolizních situací na přestupních místech (bezbariérovost a kontakt s auty)**

Stav: Plní se velmi nedostatečně, oproti roku 2011 žádný zřetelný posun dopředu. I nadále velmi pomalé tempo výstavby bezbariérových přístupů do stanic metra. Stále jsou desítky tramvajových zastávek s nástupem z úrovně vozovky, při rekonstrukci zastávky Maniny byl tento nežádoucí stav zachován. Kontakt s auty na mnoha místech řešen zbytečně pomocí SSZ.

- **Rozvoj prostředků pro informování cestujících**

Stav: Plní se částečně. Téměř neznámý online prostorový idos v mapě mapy.jizdnirady.idnes.cz, nově (2013) neobsahuje vlaky PID. Částečné zlepšení zvládnání výluk, nasazování informátorů, apod., ale většinou na podnět zvenčí.

1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu

Stav: *Plní se se s maximálním úsilím, vzhledem k efektivitě ale jen polovičatě. Naše hodnocení 55% (v roce 2011 60%).*

- **Zajistit maximální odbornou a organizační podporu pro urychlenou realizaci Pražského okruhu**

Stav: Praha odmítá diskutovat o alternativním vedení SOKP, jak ve sporném případě Běchovic, tak v Suchdole, kde by severní varianta byla zřetelně vhodnější. Tím vytváří odpor proti dostavbě těchto částí SOKP a vlastně je tím zpomaluje.

- **Zajistit realizaci Městského okruhu, radiál a dalších komunikací**

Stav: Toto opatření považujeme vlivem jeho finanční náročnosti i vlivu na strukturu města spíše za kontraproduktivní. Finančně extrémně náročná výstavba městského okruhu stále probíhá. Dokončení severovýchodní sekce (Blanka 2) už ale bylo z finančních důvodů odloženo na neurčito. Koncepce hlavní uliční sítě nebyla stále přehodnocena.

- **Při přípravě a realizaci staveb komunikační sítě města respektovat podmínky ochrany ovzduší**

Stav: Plní se formálně a velmi nedostatečně v rámci řízení EIA.

1.6. Omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do části města

Stav: Plněno s výhradami, z části zpožděno. Naše hodnocení 66% (v roce 2011 nehodnoceno).

- **Zajistit intenzivní kontroly dodržování obou zón zákazu vjezdu nákladních automobilů, zpřísnění sankcí a informování řidičů**

Stav: nevíme o tom, že by ke kontrolám došlo (nehodnotíme).

- **Připravit odborné dopravně-inženýrské podklady pro rozšíření zóny se zákazem vjezdu nákladních automobilů nad 6 t celkové hmotnosti a projednat je s dotčenými MČ**

Stav: V současnosti jsou vymezeny zóny pro vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny (v užším centru města - od 8 do 18 hod) a nad 6 tun (území MČ Praha 1 a 2 a části MČ Praha 4 a 5). Pro vjezd do obou zón je nutno získat souhlas odboru dopravy MHMP. K rozšíření probíhá příprava. Úprava se předpokládá v souvislosti se zprovozněním tunelu Blanka, tedy s dvouletým zpožděním oproti předpokladu v KPSE.

- **Po schválení konkrétních záměrů rozšíření zóny zajistit informování dotčených subjektů a veřejnosti**

Stav: Navazuje na předchozí bod, proběhne tedy zhruba s 1,5letým zpožděním.

- **V dostatečném předstihu připravovat podklady pro rozšiřování zóny v návaznosti na postup výstavby Městského a Pražského okruhu a předkládat je samosprávným orgánům HMP**

Stav: V roce 2011 nevyužito zprovoznění Vysočanské radiály. Vzhledem k tomu, že jmenované stavby kromě Blanky neprobíhají, není tento bod možné plnit (tudíž nehodnoceno).

- **Přípravit odborné podklady pro časovou a prostorovou úpravu zóny zákazu vjezdu vozidel nad 3,5 t celkové hmotnosti**

Stav: Probíhá studijní příprava. Úprava se předpokládá v souvislosti se zprovozněním severní části Městského okruhu (tunelového komplexu Blanka, tedy zhruba s 1,5letým zpožděním).

- **Po schválení konkrétních záměrů rozšíření zóny zajistit informování dotčených subjektů a veřejnosti**

Stav: Vzhledem ke zpoždění předchozího bodu nemůže probíhat.

