



Polad
Praha

PLÁN
UDRŽITELNÉ
MOBILITY
PRAHY
A OKOLÍ

PRAHA
PRAHA
PRAHA
PRAHA



Polad'
Praha

**PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY
PRAHY A OKOLÍ**

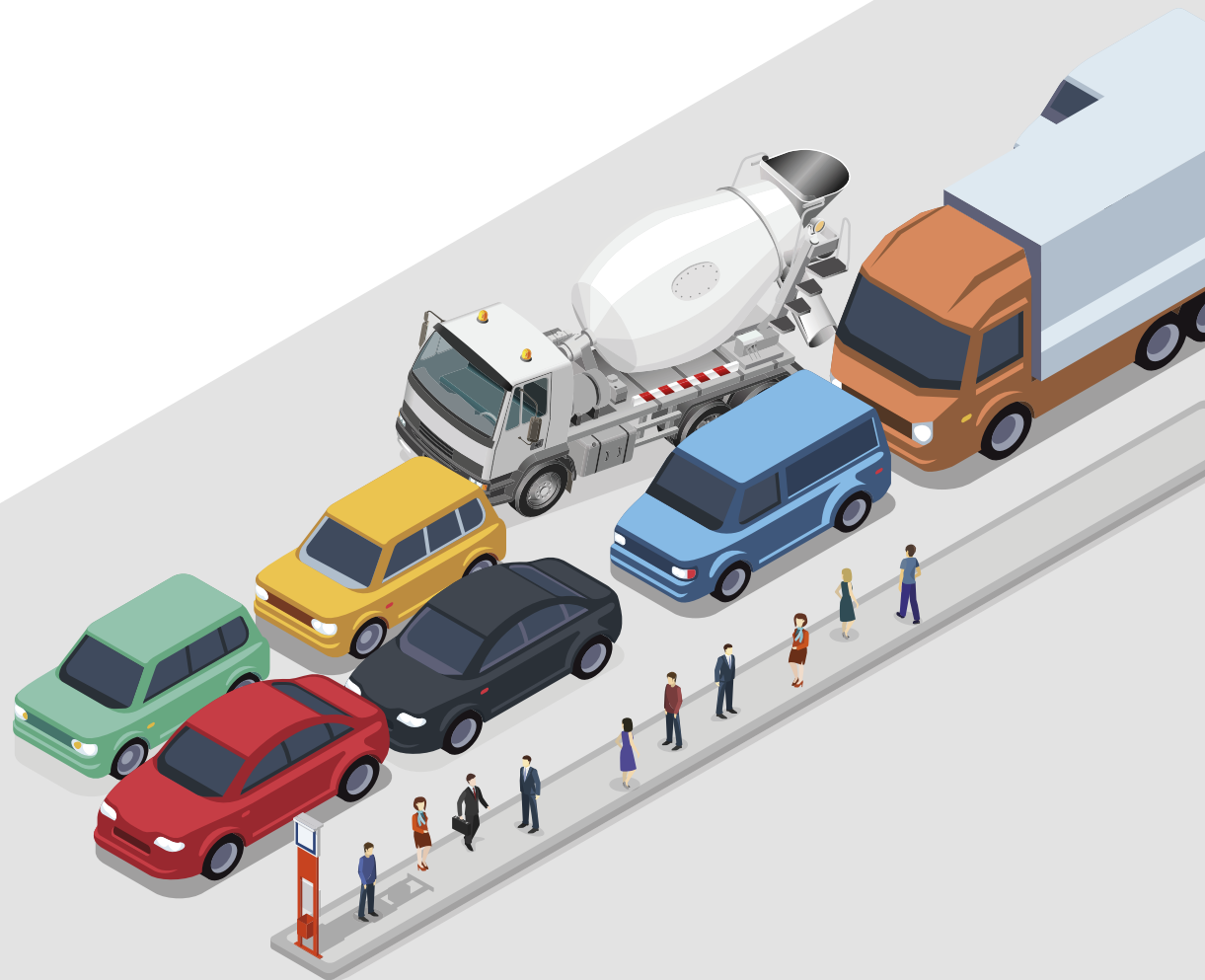
Propagační brožura, pro hlavní město Praha,
Odbor dopravy MHMP, vytvořila Luova Publishing, s.r.o.
Distribučováno zdarma.

Více informací na www.poladprahu.cz.



Obsah

1	ÚVOD	4
PLÁN MOBILITY		6
2.1	CO JE TO PLÁN MOBILITY?	8
2.2	PROCES POŘÍZENÍ	8
2.3	ANALÝZA	11
2.4	VIZE MOBILITY	14
2.5	SCÉNÁŘE MOBILITY	15
2.6	DOPRAVNÍ POLITIKA	16
2.7	NÁVRH	21
2.8	IMPLEMENTACE PLÁNU	22
NÁVRH PODROBNĚ		24
3.1	STANDARDNÍ OPATŘENÍ	26
3.2	ROZVOJOVÁ OPATŘENÍ	32
DOPADY PLÁNU		42
4.1	INDIKÁTORY DOPRAVNÍHO SYSTÉMU	44
4.2	NÁKLADY A PŘÍJMY MOBILITY	46
4.3	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	47
4.4	ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ	48



MM



Měli problém, ale nevěděli, že ho mají, a ani ho nedokázali pojmenovat. Ti dva, Josef a Marie, se zkrátka jen prodírali ucpaným městem a neměli kde zaparkovat. Volné místo nikde nebylo. Do prvního vyslovení sousloví „městská mobilita“ zbývalo ještě bezmála dva tisíce let, a tak autor zprávy, evangelista Lukáš, nevěnoval této komplikaci pozornost. Soustředil se na důležitější věci, které se odehrály potom, co dvojice konečně našla volné místo pro svého oslíka a pro sebe přístřešek k přenocování.

Jinak ovšem má tato lapálie v Betlémě vše, čím se současná městská mobilita zabývá. Silný nárůst obyvatel ve městě, pro Betlém naštěstí jen dočasný. Císař Augustus přikázal provést sčítání lidu, které do malého Betléma s pár stovkami obyvatel najednou přivedlo početné zástupy poutníků. Museli se dostavit z daleka, takže ne každý mohl přijít pěšky. Pro zvířata pomáhající v individuální dopravě chyběla místa pro ustájení, veřejná hromadná doprava nebyla. Zahlcené město na hranici kolapsu. Společnost konala překotněji a rychleji než ti, kteří se její chování pokoušeli nějak ovlivňovat, a tak to zůstalo až do dnešních časů. Plánovači nakonec vždy zůstali o pár kroků pozadu, což pro projektanty městské mobility není zrovna povzbudivá zpráva.

Snaha porovnat život ve městech tak, aby doprava nekolabovala, se však vzdávat nesmí. Někdy totiž stačí udělat

pro zlepšení málo. Ona městská mobilita není komplikovaná věda, i když se s ní spojují taková slova jako efektivita, participace, analýza, indukce, agregace, aglomerace, a dokonce i metodika, akční plán nebo carpooling a bikesharing.

Pomůže, když začneme uvažovat lidsky, a ne úřednickky. Pardubice jsou často prezentovány jako město vlídné k cyklistům. Není to až tak zásluha politiků na radnici, ale především přírody. V rovině kolem Labe se zkrátka jezdí na kole pohodlně. V tomhle městě je před zimním stadionem velký plac, do něhož dlouho ústila cyklostezka, která měla pokračování až u mostu za rohem stadionu. A na tomto obřím chodníku, kam se bez problémů vedle sebe vešli chodci i cyklisté, dávali strážníci s gustem pokutu všem, kteří nesesedli z kola. Až po letech konečně někomu došlo, že to je vlastně nesmysl, bez nějakých úprav se jen přidala dopravní značka, že po tomto velkém chodníku smí jezdit i cyklisté, a zrodil se velký výsledek na podporu městské mobility.

Pomůže i hlídání toho, aby soukromé zájmy podnikatele neprorůstaly do politiky a správy města. Varováním budiž historická zkušenost Dvora Králové nad Labem, který má železniční nádraží až tři kilometry za městem. Prvním voleným starostou města byl hostinský Friedrich Tinus, současně též majitel povoznictví. Když se v roce 1858 budovala železniční trať z Pardubic do Turnova, přemluvil Tinus

majitele pozemků, aby je stavební společnosti neprodávali. Ta potom raději vedla trať mimo město a majitel povoznictví byl spokojený, protože si na cestě z centra města k nádraží zajistil dostatek práce.

