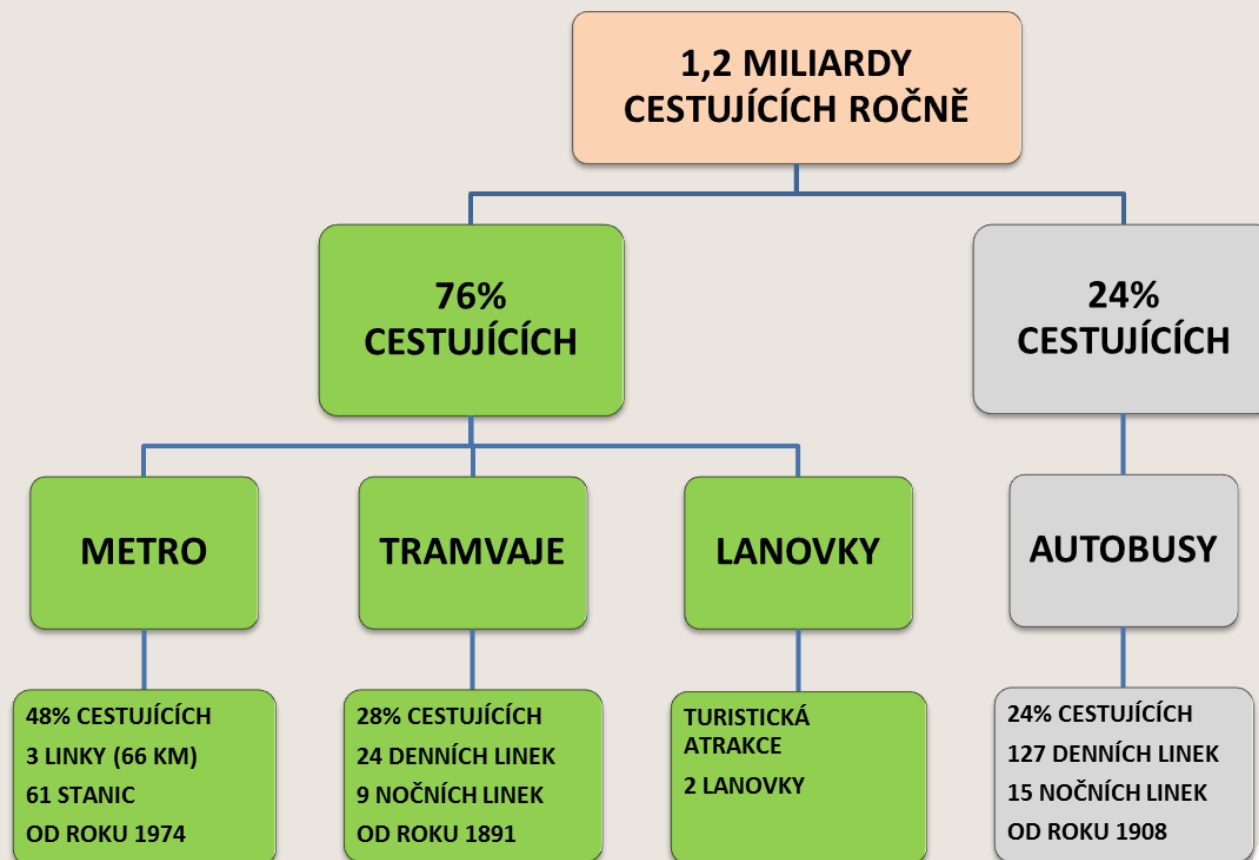


Doprava v Praze - východiska

Dělbá přepravy: 57% veřejná doprava, 43% individuální automobilová doprava

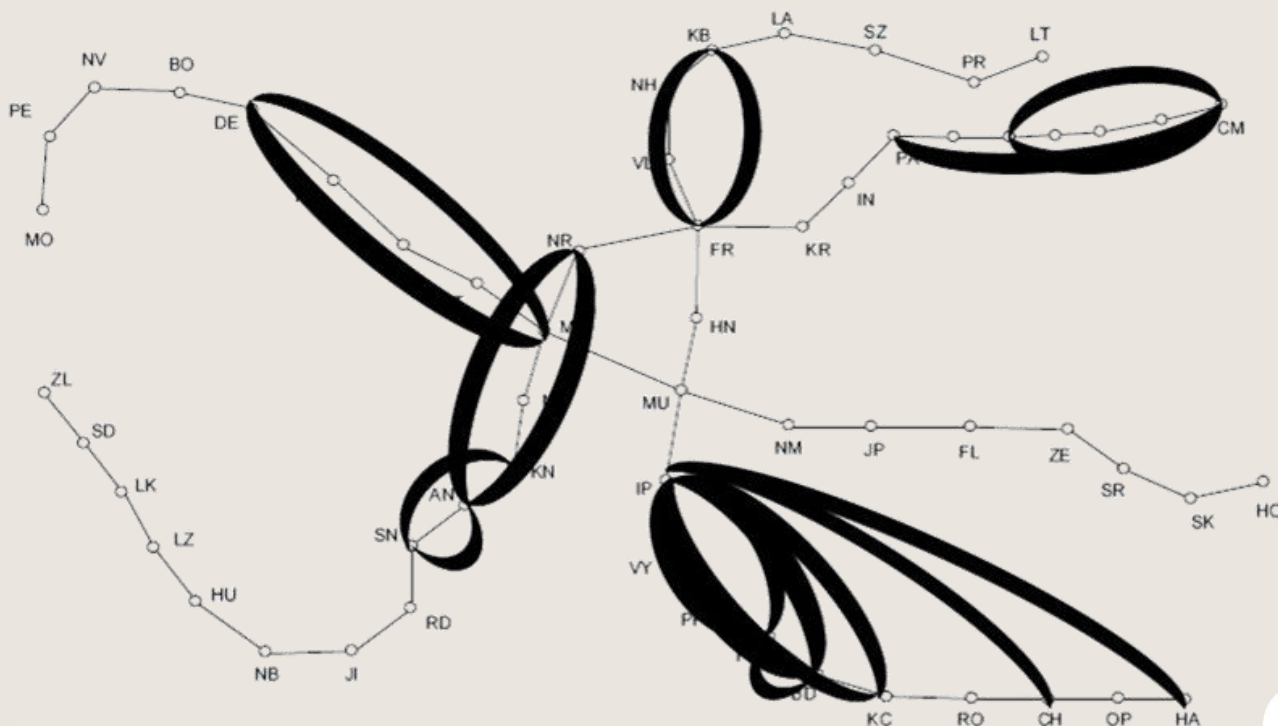
Vize: šetrnost k ŽP rozšiřováním metra a tramvajových tratí, elektrobusesy

Strategický cíl: rozvoj kapacitní ekologické kolejové dopravy



Význam metra pro Prahu

- Nejmladší, dnes páteřní systém MHD
- Radiální systém tří linek s největšími přepravními proudy cestujících
- Vlaky s kapacitou cca 1.200 cestujících v intervalu 105 vteřin ve špičce (C)
- Přepravní kapacita cestujících metra A, B, C celkem 1,5 mil./den
- Potenciál rozvoje v jižním sektoru města => příprava výstavby metra D



Projekt metra D

Provozní délka trasy I.D je 10,6 km
(z toho projekt I.D1+2 celkem 7,9 km)

10 stanic (4 ražené, 5 hloubených, 1 povrchová)
(z toho projekt I.D1+2 celkem 8 stanic)

Bezobslužný systém dopravy s plně
automatickým provozem – UTO4

Vyšší spolehlivost automatického metra
oproti vlakům se strojvůdcem

Maximální přepravní kapacita 356 tis./den

Nižší provozní náklady, intervalová flexibilita
v možnosti posilování spojů

Zvýšená bezpečnost cestujících a plynulost
provozu pomocí bezpečnostních stěn
na nástupištích



Financování projektu metra **D**

	I.D 1+2 Pankrác – Depo Písnice + depo	I.D3 Pankrác – Náměstí Míru	I.D celkem
Náklady celkem vč. přípravy, výkupu nemovitostí a návazných investic	39,5	11,9	51,4

Investiční náklady v mld. Kč (cenová úroveň roku 2015)