- **Zajistit, aby souhlasy do obou zón zákazu vjezdu nákladních automobilů nebyly vydávány vozidlům, která nesplňují emisní úroveň EURO 4**

Stav: Splněno. Od 1.1.2013 jsou souhlasy do zón zákazu vjezdu nákladních automobilů vydávány pouze vozidlům, která splňují emisní úroveň EURO 4.

- **Zajistit informování dotčených subjektů**

Stav: Splněno, informování probíhá.

- **Zpracovat zhodnocení a návrh realizace opatření k omezení vlivů těžké nákladní dopravy na kapacitních komunikacích mimo centrální území města**

Stav: V souvislosti se zprovozněním jižního segmentu Pražského okruhu byl od září 2010 omezen vjezd kamionů na část Městského okruhu (Jižní spojka, K Barrandovu) V souvislosti se zprovozněním „Vysočanské radiály“ byl od listopadu 2011 omezen vjezd kamionů na část Městského okruhu (Průmyslová, Kbelská). Současně přetrvává kritická situace na Spořilově.

1.7. Časová organizace zásobování

Stav: Splněno do jisté míry věcně, není ale jisté, zda v souladu se záměrem. Naše hodnocení 80% (v roce 2011 nehodnoceno).

- **Přípravit odborné podklady pro zavedení systému časového omezení provozu zásobovacích vozidel ve vymezených oblastech**

Stav: Časové omezení de facto probíhá vlivem existující zóny časového omezení vjezdu vozidel nad 3,5 tuny v centru města a nastavením zpoplatnění stání v rezidentních oblastech Zón placeného stání, které umožňují bezplatné stání v čase mezi 06 - 08 hod. Nemáme informace o tom, že by byly vypracovány podklady k revizi systému nebo rozšíření zón.

- **Po schválení konkrétního rozsahu regulace zajistit informování dotčených subjektů a veřejnosti**

Stav: Vzhledem k tomu, že nedošlo ke změně charakteru regulace, je tento bod bezpředmětný (nehodnoceno).

1.8. Zavedení mýtného systému

Stav: Neplní se. Praha už rok nekoná kroky k zavedení mýtného systému, ke kterým se v KPSE zavázala. Naše hodnocení 0% (v roce 2011 0%).

- **Iniciovat a podpořit změnu legislativy ČR, která umožní zavést mýtný systém**

Stav: Nesplněno podle harmonogramu, mělo být k 1.1.2012, Praha v tomto naprosto zjevně nekoná.

- **Optimalizovat rozsah mýtné zóny na základě údajů o imisní zátěži území Prahy a projednat plán zavedení mýtného systému s příslušnými MČ (k 1.1.2012)**

Stav: Nesplněno podle harmonogramu, má už rok zpoždění

- **Předložit Radě hl. m. Prahy plán zavedení mýtného systému**

Stav: Vzhledem k závislosti na legislativě, kterou Praha nenavrhl, není splněno podle harmonogramu

- **Zavést mýtný systém na území Prahy**

Stav: Nebude splněno podle harmonogramu

- **Zajistit informační kampaň na podporu mýtného systému**

Stav: Nebude splněno podle harmonogramu

1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech

Stav: Plní se dle zájmu městských částí, nikoliv dle potřeby snižování emisí. Naše hodnocení 60% (v roce 2011 38%).

- **Ustavit stálou pracovní skupinu či komisi pro koordinaci parkovací politiky**

Stav: splněno, skupina zřízena nařízením ze dne 15.11.2011 (nepromítlo se do předchozího hodnocení)

- **Připravit odborné podklady pro rozšíření zón placeného stání a projednat je s příslušnými MČ**

Stav: Postup byl právě opačný, HMP pouze pasivně přijímá návrhy městských částí. Rozšiřování ZPS je nekonceptní. Odborné podklady ohledně rozšíření ZPS vznikly, ale nestanovily závazný postup rozšiřování ZPS.

- **Zajistit rozšíření zón placeného stání**

Stav: Plní se na žádost MČ. Zavedení zón na Smíchově, P3-Jarově a v části Prahy 6 mělo být provedeno do konce roku 2012, ale má zpoždění.