Ona tříkilometrová vzdálenost je navíc pojítkem i se současností. Právě do tří kilometrů jsou lidé podle aktuálních průzkumů ochotni absolvovat cesty po městě pěšky nebo třeba na kole. Na delší vzdálenosti už raději sednou do auta.

Pomůže také připomínání si slov, která pronesl proslulý architekt Ludwig Mies van der Rohe: „Bůh je v detailu.“ Někdy se totiž v přehlédnutém detailu může skrývat škodolibý ďábel, jako třeba v Havířově. Toto město, které vzniklo skutečně na zelené louce, mělo všechny předpoklady k tomu, aby bylo na problémy růstu připravené. Projektanti se nemuseli vypořádávat s žádným historickým centrem ani křivolakými uličkami, rovnou mohli navrhovat široké bulváry a moderní silnice. To ostatně také dělali a hned od počátku vymysleli obchvat rodícího se města, po kterém měla jezdit především nákladní auta, aby se vyhnula hlavní městské třídě. Jenže na křižovatce u vjezdu do města, kde měl obchvat začínat, navrhli tak malý poloměr zatáčky, že se do ní velké kamiony nevytočí. Detail, který zhatil jinak dobrý nápad.

Je užitečné na tyto věci myslet, než se začnou rodit velké teoretické plány!

Plán mobility

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí řeší dopravu jako celek. Neodděluje od sebe její jednotlivé druhy, ale využívá předností každého z nich a zdůrazňuje jejich provázanost. Zahrnuje dopravu automobilovou, veřejnou, pěší, cyklistickou i zásobování.





2.1 CO JE TO PLÁN MOBILITY?

Hlavní město Praha chce ve spolupráci se Středočeským krajem nastavit strategické dopravní plánování tak, aby umožnilo sobě i svému okolí dlouhodobý růst kvality života, ale zároveň zbytečně nezatěžovalo životní prostředí ani veřejné zdroje.

Podle evropské praxe proto vznikl Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (dále jen Plán). Dopravu řeší jako celek, od chůze a cyklistiky přes automobilovou a veřejnou dopravu až po zásobování. Plán od sebe neodtrhává jednotlivé dopravní módy, ale naopak se snaží využít předností každého z nich a zdůrazňuje jejich vzájemnou provázanost.

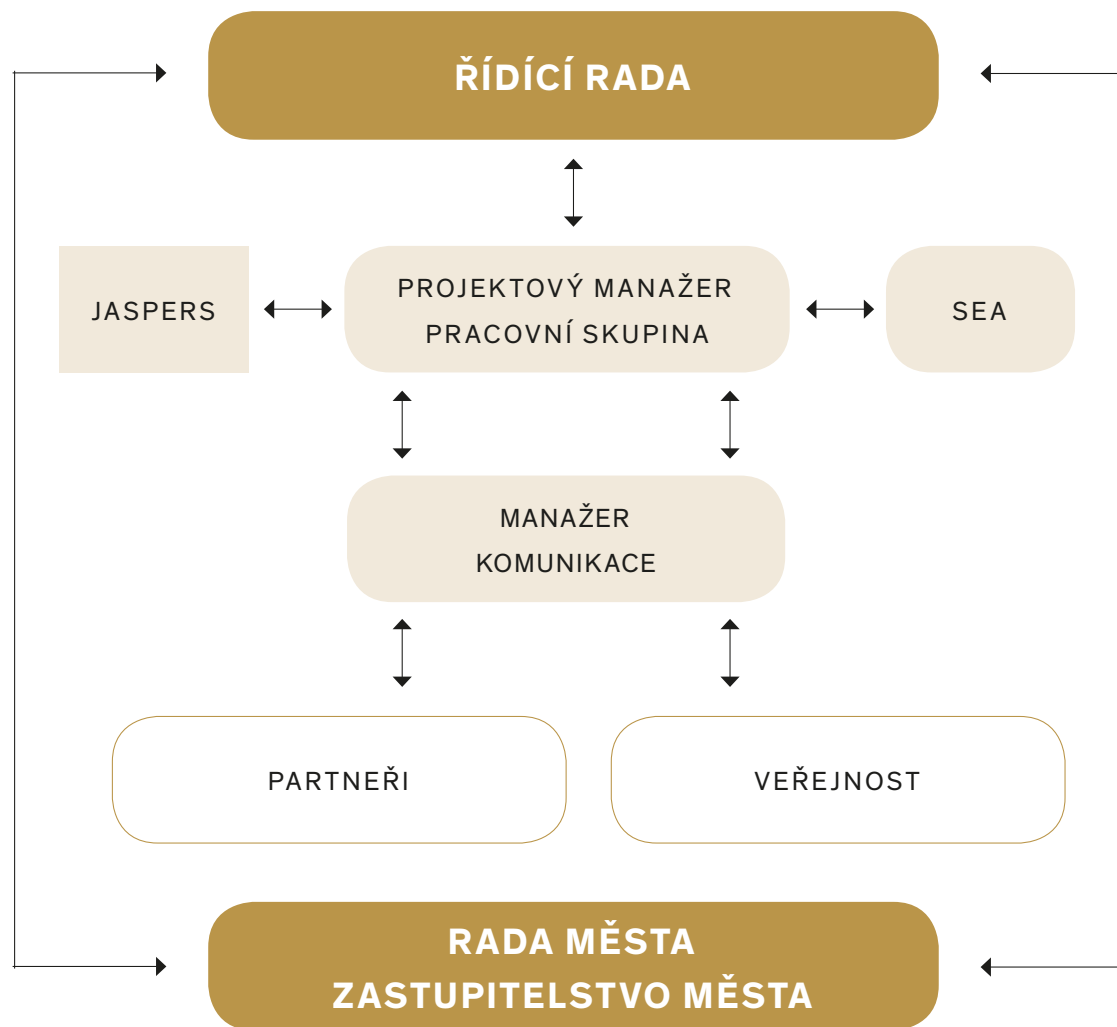
2.2 PROCES POŘÍZENÍ

Příprava Plánu je zakotvena ve Strategickém plánu hlavního města Prahy a zároveň je nezbytnou podmínkou pro čerpání z fondů EU od roku 2018. Pořízení Plánu bylo zahájeno rozhodnutím Rady hlavního města Prahy 21. července 2015, vznikla pracovní skupina a začalo se s přípravou. Po schválení v Zastupitelstvu hlavního města Prahy 24. května 2019 se Plán stal hlavním koncepčním dokumentem v oblasti dopravy pro Prahu, čímž nahradí současné Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy z roku 1996.

PROJEKTOVÉ ŘÍZENÍ

Na přípravě Plánu pracoval tým odborníků nominovaný hlavním městem Prahou a Středočeským krajem čtyři roky, od roku 2015 do roku 2019. Pracovní skupina, jež se v průměru scházela alespoň jednou týdně, připravovala pod vedením projektového manažera ze společnosti Mott MacDonald CZ veškeré dokumenty i workshopy.

SCHÉMA KOMUNIKACE



PRACOVNÍ SKUPINA

- Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy (**ODO**)
- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (**IPR Praha**)
- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (**ROPID**)
- Integrovaná doprava Středočeského kraje (**IDSK**)
- Technická správa komunikací hlavního města Prahy (**TSK**)
- Dopravní podnik hlavního města Prahy (**DPP**)
- Operátor ICT (**OICT**)
- Středočeský kraj (**StčK**)

O marketing včetně webových stránek www.poladprahu.cz se celou dobu starala společnost Ewing Public Relations. Pro marketingové účely využívala značku P+ a slogan Polad Praha.

ÚČAST VEŘEJNOSTI

Plán vznikl hned od začátku za aktivní spolupráce organizací města a jeho firem. Jednotlivé kroky se pravidelně řešily se zástupci odborné veřejnosti (tzv. partnery), kteří reprezentují názor mnoha různých státních i městských organizací, městských částí Prahy, měst a obcí Středočeského kraje, a také se zástupci občanské společnosti. Všichni se setkávali na společných workshopech nebo při individuálních konzultacích. Do přípravy ale vstoupila i široká veřejnost, ať už formou sociologických šetření, či moderovaných panelových diskuzí a sběru podnětů. Participace odborné a laické veřejnosti do značné míry ovlivňovala podobu dílčích částí Plánu.

