

**České vysoké učení technické
v Praze**

Fakulta dopravní



Bc. Jakub Lípa

**MOŽNOSTI ROZVOJE TRAMVAJOVÉ
DOPRAVY MEZI PRAHOU
A STŘEDOČESKÝM KRAJEM**

Diplomová práce

**Příloha 1 – List pro váhové ohodnocení
expertním týmem v MKA**

květen 2023

Přiřazení vah jednotlivým kritériím a podkritériím						
číslo kritéria	název kritéria	váha (1 - 10)	číslo podkritéria	název podkritéria	váha (1 - 10)	popis podkritéria
1.	Potenciál území		1.1	Počet obyvatel ve spádové oblasti		Počet obyvatel nacházející se ve spádové oblasti na trase (pěší dostupnost 15 - 20 minut, totožná dostupnost jinými druhy dopravy).
			1.2	Počet pracovních příležitostí či škol ve spádové oblasti		Počet pracovních příležitostí a školských zařízení nacházející se ve spádové oblasti na trase (pěší dostupnost 15 - 20 minut, u základních či mateřských škol se počítá s menší spádovou oblastí).
			1.3	Potenciál rozvoje území		Počet projektů v rámci předpokládaného rozvoje území (nová bytová či průmyslová výstavba) v okolí tramvajové tratě.
			1.4	Vyjížďka / dojížďka obyvatel do / z Prahy		Počet obyvatel vyjíždějících / dojíždějících z daného sídla do / z Prahy.
			1.5	Rekreace a vybavenost		Počet volnočasových zařízení či zařízení služeb nacházejících se v blízkosti tramvajové tratě (pěší dostupnost 15 - 20 minut).
2.	Nabídka veřejné dopravy a dopravně provozní aspekty		2.1	Změna dostupnosti VHD		Zlepšení či naopak zhoršení dostupnosti veřejné hromadné dopravy v dotčené oblasti (např. vlivem prodloužení mezizastávkových vzdáleností).
			2.2	Změna počtu spojů autobusové dopravy		Počet spojů autobusové dopravy, u kterých je předpokládána jejich redukce vlivem paralelní trasy s tramvajovou dopravou, tzv. odstranění souběhů.
			2.3	Změna dojezdových dob		Zkrácení či naopak prodloužení dojezdových dob do centra metropolitní oblasti.
			2.4	Změna počtu přestupů		Toto kritérium hodnotí míru atraktivity veřejné dopravy pro cestující při nutnosti přestupů.
			2.5	Robustnost (spolehlivost) systému		Robustnost (spolehlivost) systému představuje odolnost veřejné dopravy vůči vnějším vlivům.
3.	Technické aspekty a finanční náročnost		3.1	Celková délka záměru		Celková délka záměru představuje předpokládanou stavební délku tramvajové tratě.
			3.2	Délka umělých staveb		Délkou umělých staveb se rozumí součet délek mostů, estakád, tunelů či dalších umělých staveb.
			3.3	Napojení na tramvajovou síť hlavního města Prahy		Kritérium posuzuje, zdali je či není tramvajová trať připojena na stávající tramvajovou síť.
			3.4	Kolize s významnými liniovými stavbami či inženýrskými sítěmi		Počet přeložek významných inženýrských sítí (např. vedení velmi vysokého napětí, vysokotlaké plynovody,...)
			3.5	Výstavba terminálů a přestupních bodů		Počet multimodálních terminálů, které umožňují přestup na návaznou autobusovou dopravu či využití konceptu P+R, B+R, K+R.
4.	Projednatelnost		4.1	Zanesení záměru v územně plánovací dokumentaci		Soulad s územně plánovací dokumentací na území Prahy a Středočeského kraje.
			4.2	Narušení sociálních vazeb		Míra narušení stavu území v souvislosti s realizací záměru.
			4.3	Narušení soukromého vlastnictví		Počet soukromých pozemků či objektů, jejichž výkup je nutný pro realizaci stavby. Neochota prodeje může vést k prodloužení či zastavení celého procesu.
5.	Urbanistické a environmentální aspekty		5.1	Vedení tratě v území		Trať obsluhuje významné zdroje a cíle poptávky po dopravě v území.
			5.2	Potenciál převedení cestujících z IAD		Potenciál převedení nových cestujících do VHD.
			5.3	Hygienické limity		Míra ovlivnění obyvatel tramvajovou dopravou, především emisemi hluku a vibrací.
			5.4	Úspora energie		Snížení uhlíkové stopy v rámci rozvoje udržitelné mobility.
			5.5	Narušení krajinného rázu, chráněných území či zábor zemědělské půdy		Kritérium hodnotí míru ovlivnění záměru ve vazbě na projednatelnost záměru a investiční náklady.
Legenda						
	název kritéria					
	název podkritéria					
	místo pro určení číselné hodnoty					