- **Začlenit do systému „Dopravní informace on-line“ v maximálním počtu i veřejná parkoviště a hromadné garáže**

Stav: Splněno částečně, informace o vybraných veřejných garážích jsou na webu TSK

- **Postupně v oblasti širšího centra města vybudovat systém navádění vozidel na parkovací stání**

Stav: Plní se, TSK (ÚDI) na tom postupně pracuje

- **Zajistit intenzivní kontroly a postihování nedovoleného parkování vozidel**

Stav: Stále existují zóny, kde se nedovolené parkování toleruje, především ve čtvrtích, kde není ZPS. Často se nepostihuje parkování ve vyhrazených pruzích, zejména v cyklopruzích. Absence intenzivních kontrol a tlaku na řidiče vede opět k postupnému zhoršování situace.

- **Koordinovat tvorbu odstavných ploch pro nákladní automobily**

Stav: Nepřipravuje se, HMP předpokládá zahájení tohoto kroku až po dostavbě východní sekce SOKP.

1.10. Podpora záchytných parkovišť P+R

Stav: Téměř se neplní, probíhající příprava alespoň zkapacitnění je velmi pomalá. Naše hodnocení 38% (v roce 2011 28%).

V současnosti zahrnuje systém P+R 17 parkovišť o celkové kapacitě 3022 stání. V územním plánu hl. m. Prahy však byla do roku 2010 plánována realizace 45 parkovišť o kapacitě 12 - 14 tisíc stání. V roce 2012 se kapacita P+R v Praze nezvýšila.

- **Zajistit přednostní vybudování nebo zkapacitnění parkovišť s největším potenciálem z hlediska zlepšení kvality ovzduší**

Stav: Nesplněno, příprava P+R III Zličín (720 míst), bylo zamítnuto URM a MČ z důvodu dalšího navýšení dopravní zátěže (kolem jsou tisíce míst na parkovištích u supermarketů, ty ještě vzniknout mohly, zatímco parkoviště užitečné veřejné dopravě už ne). Probíhá také příprava nového objektového P + R Černý Most III s kapacitou 750 míst.

- **Dokončit vybavení parkovišť dynamickými naváděcími systémy s navedením řidičů na volné kapacity**

Stav: Plní se. Vzhledem k tomu, že problémem P+R je obecná přeplněnost, není příliš efektivní.

- **Zajistit propagaci možnosti využití vybraných (méně vytížených) parkovišť P+R**

Stav: Platí to, co v předchozím bodě.

- **Postupně vybudovat celý systém parkovišť P+R s kompletní technickou a informační podporou**

Stav: V harmonogramu do roku 2015, ve skutečnosti bude do roku 2015 splněn nejvýš bod 1.10.1.

- **V rámci přípravy nového ÚPn hl.m. Prahy vytipovat lokality a zajistit plochy pro parkoviště P+R a stanovit jejich minimální kapacitu**

Stav: Plní se formálně, ale v praxi nefunguje. Možnosti území zaostávají za možnou poptávkou. I v lokalitách, kde se P+R požaduje, bude do budoucna problémem ze strany hl.

m. Prahy si výstavbu P+R na soukromých developerech vynutit, ať jsou v územním plánu nebo ne.

1.11. Komplexní podpora využití alternativních paliv v automobilové dopravě

Stav: Plní se dle možností, některé kroky byly ale zrušeny. Naše hodnocení 75% (v roce 2011 100%).

- **Zajistit realizaci dotačního programu na přestavby vozidel na alternativní pohon**

Stav: Mělo se plnit k 1.6.2012, nebyly ale vyhrazeny finance.

- **Zajistit propagační kampaň využití alternativních pohonů u automobilů**

Stav: plní se v rámci projektu Praha elektromobilní

- **Zajistit trvalou informační podporu využití alternativních pohonů**

Stav: Splněno (poněkud jednostraně) projektem Praha elektromobilní

- **Zajistit zvýhodnění vozidel s alternativním pohonem v systému zón placeného stání**

Stav: Splněno. Zpracovány podklady pro OŽP pro projednání v samosprávných orgánech hl. m. Prahy. Ve všech stávajících modrých zónách je parkování s elektromobilem zdarma.

1.12. Operativní kontrola emisních parametrů vozidel

Stav: Operativní kontroly se v současnosti neprovádějí, měly probíhat od 1.1.2012.

- **Zajistit zpracování prováděcí studie a návrhu řešení emisních kontrol**

Stav: Zřejmě ne, ale není vyloučeno.