Květen až červen 2016

Sběr podnětů on-line od laické veřejnosti pomocí webové aplikace, celkem získáno 2700 podnětů

Plán vznikl hned od začátku za aktivní spolupráce organizací města a jeho firem. Jednotlivé kroky se pravidelně řešily se zástupci odborné veřejnosti.

Červen 2016

První workshop s partnery k nezávislé zpětné vazbě na problémy i příležitosti v mobilitě Prahy a jejího okolí

Březen 2017

Druhý workshop s partnery k hledání společné vize mobility pomocí třech různých scénářů mobility

Duben až květen 2017

Sociologický průzkum ke zjištění názoru veřejnosti a její podpory vize mobility, ve výběrovém souboru celkem 2224 osob z Prahy a Středočeského kraje

Duben 2017

Panelová diskuze osobností z oboru s veřejností ke společné vizi mobility

Říjen 2017

Třetí workshop s partnery k metodice hodnocení projektů

Květen až červen 2018

Výstava Plánu spojená s komentovanými prohlídkami pro veřejnost, panelové diskuze autorů Plánu s veřejností k Návrhu, prezentace jeho klíčových oblastí u příležitosti probíhající výstavy

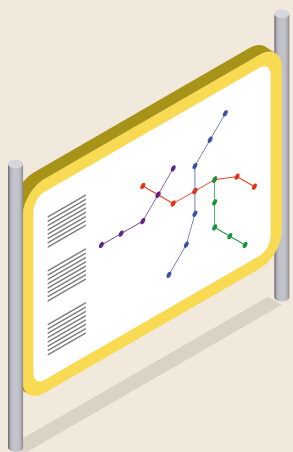
Prosinec 2018

Veřejné projednání v rámci procesu SEA →



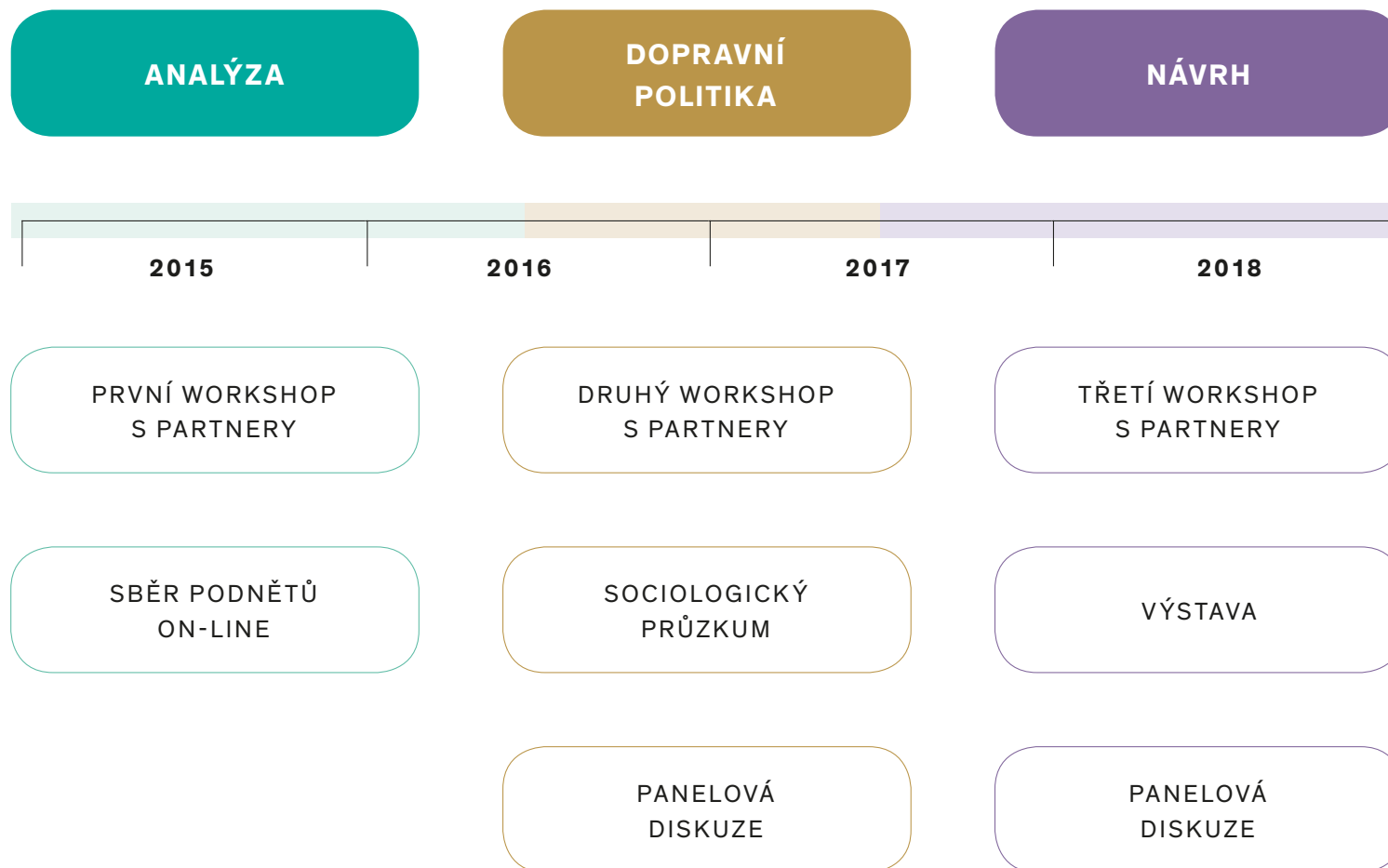
V dokumentu **P+ Návrh** najdete tuto část rozpracovanou v kapitole **2.1 a 2.2**.





Na přípravě Plánu pracoval tým odborníků nominovaný hl. městem Prahou a Středočeským krajem čtyři roky.

PŘEHLED PARTICIPAČNÍCH AKCÍ



2.3 ANALÝZA

Analýza současného stavu se zabývá souhrnem strategických dokumentů Evropské unie, České republiky i hlavního města Prahy, sběrem dat o infrastruktuře a provozu dopravy i o mobilitě uživatelů. Soustředí rovněž podněty od odborníků i veřejnosti a bere v potaz souvislost dopravy s příbuznými obory, jako je oblast životního prostředí, lidského zdraví, urbanismu či ekonomiky města.

STRATEGIE

Plánování udržitelné dopravy v městské aglomeraci má silnou oporu nejen v evropských a národních strategiích a směrnicích, ale také na „domácí půdě“ na úrovni Prahy. Odvrácenou stranou je obecně nízký respekt k prioritám strategií a politik města, který se odráží i v rovině rozpočtu města.

CÍLE

Řada závazných dokumentů má přísně nastavené cíle, které lze splnit jen koordinovaným rozvojem mobility v hlavním městě i za jeho hranicemi. Jde zejména o cíle spojené se snižováním závislosti na fosilních palivech, snižováním dopravní nehodovosti nebo odstraněním bariér pro uživatele veřejné dopravy.

BENCHMARKING

V kontextu srovnatelných měst vyniká Praha vysokým podílem veřejné dopravy a její nízkou cenovou hladinou. Zaostává naopak v podílu cyklistiky a moderních forem mobility (sdílení, alternativní pohony, záchytná parkoviště na síti veřejné dopravy).

CESTY

Dopravní systém Prahy obsluhuje každý den asi 1,8 milionu obyvatel a návštěvníků města. Velmi významně (84 %) převažují cesty vnitroměstské, podíl vnějších cest (15 %) však roste. Počet vykonaných cest na obyvatele Prahy setrvale roste, aktuálně připadá v průměru 3,57 cesty na den.

MODAL SPLIT

Dopravní chování obyvatel a návštěvníků města je odlišné v dělbě přepravní práce - zatímco Pražané nejčastěji volí veřejnou dopravu (46 %), chůzi (29 %) a automobilovou dopravu (23 %), návštěvníci z okolí Prahy přijíždějí hlavně automobilem (45 %) a teprve poté veřejnou dopravou (36 %).