Doplňkový geologický průzkum 0,93 mld. Kč

Přínosy projektu metro D

- Kvalitní dopravní obslužnost rozsáhlých sídlištních celků v oblasti a dalších spádových území jižního okraje Prahy (cca 170.000 obyvatel)
- Po dobudování do centra (Náměstí Míru) - snížení současných vysokých kapacitních nároků na linku C metra
- Zlepšení kvality životního prostředí v zájmové oblasti
 - Pokles autobusové a nákladní dopravy denně o 8.170 vozidel, tj. téměř o 3 miliony autobusů a nákladních automobilů ročně méně
 - Pokles osobní automobilové dopravy denně o 43.000 vozidel, tj. téměř o 16 milionů osobních automobilů ročně méně
 - Snížení polétavého prachu o velikosti 10 mikrometrů (PM 10) o 32 tun ročně
 - Snížení emisí oxidů dusíku (NO_x) o 27 tun ročně
 - Snížení nebezpečných sloučenin benzenu o 0,4 tun ročně

Zdroj: dokumentace EIA

Stav přípravy projektu

- Vydán kladný posudek vlivu stavby na ŽP (EIA)
- Vydáno územní rozhodnutí v právní moci na celou trasu I.D v 07/2014
- Zpracována studie proveditelnosti
- Zpracována dokumentace pro stavební povolení
- Podána žádost o stavební povolení v 06/2016 pro I.D1+2
- Zasloužena dokumentace pro výběr zhotovitele a provedení stavby
- Zpracována dokumentace pro výběr zhotovitele Doplnkového geologického průzkumu a Komplexního monitoringu
- Majetkoprávní zajištění pozemků dotčených stavbou Metro I.D dle ÚR v právní moci (aktualizovaný stav k 02/2018):

– Celkový počet pozemků dotčených stavbou „Metro I.D 1+2 vč.depa “:	655
– Počet pozemků ve vlastnictví ČR/DPP/HMP/MČ nezbytný k výkupu:	96
– Počet pozemků v soukromém vlastnictví FO a PO nezbytný k výkupu:	108
– Počet pozemků dotčený zábořem/nájmem v soukromém a jiném vlastnictví:	455



Harmonogram projektu

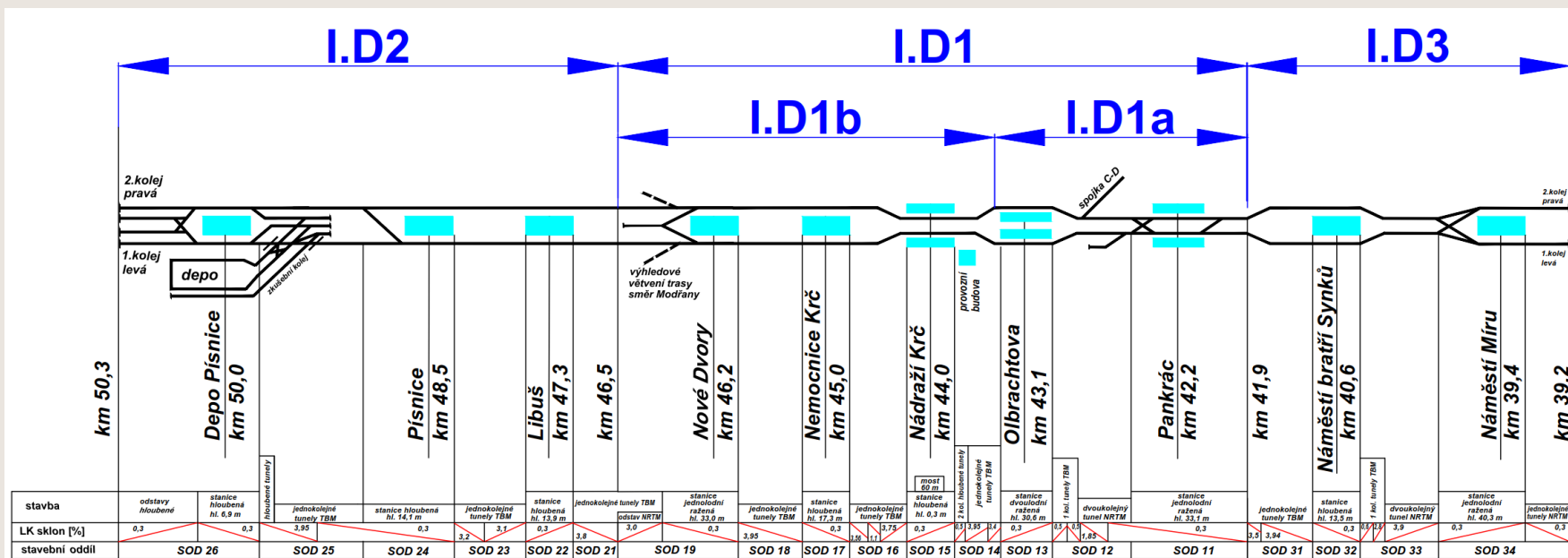
Fázování – RHMP usnesením č. 1693 ze dne 18.7.2017 vzala na vědomí výsledky Studie variantního fázování výstavby trasy metra I.D a uložila DPP vytvářet podmínky pro naplňování zvoleného postupu s prioritním zaměřením na úsek Pankrác-Olbrachtova.