- **Zajistit provádění emisních kontrol včetně informování řidičů**

Stav: Neprovádí se, není k dispozici potřebná legislativa.

- **Zajistit podporu resp. iniciování změn legislativy ČR**

Stav: Podle sdělení HMP není legislativa dosud schválena. Není jasné, zda byl legislativní návrh vůbec podán.

1.13. Omezování emisí z autobusů MHD a dalších vozidel města

Stav: Plní se částečně. Naše hodnocení 50% (v roce 2011 100%).

- **Zajistit obměnu vozového parku autobusů v rozsahu dle schváleného projektu**

Stav: DP hl. m. Prahy pokračuje s obměnou vozového parku autobusů v roce 2012 i v roce 2013, obměna tedy probíhá.

- **Pokračovat ve využívání naftového emulgátu**

Stav: Projekt zastaven, vzhledem ke změně daňových pravidel ukončil DPP využívání naftového emulgátu ke dni 31.3.2011.

- **Vyhodnotit provoz hybridních vozidel a případně navýšit jejich počet ve vozovém parku autobusů**

Stav: Nebyly poskytnuty informace o tom, zda se tak stalo.

- **Přípravit pilotní projekt přechodu na autobusy s bezemisním pohonem**

Stav: V provozu je elektrominibus na Malé Straně, termín pro splnění tohoto bodu je až 1.1.2016.

- **V rámci obměny vozového parku nákladních automobilů (vč. techniky na podvozcích nákladních aut) upřednostnit nákup vozidel splňujících standardy EEV**

Stav: Plní se, popeláři mají nová vozidla na CNG. Dodavatelé letní a zimní údržby komunikací mají za povinnost disponovat pro centrální oblast vozidly splňujícími emisní normu EEV.

- **Prověřit možnost využití naftového emulgátu pro nákladní vozidla a další techniku a případně zahájit jeho využívání**

Stav: Změnou daňových předpisů (30.3.2011) se stal provoz s tímto médiem ekonomicky nevýhodným - využívání bylo zastaveno.

1.14. Podpora cyklistické dopravy

Stav: Plní se jen velmi nedostatečně, oproti roku 2011 se situace dále zhoršila. Naše hodnocení 18% (v roce 2011 19%).

- **Zajistit finanční rámec pro dobudování systému páteřních, hlavních, doplňkových i místních cyklistických tras**

Stav: Neplní se, v rozpočtu 2012 bylo jen 10 milionů na cyklo investice oproti cca 50 z minulých let, v rozpočtu na rok 2013 je jen 25 milionů.

- **Zajistit včasnou přípravu projektů cyklistických tras**

Stav: Při nedostatečném financování není důvod projektovat další akce do zásobníku, od roku 2012 byla zastavena i příprava projektů

- **Realizovat cyklotrasy v rámci výstavby a rekonstrukcí komunikací**

Stav: V rámci mechanismů TSK, OMI, a jiných městských organizací je mechanismus již téměř nefunkční. Křižovatka na nábřeží Kapitána Jaroše byla zrekonstruována včetně přejezdů pro cyklisty jen díky konečné intervenci primátora; v témže roce bylo zrealizována nepovedená Michelská nebo Letenské náměstí.

- **Identifikovat a ošetřit místa s výrazným rizikem střetu cyklistů s automobily**

Stav: Identifikace problémových míst vychází z předběžných materiálů, které měly být dále rozpracovány v rámci dopracované koncepce cyklodopravy. To se ale doposud nestalo.

- **Rozvíjet systém stojanů na kola, tj. jejich evidence, informační podpora, instalace nových stojanů a zvyšování úrovně zabezpečení stojanů stávajících**

Stav: V roce 2012 byly na stojany na kole prostředky uvolněny až koncem roku a není jasné, v jakém objemu.

- **Rozšiřovat postupně možnost přepravy jízdních kol ve vozidlech MHD**

Stav: Probíhá zlepšování postupnými malými kroky, v roce 2012 bylo zkušebně povoleno brát jízdní kola do vybraných výtahů v metru.