PROCESY

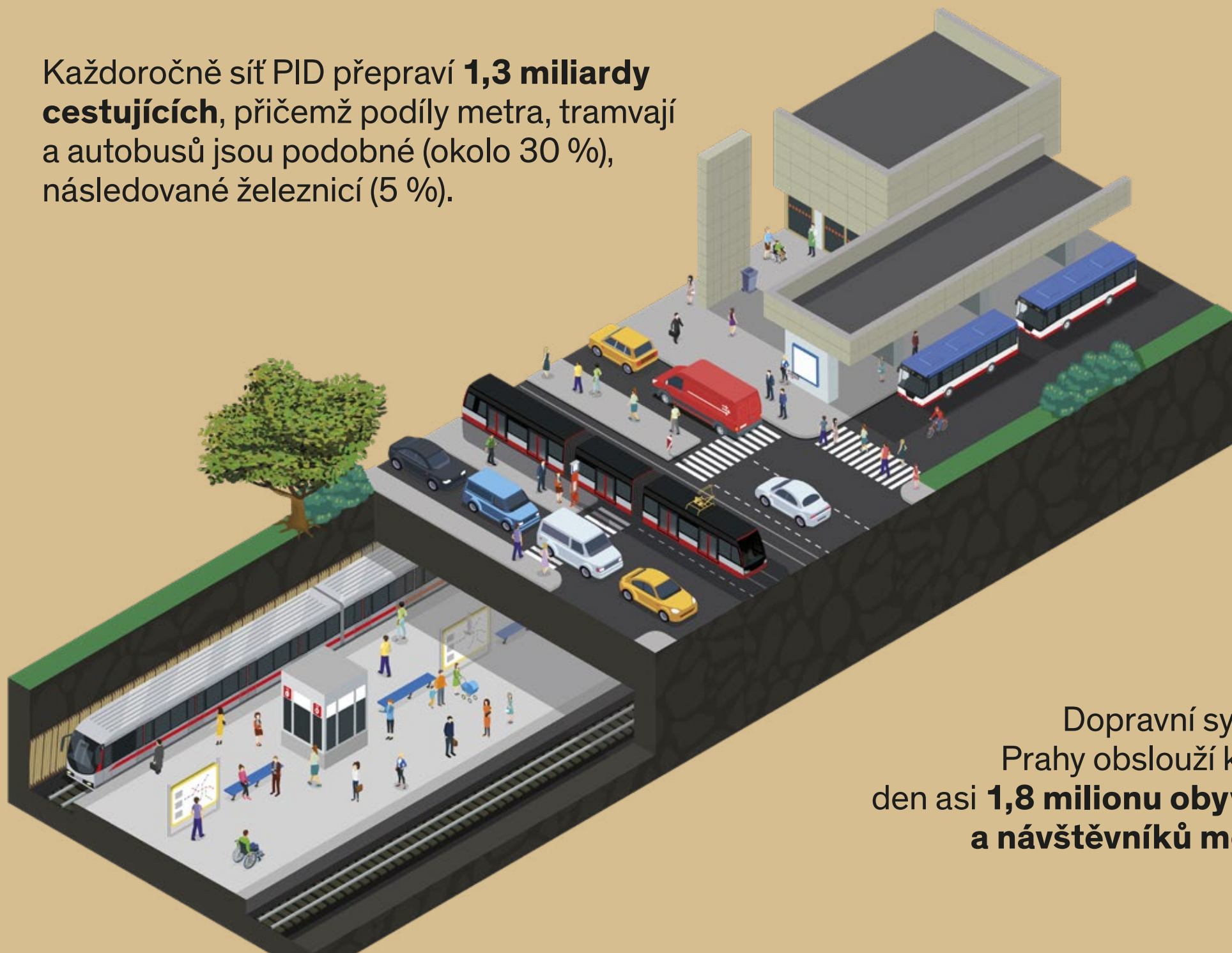
Plánování dopravy v Praze a jejím okolí je procesně složité. Komplikací je značná decentralizace samosprávy (57 městských částí) či nedotažené majetkoprávní vypořádání. →



V dokumentu **P+ Návrh** najdete tuto část rozpracovanou v kapitole **2.3**.



Každoročně síť PID přepraví **1,3 miliardy cestujících**, přičemž podíly metra, tramvají a autobusů jsou podobné (okolo 30 %), následované železnicí (5 %).



Dopravní systém
Prahy obslouží každý
den asi **1,8 milionu obyvatel
a návštěvníků města.**

ROZPOČET

Doprava je největší položkou rozpočtu hlavního města Prahy: pravidelně se podílí na výdajích 35 až 40%. Ovšem prostředky vynakládané na rekonstrukce komunikací, mostů i tunelů jsou nedostatečné. Významné náklady představuje každoroční pokrytí ztráty z provozu veřejné dopravy (zhruba 13 mld. Kč).

CESTUJÍCÍ PID

Stěžejní roli ve veřejné dopravě má systém Pražské integrované dopravy (PID), umožňující cestování na jedné síti, s jednou jízdenkou a podle jednoho jízdního řádu. Každoročně síť PID přepraví 1,3 mld. cestujících, přičemž podíly metra, tramvají a autobusů jsou podobné (okolo 30%), následované železnicí (5%). Počet cestujících stále roste.

SÍŤ PID

Mezi chronické problémy sítě PID patří nedostatečně rozvinutá železniční infrastruktura do Středočeského kraje a dopravní zácpy na komunikační síti, které dopadají na spolehlivost autobusové dopravy. Síť veřejné dopravy trápí také nevyhovující přestupní body, jejich horší pěší dostupnost či přetrvávající bariéry v některých stanicích a zastávkách.

SÍŤ MHD

V síti pražské MHD je na horní hranici využití linka C metra, v tramvajové síti je kritickým bodem zejména oblast Karlova náměstí. V posledních letech se významně zlepšila technická úroveň tramvajových tratí i vozidel, nedaří se však rozšiřovat kolejovou dopravu do oblastí s vysokou poptávkou, kde ji nahrazují autobusy.

P+R

Záchytná parkoviště P+R mají kapacitu jen 3000 míst, některá z nich se pravidelně zaplňují už časně ráno. „Živelné parkování“ v okolí stanic metra se do značné míry snižuje díky rozšíření zón placeného stání, ovšem další parkoviště P+R v Praze ani na území Středočeského kraje nevznikají.

AKTIVNÍ POHYB

V oblasti aktivní dopravy můžeme sledovat jen mírně rostoucí trend využití jízdního kola k dopravě po městě. Síť pěších a cyklistických tras nejvíce chybí

V kontextu srovnatelných měst vyniká Praha vysokým podílem veřejné dopravy a její nízkou cenovou hladinou.

v okrajových částech Prahy a dále ve vazbě do Středočeského kraje. Zastavěné území kompaktního města pak trpí tím, že cyklostezky či cyklotrasy na hlavních tazích nejsou propojené.

AUTOMOBILY

Praha vyniká vysokým stupněm automobilizace (584 vozidel na 1000 obyvatel), což ji řadí na přední místa v Evropě. Automobil je v průměru obsazen 1,3 osobou, rozměry vozidel se zvětšují. Dopravní zátěže na širší centrální části města posledních 15 let klesají, zatímco intenzity na okraji Prahy stále rostou. Celkový dopravní výkon spíše stagnuje.

KOMUNIKACE

Tíživým problémem Prahy je pomalá výstavba nadřazené komunikační sítě – tj. vnějšího (Pražského) a vnitřního (Městského) okruhu, doplněné některými dalšími významnými komunikacemi. Rozvoj infrastruktury obecně nedokáže reagovat stejným tempem na rozvoj zástavby v okolí města. Využití sítě je často na hraně kapacity, což způsobuje zvýšenou citlivost na mimořádné stavy (nehody, uzavírky).

ZÁSOBOVÁNÍ

V oblasti dopravy zboží je třeba řešit organizaci parkování na vyhrazených parkovacích stáních pro zásobovací vozidla. Vjezd nákladních automobilů na území Prahy je poměrně rozsáhle regulován, přesto je jejich pohyb po městě vyšší než nezbytný, a to kvůli nedokončenému Pražskému okruhu. →





Chůze
i cyklistika se
s kolejovou
dopravou
vhodně doplní
při cestách
na kratší
vzdálenosti.