Zahájení Doplnkového geologického průzkumu v III.Q.2018.

Výstavba úseku Pankrác-Olbrachtova v období 01/2020-12/2025.



Fázování projektu metra I.D



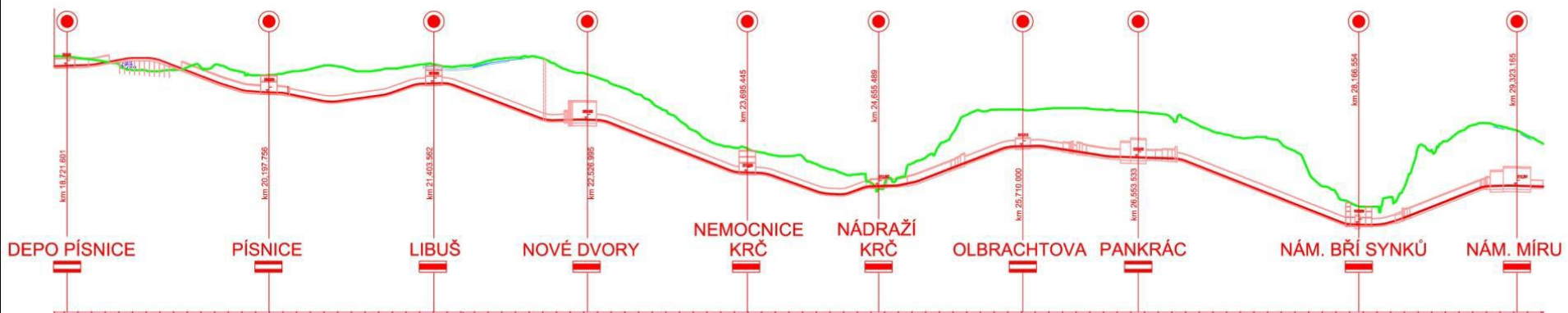
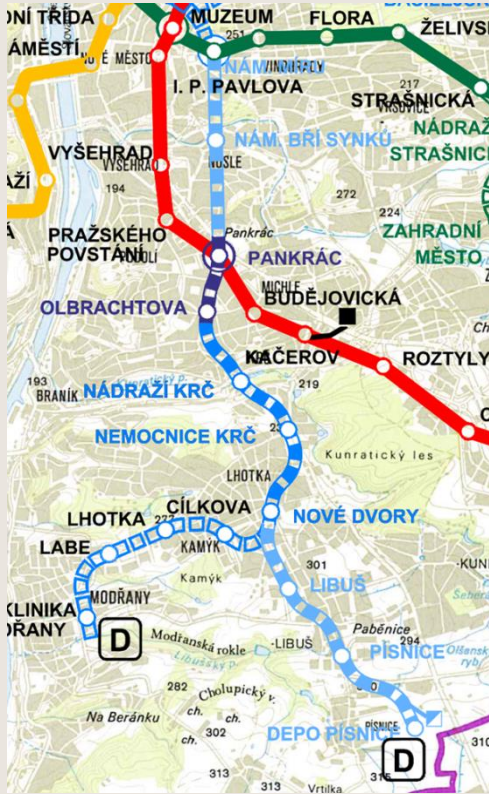
I.D1a - úsek Pankrác – Olbrachtova, 2 stanice, 1 úsek a spojka mezi C a D

I.D1b - úsek Olbrachtova (mimo) – Nové Dvory, 3 stanice, 3 úseky

I.D2 – Nové Dvory (mimo) – Depo Písnice včetně vlakového depa (3 stanice, 3 úseky)

I.D3 – Pankrác (mimo) – Náměstí Míru (2 stanice, 2 úseky)

Metro D



Děkuji za Vaši pozornost