- **Zajišťovat informační podporu využívání jízdního kola i k „ne-rekreačním“ cestám**

Stav: plněno nedostatečně. V roce 2012 vyšla cyklomapa v novém podrobnějším měřítku (1:35 000). Web Praha cyklistická nebyl v roce 2012 aktualizován. V roce 2012 byl zprovozněn vyhledávač tras na webu Prahou na kole, na který HMP finančně přispělo. Funkci propagátora cyklodopravy nicméně supluje na městu nezávislé instituce.

1.15. Podpora pěší dopravy

Stav: Plní se jen velmi nedostatečně. Naše hodnocení 35% (v roce 2011 25%).

- **Ustavit stálou pracovní skupinu ředitele Magistrátu hl. m. Prahy či komisi pro koordinaci řešení pěší dopravy v Praze**

Stav: splněno ke dni 1.6.2012

- **Identifikovat a ošetřit místa s výrazným rizikem střetu chodců s automobily**

Stav: Problémová místa se tipují a jsou vcelku dobře zmapována (výstupy PČR, konstrukčně problémové přechody, místa vytipovaná z projektů jako Bezpečné cesty do škol). Realizace úprav jde ale velice pomalu, často se zpožděním řady let od identifikace problému. Finance na BESIP jsou každoročně velice nízké.

- **Zajistit finanční rámec pro dobudování systému pěších tras a koridorů**

Stav: Nesplněno, systém hlavních pěších tras není ani stanoven.

- **Zajistit přípravu a realizaci systému pěších tras a koridorů**

Stav: nesplněno. Byly sice schváleny zásady rozvoje pěší dopravy, které obsahují předpoklad vypracování generelu pěší dopravy. Ten nicméně doposud neexistuje.

- **Zajistit či vyžadovat dostatečnou prostupnost plánovaných liniových staveb**

Stav: neplní se uspokojivě. Např. křižovatka Malovanka či stále uzavřené průchody přes Nové spojení, nový podoba křižovatky Prašný Most, plánovaná rekonstrukce zastávek na Vypichu, atd., atd.

- **V rámci příslušných povolovacích řízení zamezovat vzniku uzavřených areálů na stávajících trasách pěší dopravy**

Stav: Je snaha zlepšit koordinaci, ale v reálu se neplní. Často zahrazené ulice a branky v nových obytných souborech.

1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy

Stav: Plní se jen zčásti, nadějí jsou nové Technické podmínky. Naše hodnocení 50% (v roce 2011 30%).

- **Optimalizovat kapacity funkčních ploch územního plánu hl. m. Prahy s cílem dosažení imisních limitů na celém území Prahy**

Stav: Problém není v novém územním plánu, ale ve změnách ÚP stávajícího.

- **Důsledně uplatňovat požadavek nezvyšování míry využití funkčních ploch v oblastech s překročením imisních limitů**

Stav: Developerské výstavby a změny územního plánu probíhají i v těchto oblastech

- **Připravit návrh novelizace legislativy hl. m. Prahy, obsahující podmínky pro umístování staveb**

Stav: Vyhláška novelizována, dosti neuspokojivým způsobem. Od roku 2012 se připravuje její kompletní přepracování, které by mimo jiné umožnilo stavět opět klasickou „blokovou“ zástavbu.

Plnění vybraných bodů v dalších kapitolách - stručné vyhodnocení

3.3 Omezování prašnosti z dopravy

- **Vypracovat návrh rozsahu a způsobů čištění ulic na základě priorit ochrany ovzduší**
- **Vytvořit finanční rámec pro čištění komunikací v rozsahu dle potřeb ochrany ovzduší**
- **Zajistit provádění letních údržeb komunikací ve vymezeném rozsahu**
- **Zajistit kontroly skutečného plnění prací při čištění komunikací**
- **Při rekonstrukci komunikací dodržovat opatření k snížení prašnosti (odstranit kostky, vysadit zeleň)**

Stav: Oproti roku 2011 se příliš nezměnil, je ale horší než v roce 2010. Čištění komunikací v Praze stojí řádově desítky až stovky mil. Kč ročně. Od roku 2010 se snižují finanční prostředky přidělené na čištění ulic. Nedaří se příliš výsadba zeleně (stromořadí) při rekonstrukcích ulice, protože chodníky jsou často protkané inženýrskými sítěmi, u kterých není zájem vést je pod vozovkou.

Naše hodnocení: 55% (v roce 2011 55%).