2.4 VIZE MOBILITY

Vizi mobility ze Strategického plánu, kterou Plán přebírá, lze charakterizovat následovně:

- Praha bude směřovat k udržitelné mobilitě – k zajištění pohybu osob a zboží, který je dlouhodobě přijatelný z hlediska sociálního, ekonomického a ekologického.
- Dopravní dostupnost cílů bude výrazně orientována na ekologicky šetrnější způsoby dopravy – na veřejnou dopravu (především kolejovou) a také na chůzi a užívání jízdních kol.
- Na území města a také v okolním regionu se postupně dosáhne lepšího souladu dopravy s kvalitou životního prostředí a veřejných prostranství.
- V silniční dopravě se uplatní kombinace regulačních a investičních opatření směřujících ke snížení negativních dopadů automobilové dopravy. Dojde ke zvýšení bezpečnosti a energetické účinnosti dopravy.

2.5 SCÉNÁŘE MOBILITY

Scénáře mobility představují různé cesty k naplnění společné vize a totožných strategických cílů. Jejich účelem bylo vyvolat debatu o vhodném směřování Prahy a regionu v oblasti mobility, aby byly způsoby řešení přijatelné pro uživatele i veřejnou správu. Staly se předmětem diskuze s odborníky na workshopu P+ i základem pro sociologický průzkum mezi obyvateli Prahy a Středočeského kraje.

DEFINICE SCÉNÁŘŮ

Na základě interních workshopů celého týmu projektového manažera a pracovní skupiny byly vytvořeny tři možné scénáře směřování dopravy v Praze, které ctí vizi mobility a jsou uvedeny v následujících podkapitolách:

- **Praha efektivní**
- **Praha racionální**
- **Praha liberální**

Nakonec pracovní skupina vybrala jako nejlepší scénář Praha efektivní, který doplnila o některé další prvky (např. intenzivní koordinace mezi úrovněmi státu, kraje, města a městských částí; plošná podpora aktivní dopravy na cestách „od dveří ke dveřím“; realizace Pražského okruhu jako ochrany rezidenčních čtvrtí Prahy před zbytnou dopravou). Takto doplněný scénář se stal základem dokumentu Dopravní politika.

PRAHA EFEKTIVNÍ

Praha vidí budoucnost mobility v kvalitní, provázané a dostupné síti integrované veřejné dopravy, která je založená na výhodách kolejové dopravy i elektrické trakce. Promyšlené posílení a rozvoj městské a příměstské železnice, metra, tramvají či dalších kolejových systémů nabídnou uživatelům veřejné dopravy rychlé a snadné cestování celým městem i metropolitní oblastí ve všech směrech, a to s nízkým dopadem na životní prostředí a vysokou ekonomickou i prostorovou efektivitou.

Konkurenční výhoda kolejové dopravy bude natolik silná, že nebude třeba významně investovat do rozšíření komunikační sítě uvnitř Pražského okruhu. Naopak velkého rozvoje se dočká systém P+R, B+R a bikesharingu navázaný na rychlé trasy vlaků, metra a tramvají do všech významných cílů ve městě, přičemž individuální dopravní prostředek bude sloužit převážně pro „poslední míli“ cesty.

Regulace automobilové dopravy bude probíhat v ekonomické rovině formou mýta i parkovací politiky města či preferencí veřejné dopravy. Automobilová doprava by měla řešit především málo zatížené vztahy, které nelze efektivně uspokojit veřejnou dopravou.

Chůze i cyklistika se s kolejovou dopravou vhodně doplní při cestách na kratší vzdálenosti. Zvyšování kvality veřejného prostoru a zklidňování dopravy se proto budou odehrávat zejména ve vazbě na terminály a zastávky veřejné dopravy, aby každodenní zkušenost z cesty „od dveří ke dveřím“ byla pro uživatele příjemná, výhodná a bezstarostná.

PRAHA RACIONÁLNÍ

Mobilita ve městě má být postavena na udržitelných a prostorově efektivních modech dopravy. Racionální pojetí mobility pro Prahu znamená být městem krátkých vzdáleností, které nebude zvyšovat nároky na cestování. Efektivněji využívaný uliční prostor umožní snížit podíl dopravních ploch. Získaný veřejný prostor chce Praha věnovat na zlepšení lokálních životních podmínek. Do ulic se má vrátit více života.

Tohoto stavu chce Praha docílit systematickým rozvojem sítě integrované veřejné dopravy na všech úrovních, od železnic až po autobusy. Přirozeně pak chce zvýhodnit chůzi a cyklistickou dopravu. Posílení a zkvalitnění veřejné dopravy postupně umožní snižovat kapacitu komunikací pro automobilovou dopravu uvnitř Pražského okruhu. Regulace automobilové dopravy tedy bude postupná, avšak celoplošná. Snížení prostorových nároků automobilové dopravy podpoří i rozvoj systému sdílení automobilů.

Konkurenční výhoda kolejové dopravy bude natolik silná, že nebude třeba významně investovat do rozšíření komunikační sítě uvnitř Pražského okruhu.

Praha racionální je městem velkého množství drobnějších a koordinovaných zlepšení spíše než velkých jednorázových investic. Udržení dopravní poptávky „na uzdě“ podpoří i cílená regulace územního rozvoje. Scénář přirozeně vede k postupnému potlačení fenoménu suburbanizace. Díky kvalitním veřejným prostranstvím, spolehlivému systému veřejné dopravy i optimálním podmínkám pro aktivní druhy dopravy bude bydlení v Praze významně atraktivnější.

PRAHA LIBERÁLNÍ

Praha chce pokračovat ve stávajících trendech rozvoje města i aglomerace a naplňovat dlouhodobou koncepci svého dopravního systému. Výstavbou kapacitní silniční infrastruktury na příznivějších trasách v kombinaci s dalšími opatřeními na stávajících komunikacích chce zajistit podmínky pro zlepšení životního prostředí v rozsáhlých obytných oblastech. Uvolněný prostor na městských třídách chce humanizovat a přerozdělit pro udržitelné dopravní módy a vozidla s ekologickým pohonem.

Rozvoj komunikační sítě však půjde ruku v ruce se silnou ekonomickou regulací automobilové dopravy v přetížených oblastech města systémem mýta i parkovací politikou. Tomu napomůže také rozšířená síť záchytných parkovišť s vynikající dostupností z nadřazené sítě komunikací.

Regulované oblasti jsou příležitostí pro rozvoj veřejné dopravy. U významných cest ze středočeských měst a obcí do Prahy, respektive z městských částí do centra Prahy dojde ke zvýhodnění veřejné hromadné dopravy. Komunikace se stavebně rozšíří o vyhrazený jízdní pruh, případně se prodlouží tramvajové trati na intenzivně osídlená území i vně Prahy. →



V dokumentu **P+**
Návrh najdete tuto
část rozpracovanou
v kapitole **2.4**.



2.6 DOPRAVNÍ POLITIKA

Dopravní politika je zásadní dokument Plánu. Byl schválen Radou hlavního města Prahy v září 2017 a určuje směřování mobility do roku 2030 v metropoli s přesahem do okolí. Dopravní politika je výsledkem odborné diskuze nad nejlepší možnou cestou naplnění společné vize mobility. Vznikla jako průmět názorových proudů, shrnutých do tzv. scénářů mobility (více na stranách 14–15). Dopravní politika není jen úzce odborně přijímaný směr, představuje také společenský konsenzus s širokou podporou mezi občany i návštěvníky Prahy.