3.4 Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí

- **Zajistit zpracování prováděcí studie výsadeb vegetačních bariér a její projednání s příslušnými MČ**
- **Zajistit provedení výsadeb izolační zeleně (odhad až 30 km zelených pásů)**
- **U staveb podél komunikací zásadně vyžadovat výsadbu izolační zeleně na plochách určených územním plánem**

Stav: Oproti roku 2011 se příliš nezměnil, je ale horší než v roce 2010. Zpracovány studie vegetačních protiprašných bariér v lokalitách Cínovecká, Brněnská, Spořilov. Výsadba izolační zeleně bylo v r. 2010 provedena při ul. Tupolevova, v r. 2012 v oblasti Spořilova ul. Senohrabská a Choceradská. Vzhledem k poměru předpokládaných a skutečně investovaných financí jsou tyto výsadby plněním dosti nedostatečným.

Hodnocení: 40% (v roce 2011 nehodnoceno).

3.5 Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí.

Citace: Současně bude uplatňován požadavek na maximální ozelenění uličního profilu, a to zejména v oblastech se zvýšenou imisní zátěží, kde je nutno nadřadit výsadbu a ochranu zeleně jiným zájmům, jako je tvorba parkovacích stání a podobně.

- **Provádět výsadby stromořadí a ploch zeleně, přednostně v lokalitách se zvýšenou imisní zátěží částic PM10**

- **Vytvořit finanční rámec pro výsadby nebo obnovu zeleně v rámci TSK a MČ, přednostně v lokalitách se zvýšenou imisní zátěží částic PM10**
- **Podporovat maximální ozelenění ulic v centrální oblasti města, zajistit koordinaci s OOP MHMP a vytvářet předpoklady pro ozelenění ulic**
- **Zajistit výkup a výměnu pozemků na plochách orné půdy za účelem jejich scelování a následných výsadeb zeleně**
- **Vytvořit a udržovat systém evidence ploch pro náhradní výsadby**
- **Vypracovat podklad pro stanovení náhradních výsadeb v přibližném rozsahu odstraňovaných dřevin**

Stav: Oproti roku 2011 se příliš nezměnil, je ale horší než v roce 2010. Osazování nových stromů při rekonstrukcích není častou praxí. Praha 5 zkusila instalovat zeleň v betonových květináčích, to je ale v mnoha ohledech nevhodné řešení. Koordinace při rekonstrukcích pokulhává, výsadba zeleně zde není prioritou. Rozpočet na výsadby se oproti roku 2010 snížil o 24,5 mil. Kč. Výkupy pozemků pro výsadby nejsou v současnosti ve finančních možnostech města. Systém pro náhradní výsadby není funkční.

Hodnocení: 21% (v roce 2011 25%).

4.2 Územní plánování

- **Při přípravě Územního plánu hl. m. Prahy zohlednit zásady stanovené za účelem nepřekročení hodnot imisních limitů a cílových limitů na celém území města**
- **Zajistit promítnutí požadavků ochrany ovzduší do Územního plánu hl. m. Prahy**
- **Zajistit promítnutí požadavků ochrany ovzduší do dílčích ÚPD a jejich respektování při pořizování změn a úprav Územního plánu hl. m. Prahy**

Stav: V rámci přípravy Metropolitního územního plánu lze předpokládat, že tyto požadavky budou přinejmenším formálně splněny.

Hodnocení: Nejsme schopni posoudit (stejně jako v roce 2011).

4.3 Vymezení nízkoemisních zón

Poznámka: Jedná se o obecné LEZ, které se nemají zaměřovat s dopravními. V materiálu MHMP k tomu nicméně došlo, důvodem je, že Praha o vytvoření dopravních LEZ pro osobní vozidla uvažuje, ačkoliv taková opatření nejsou součástí KPSE. S ohledem na to, že hlavním zdrojem emisí v Praze je doprava, si můžeme tento významový posun dovolit i v našem hodnocení.

- **Navrhnout vymezení nízkoemisních zón na území hl. m. Prahy a projednat je s orgány dotčených MČ**
- **Vymezit na území hl. m. Prahy nízkoemisní zóny**
- **Uplatňovat v prostoru nízkoemisních zón přísnější požadavky ochrany ovzduší**

- **Přihlížet k vymezení nízkoemisních zón při přípravě investic a uplatňování regulačních opatření s dopady na kvalitu ovzduší**

Stav: Byla zadána studie proveditelnosti zavedení LEZ pro vozidla pod 3,5 tuny a zvažují se varianty. Oproti termínům KPSE asi roční zpoždění.

Hodnocení: 50% (v roce 2011 nehodnoceno).

4.4 Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší

- **Důsledně uplatňovat preventivní nástroje ochrany ovzduší při územním plánování, územním rozhodování, povolování staveb a při posuzování vlivů na životní prostředí**

Stav: Formálně ano, realita ale pokulhává (např. U EIA Blanky 2).

Hodnocení: nehodnoceno (v roce 2011 20%).

Indikátory plnění KPSE

Indikátory dodané v materiálu MHMP neobsahují údaje pro rok 2012 (a často ani pro rok 2011). Rok 2012 byl zde vyhodnocen pouze s použitím částečných dat ČHMI (jen počty dnů s překročenými limity PM10) .

Počet překročení limitu průměrné denní koncentrace PM10 (limit 35 dnů)

Stanice	2010	2011	2012
Pha 1 - nám. Republiky	35	45	33
Pha 2 - Legerova	56	n.ú.	45
Pha 2 - Riegrový sady	35	41	27
Pha 4 - Braník	31	22	11
Pha 4 - Libuš	36	36	27
Pha 5 - Mlynářka	47	53	17
Pha 5 - Smíchov	71	68	34
Pha 5 - Stodůlky	29	35	25
Pha 6 - Suchdol	41	46	28
Pha 6 - Veleslavín	23	41	n.ú. (překročeno v červnu)
Pha 8 - Karlín	59	55	40
Pha 8 - Kobylisy	23	21	13
Pha 9 - Vysočany	47	46	24
Pha 10 - Průmyslová	48	53	43
Pha 10 - Vršovice	53	53	36

n.ú. - nedostatek údajů pro vyhodnocení roční hodnoty

překročen limit dnů

Je zde pozorován znatelný pokles počtu dnů s překročením denní koncentrace PM10 (asi o třetinu), čímž došlo na řadě stanic k tomu, že nebyl překročen roční limit dnů s překročením koncentrace PM10. Hodnocení tohoto vývoje není možné bez znalosti vývoje počasí, zejména rozdílu v počtu dnů s nepříznivými rozptylovými podmínkami.

Regulační řád pro smogovou situaci

3.4.2012 byl schválen nový regulační řád pro případ smogové situace (http://www.praha.eu/jnp/cz/home/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/radni_schvalili_z_menu_krajskeho_radu_pro.html) Toto usnesení naprosto nereflktuje fakt, že jako hlavní zdroje PM10 a oxidu dusíku, se kterými má město největší problém, je právě i v IKPSE uvedená automobilová doprava. Pro případ vyhlášení smogové situace a navazujícího regulačního řádu se s regulací automobilové dopravy nepočítá. Toto usnesení je tedy v přímém protikladu IKPSE 2010-2012.

V září 2012 byl schválen nový zákon o ochraně ovzduší: § 10 o smogové situaci, odst 4: *Je-li to třeba, vydá obec pro případy vzniku smogové situace regulační řád. Regulační řád obsahuje opatření na omezení provozu silničních motorových vozidel. Regulační řád se nevydává, je-li zřejmé, že omezení provozu vozidel v obci nemůže přispět ke snížení úrovně znečištění. Regulační řád vydává obec formou nařízení a zároveň o jeho vydání informuje ministerstvo. Odbornou pomoc při zpracování regulačních řádů poskytuje obcím ministerstvo.*

Pokud je jako hlavní producent smogových látek stanovená automobilová doprava, je zřejmé, že její omezení vede k snížení úrovně znečištění. Praha by tedy měla vydat nový regulační řád, který stanoví konkrétní řešení omezení automobilové dop. v případě vyhlášení smogové situace.

§ 14 o nízkoemisních zónách nového zák. o ochraně ovzduší, říká, že *v případě překročení imisních limitů obec může vyhlásit na svém území nízkoemisní zóny.* Jde sice jen o doporučení, ale dle toho výše uvedeného článku se zkušenost ze západních metropolí osvědčila.

Praha by měla aktualizovat jak program snižování emisí, tak regulační řád pro smogovou situaci tak, aby byly v souladu s novým zákonem o ochraně ovzduší.

<http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/zneisteni-ovzdusi-prachem-v-praze-zacina-presahovat-rocni-kvoty>