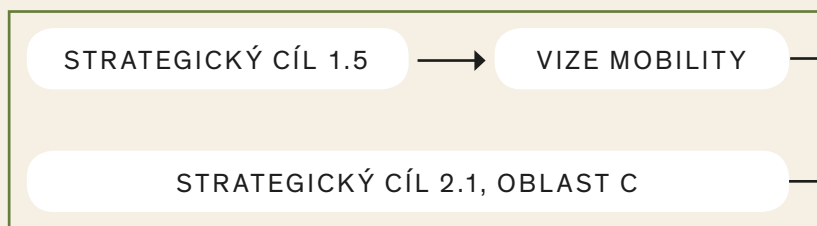
STRATEGICKÉ CÍLE A PRIORITNÍ OSY

Dopravní politika definuje sedm strategických cílů včetně indikátorů pro oblast dopravy, které vyplývají z obecných principů udržitelné mobility, a skrze prioritní osy je následně propojuje až s problémovými oblastmi definovanými v dokumentu P+ Analýza. Prioritní osy Plánu rozpracovávají strategické cíle do oblastí řešení, tedy blíže ke konkrétním nástrojům dopravní politiky (více na stranách 44–46, resp. 18–20). →

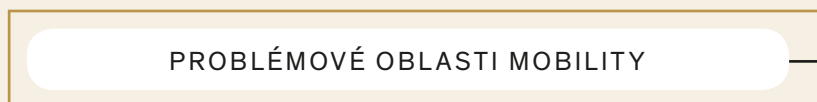
STRATEGICKÝCH CÍLŮ

- 1 ZVÝŠENÍ PROSTOROVÉ EFEKTIVITY DOPRAVY
- 2 SNÍŽENÍ UHLÍKOVÉ STOPY
- 3 ZVÝŠENÍ VÝKONNOSTI A SPOLEHLIVOSTI
- 4 ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI
- 5 ZVÝŠENÍ FINANČNÍ UDRŽITELNOSTI
- 6 ZLEPŠENÍ LIDSKÉHO ZDRAVÍ
- 7 ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI DOPRAVY

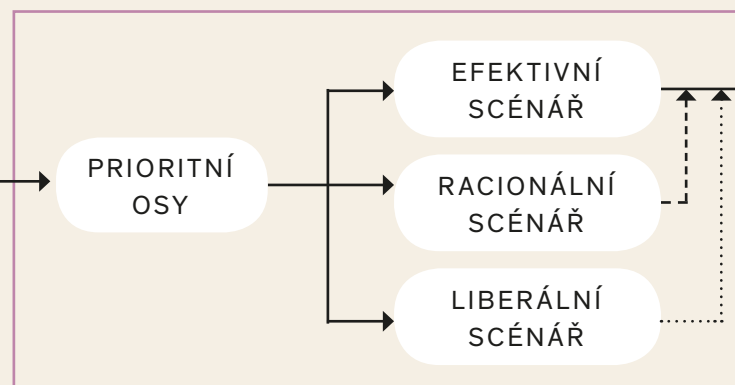
STRATEGICKÝ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



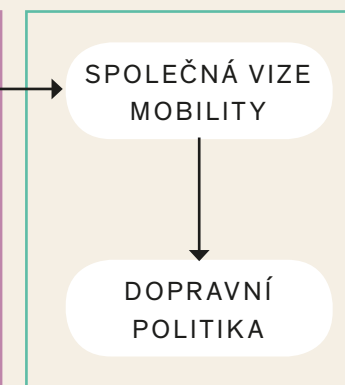
P+ ANALÝZA

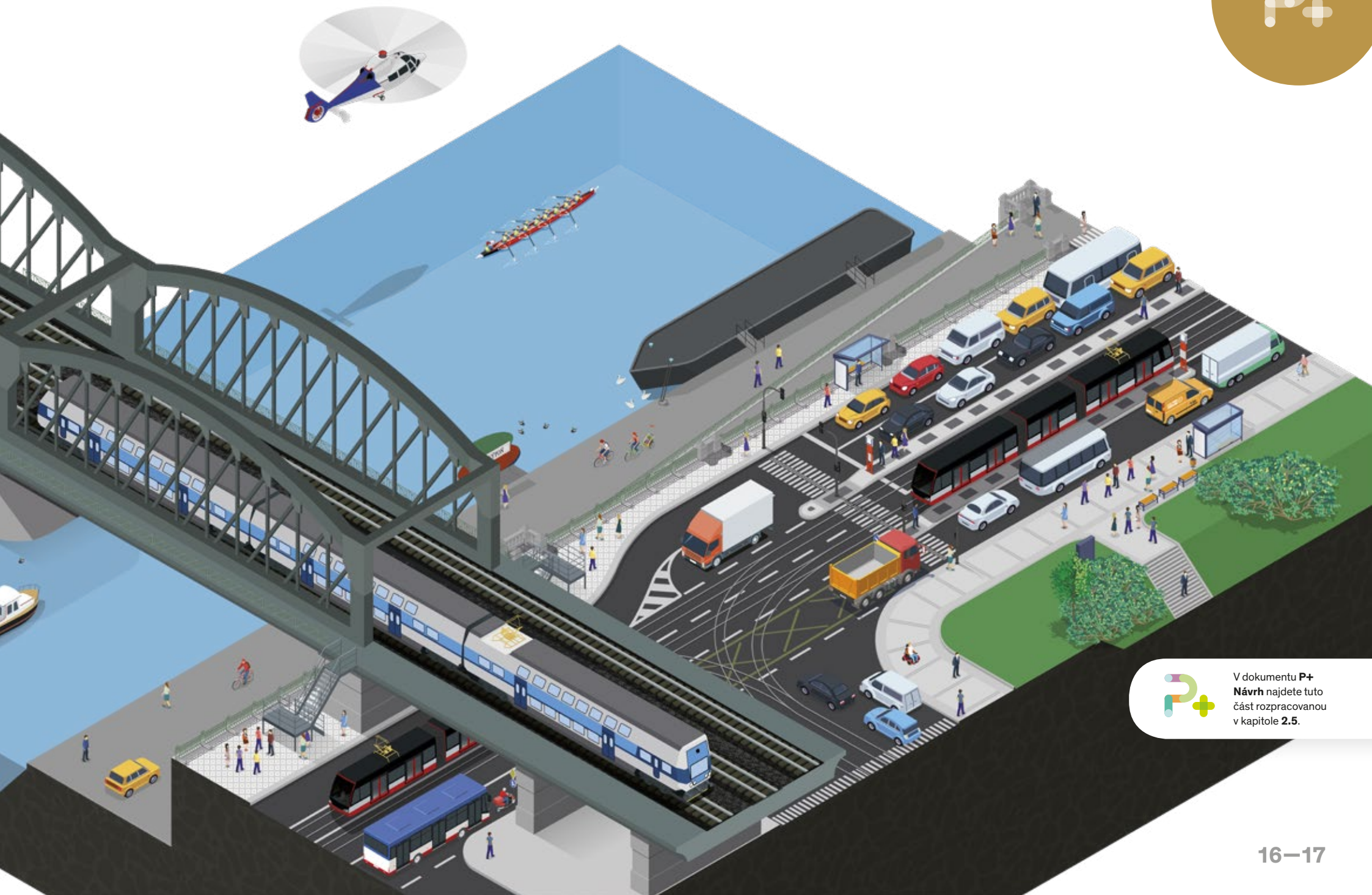
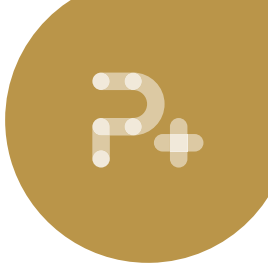



P+ SCÉNÁŘE



P+ DOPRAVNÍ POLITIKA





 V dokumentu **P+**
Návrh najdete tuto
část rozpracovanou
v kapitole 2.5.

PODPORA DOPRAVNÍ POLITIKY

PODLE KOMBINACE VLASTNICTVÍ AUTA, KOLO A PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY (V %)

UŽIVATEL, KTERÝ MÁ K DISPOZICI

JÍZDNÍ KOLO I PŘEDPLATNÍ JÍZDENKU MHD

89 11

JINÉ KOMBINACE

84 16

POUZE JÍZDNÍ KOLO

82 18

POUZE PŘEDPLATNÍ JÍZDENKU MHD

82 18

OSOBNÍ AUTO, JÍZDNÍ KOLO I PŘEDPLATNÍ JÍZDENKU MHD

69 31

OSOBNÍ AUTO I PŘEDPLATNÍ JÍZDENKU MHD

65 35

OSOBNÍ AUTO I JÍZDNÍ KOLO

59 41

POUZE OSOBNÍ AUTO

53 47

ANO

NE + NEUTRÁLNÍ

15 PRIORITN

A PREFEROVÁNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY A ROZVOJ KOLEJOVÉ DOPRAVY

Praha ve spolupráci se Středočeským krajem bude intenzivně rozvíjet společný integrovaný systém veřejné dopravy a podnikne kroky k přesunu velké části přepravních výkonů na kolejovou dopravu (železnice, metro, tramvaje atd.), která je kapacitnější, provozně spolehlivější a efektivnější.

U tramvajových tratí i autobusových linek bude Praha důsledně preferovat veřejnou dopravu, a to na křižovatkách, v úsecích mezi křižovatkami i v prostoru zastávek. Pro vzájemnou propojenost jednotlivých druhů veřejné dopravy město zajistí kvalitní řešení přestupních bodů, vhodně zasazených do veřejných prostranství. Vozový park budou tvořit komfortní vozidla vybavená informačními technologiemi.

B PROVÁZANOST VEŘEJNÉ DOPRAVY S OSTATNÍMI DRUHY DOPRAVY

Praha zajistí vybudování kapacitní sítě parkovišť P+R, B+R a parkovacích míst K+R navázaných na stanice atraktivní kolejové dopravy. Vytvoří tím podmínky pro snadné cestování mezi širším centrem Prahy a řídkěji osídlenými oblastmi. Provázanost udržitelných způsobů dopravy posílí i systém bikesharingu napojený na zastávky a přestupní body veřejné dopravy.

C SNÍŽENÍ CITLIVOSTI A ZMÍRNĚNÍ KAPACITNÍCH PROBLÉMŮ V DOPRAVNÍ SÍTI

Praha uplatní promyšlenou výstavbu silničních propojení v tangenciálních směrech vůči centru města (tzn. vedoucích mimo centrum) nebo multimodálních (tj. určených pro automobilovou dopravu, veřejnou dopravu, cyklisty a chodce), také silničních propojení v okrajových částech Prahy a ve Středočeském kraji. To povede ke snížení citlivosti komunikační sítě.

V exponovaných částech sítě komunikací rovněž zavede prvky pokročilého řízení dopravy, které pomohou optimálně využít

ÍCH OS

kapacitu komunikací, a informační systémy pro řidiče včetně komunikace vozidel s infrastrukturou a mezi vozidly. Tato opatření doplní promyšlený systém ekonomické regulace automobilové dopravy s využitím zón placeného stání či mýta.

D **NOVÁ PROPOJENÍ PRO RŮZNÉ DRUHY DOPRAVY**
Praha přehodnotí rozsah a parametry komunikační sítě uvnitř Pražského okruhu s ohledem na udržitelný rozvoj a rozpočet města. Zajistí rovněž vybudování nových kolejových propojení, která umožní další rozvoj sítě bezpečné a komfortně dostupné kolejové dopravy.

Pro chodce a cyklisty se vybudují nové stezky, lávky i podchody nejen u terminálů a významných zastávek veřejné dopravy vybavených parkovišti B+R a systémem bikesharingu, ale i jako propojení rezidenčních oblastí v celé metropolitní oblasti.

E **PODPORA CHŮZE A DOPRAVNÍ CYKLISTIKY**
Praha bude celoplošně podporovat komfortní a bezpečnou pěší a cyklistickou dopravu na cestách „od dveří ke dveřím“ i v návaznosti na přestupní body a zastávky veřejné dopravy „na první a poslední míli“ cesty. Město vytvoří podmínky pro rozvoj dopravní cyklistiky jako doplňkového systému k ostatním způsobům dopravy, a to jak v podobě celistvých infrastrukturních a dopravně-organizačních opatření, tak rozvojem parkovišť B+R a bikesharingu.

F **OPTIMALIZACE ZÁSOBOVÁNÍ MĚSTA**
Praha se zaměří na rozšíření datové základny o městském zásobování. Na základě zjištěných dat bude ekonomicky i legislativně podporovat vhodné trendy v oblasti city logistiky, konkrétně alternativní, především nízkoemisní a bezemisní dopravu zboží včetně kolejové, vodní a cyklistické. Důraz bude klást i na snížení dopadů dopravy substrátů a stavebního materiálu či odpadů.

G **ZLEPŠENÍ PŘÍSTUPNOSTI DOPRAVY, DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ PRO RŮZNÉ SKUPINY OBYVATEL**

Praha zpříjemní život ve městě starším a znevýhodněným občanům i dětem a rodičům s kočárkem. Dosáhne toho plošnou revitalizací a zvýšením kvality veřejných prostranství. Rovněž zajistí plnou bezbariérovost stanic a zastávek, stejně jako vozidel veřejné dopravy.

H **ZLEPŠENÍ KVALITY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ**
Kvalitní veřejné prostranství je důležitou součástí celkového dojmu z cesty „od dveří ke dveřím“, proto ho bude Praha systematicky zlepšovat. Nejen v návaznosti na terminály a zastávky veřejné dopravy, ale i plošně. Město tím docílí většího počtu lidí, kteří se v něm zastavují a kteří volí chůzi na kratší cesty. Praha také zvětší rozsah oprav a modernizací stávající infrastruktury, aby už nadále nerostl dluh na její údržbě.

I **SNÍŽENÍ ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ, HLUKOVÉ ZÁTĚŽE A UHLÍKOVÉ STOPY**

Praha sníží ekologickou zátěž z dopravy nárůstem její elektrifikace, zejména převodem významných autobusových tahů na elektrickou kolejovou dopravu či podporou elektromobility. U automobilové dopravy a autobusové veřejné dopravy bude Praha podporovat i jiná bezemisní či nízkoemisní paliva.

J **SNÍŽENÍ PROSTOROVÝCH NÁROKŮ DOPRAVY**
Praha bude upřednostňovat využívání dopravních prostředků s nízkým záborem veřejného prostoru na přepravovanou osobu. Veřejnost bude motivovat ke sdílení dopravních prostředků mezi různými uživateli i ke společnému cestování více osob jedním autem.

Prostorovou efektivitu dopravy město vylepší akcentováním kolejové dopravy, která nejlépe využívá prostor při průchodu územím. Svoji parkovací politikou a rozvojem parkovišť P+R Praha ve spolupráci se Středočeským krajem zajistí, aby parkování automobilů bylo v největší možné míře umístěno ke zdroji cesty, nejlépe mimo veřejný prostor. →



V dokumentu **P+**
Návrh najdete tuto
část rozpracovanou
v kapitole **2.5.1**.



K SNÍŽENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI
Praha dosáhne pozitivního trendu snížení dopravní nehodovosti několika způsoby: odstraněním nehodových míst, zvýšením dohledu nad provozem na pozemních komunikacích a revitalizací veřejných prostranství s prvky zklidnění dopravy. Významný vliv bude rovněž mít samotný přesun části cest na kolejovou síť veřejné dopravy spolu s pečlivou návazností pěších a cyklistických tras. Ke snížení nehodovosti pomůže také větší nasazení informačních a komunikačních technologií včetně asistenčních systémů ve vozidlech a v dopravní infrastruktuře.

PŘEHLED STANDARDNÍCH OPATŘENÍ NÁVRHU

Standardní opatření	Počet opatření	Investiční náklady Prahy (mil. Kč)
Rekonstrukce kolejové infrastruktury	8	819
Rekonstrukce silniční infrastruktury	10	33 967
Parkovací zóny	1	400
Řízení dopravy	8	302
Preference veřejné dopravy	14	1 077
Zlepšení prostředí veřejné dopravy	6	5 000
Revitalizace městského prostoru	16	3 760
Bezbariérovost infrastruktury	18	2 309
Bezpečnost dopravy	3	600
Integrovaný dopravní systém	10	48
Posílení veřejné dopravy	6	0
CELKEM	100	48 282

L FINANČNÍ UDRŽITELNOST DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Praha nebude spoléhat jen na tržby z jízdného ve veřejné dopravě a systémem dobře promyšlené ekonomické regulace více zpoplatní automobilovou dopravu. V případě velkých investičních projektů bude upřednostňovat investice do systému veřejné dopravy.

M PROCESNÍ PODPORA UDRŽITELNÉ MOBILITY A EFEKTIVNÍ SPRÁVY MĚSTA

Dopravní politika vyžaduje mimořádně silné nasazení a vzájemnou koordinaci partnerů, od hlavního města Prahy a jeho městských částí nebo organizací přes Středočeský kraj a obce či města na jeho území až po úroveň ministerstev a státní správy, neboť propojuje kompetence všech zúčastněných. Město proto zřídí pozici manažera mobility a posílí kompetence organizátora integrovaného dopravního systému.

N UDRŽITELNÝ ÚZEMNÍ ROZVOJ PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI

Praha ve spolupráci se Středočeským krajem a státem vytvoří dopravní systém založený na kolejových způsobech dopravy, který může podpořit územní rozvoj ve městě (rychlejší a spolehlivější spojení) i za jeho hranic (zlepšení možností při dojíždění). Vnější vztahy Prahy bude řešit páteřní síť kolejové dopravy, především železnice.

Důraz se bude klást na úzké provázání dopravního a územního plánování, aby se snížily negativní dopady suburbanizace. Praha bude podporovat snahu o zkrácení cest obyvatel při zachování růstu životní úrovně i HDP.

O EKONOMICKÝ ROZVOJ MĚSTA

Praha, její městské části i města a obce ve Středočeském kraji budou využívat ekonomického přínosu daného dobrou dostupností páteřním dopravním systémem - ať už prostřednictvím ekonomického potenciálu stanic a zastávek veřejné dopravy, pozemkové politiky, či ekonomického rozvoje na lokální úrovni. Ten bude těžit z pohybu a pobytu lidí na kvalitních veřejných prostranstvích a z dobré místní dostupnosti služeb.



2.7 NÁVRH

Do návrhové části Plánu bylo vloženo celkem 242 opatření, která prokázala svůj přínos a splnila přitom podmínku finanční udržitelnosti rozpočtu hlavního města. Výběr opatření do Návrhu probíhal z širšího seznamu 414 možných opatření shromážděných do tzv. Zásobníku, který je veřejně dostupný na webu <http://zasobnik.poladprahu.cz/> a obsahuje podrobné informace o každém zvažovaném projektu. Podrobný Návrh včetně konkrétních 30 návrhových kapitol najdete v kapitole 3 na stranách 24–41.

Standardní opatření

Taková opatření, která jsou nutná pro udržení alespoň stávající úrovně dopravního systému a která je nutné nezbytně realizovat na stávající infrastruktuře, případně „měkká opatření“ posilující udržitelnost dopravního systému. Ze své povahy však standardní opatření nemusejí stačit tempu růstu města.

Rozvojová opatření

Tato opatření v Návrhu představují realizace výrazně zvyšující kvalitu a udržitelnost dopravního systému, významné inovace či velké infrastrukturní stavby. Rozvojová opatření zasahují v takových problémových oblastech, kde by obnova a zlepšení stávajících řešení nestačily. Jak napovídá název, významně přispívají k rozvoji města. →

414 OPATŘENÍ

340,4 MLD. KČ

ZÁSOBNÍK

100 OPATŘENÍ

48,3 MLD. KČ

142 OPATŘENÍ

64,8 MLD. KČ

NÁVRH

STANDARD

ROZVOJ

PŘEHLED ROZVOJOVÝCH OPATŘENÍ NÁVRHU

Rozvojová opatření	Počet opatření	Investiční náklady Prahy (mil. Kč)
Rozvoj železniční sítě	13	766
Rozvoj sítě metra a tramvají	23	50 255
Preference veřejné dopravy	6	8
Dokončení Pražského okruhu	7	346
Dokončení Městského okruhu	5	1 705
Nová komunikační propojení	8	1 369
Mýtný systém	2	4 005
Zásobování města	3	10
Parkoviště P+R a B+R	7	2 801
Integrované služby v mobilitě	6	21
Sdílená mobilita	4	73
Podpora dopravní cyklistiky	12	612
Nová pěší propojení	8	612
Zklidňování dopravy	6	910
Elektrobusy a individuální elektromobilita	7	504
Posílení veřejné dopravy	4	95
Kampaně na podporu udržitelné mobility	5	31
Inovace v městské správě dopravy	8	12
Řízení dopravy	8	620
CELKEM	142	64 755

„Nejsilnější stránkou Plánu je, že se zaměřuje na více druhů dopravy a cílí na běžného Pražana, který používá MHD.“

Antonín Klecanda,
starosta
MČ Praha-Kolovraty

2.8 IMPLEMENTACE PLÁNU

Jedním z principů plánů mobility je také nastavení procesu realizace, tj. průběžného monitorování jejich naplňování podle schválených akčních plánů a zajišťování průběžných aktualizací. Dokument vznikl v rámci pracovní skupiny, zahrnující zástupce řady odborných organizací Prahy i Středočeského kraje.

PRACOVNÍ SKUPINA SE BĚHEM IMPLEMENTAČNÍ FÁZE BUDE VĚNOVAT TĚMTO AKTIVITÁM:

1. Sledování a reportování naplňování Dopravní politiky

Administrátor bude každý rok za pracovní skupinu připravovat informační zprávu o průběhu realizace Akčního plánu a také nových podnětech stojících mimo schválený Plán. Tato zpráva se bude předkládat řídicí radě vždy na přelomu roku, přičemž ta může rozhodnout o jejím postoupení Radě a Zastupitelstvu hlavního města Prahy. Zpráva bude sledovat plnění úkolů podle jednotlivých nositelů opatření nebo vývoj indikátorů strategických cílů Plánu.

2. Koordinace realizace Akčního plánu

Jedním z hlavních úkolů pracovní skupiny je sledování průběžného vývoje opatření, která jsou odsouhlasena v Akčním plánu. Jednotliví členové analyzují zadané úkoly, které vedou k přípravě či realizaci opatření, případně je sami navrhuji a sledují jejich plnění; v případě problémů informují pracovní skupinu a navrhuji řešení vzniklé situace po společné diskuzi.

3. Vyhodnocování souladu nových opatření s Dopravní politikou

Plán se připravuje s výhledem do roku 2030, jeho Akční plán však může pracovat pouze se známými údaji k termínu schválení Návrhu v roce 2019. Vzhledem k rychlosti změn a inovací v dopravě i správě města je nezbytné umožnit rozšíření sledované oblasti i mimo schválený Návrh, a to formou doplňování Zásobníku o nová opatření, respektive úprav stávajících opatření. Zařazení nového opatření do Zásobníku musí předcházet posouzení shody nového opatření s Dopravní politikou.

4. Koordinace s dalšími koncepčními dokumenty

Dalším úkolem pracovní skupiny je sledovat jiné koncepční dokumenty, které se dotýkají hlavního města Prahy a souvisí s jeho dopravní politikou a/nebo s opatřeními uvedenými v Plánu. Pracovní skupina se bude věnovat připomínkování nových, stejně jako aktualizaci stávajících strategií a koncepcí. Za Prahu pak může vystupovat navenek i vůči vládní úrovni při prosazování národních koncepcí v oblasti městské mobility.



5. Vyhledávání externích finančních zdrojů a inovativních řešení v dopravě

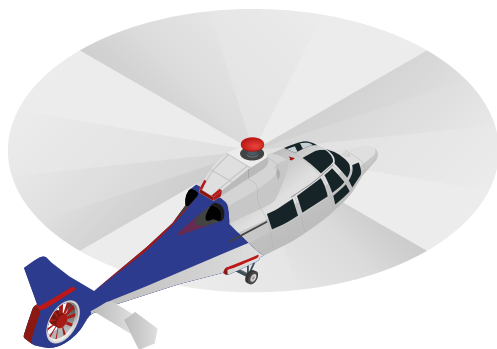
Plán je navržen z finančního hlediska pouze s využitím známých finančních zdrojů. Nelze však vyloučit změny ve financování, dotačních titulech nebo vznik projektů, které by při zapojení hlavního města Prahy mohly přispět dalšími prostředky k naplňování Plánu. Administrátor je odpovědný za sledování nových možností ve financování, odpovědnosti členů pracovní skupiny je sledovat inovativní řešení v dopravě a analyzovat jejich přínos pro Prahu.

6. Informování veřejnosti o naplňování Dopravní politiky

Jedním z úkolů administrátora je zajistit informování veřejnosti o Plánu a průběhu jeho realizace, včetně vlivů na mobilitu na území města. Za tím účelem zajistí aktuálnost informací na webových stránkách projektu, aby veřejnost mohla kdykoliv sledovat aktuální stav realizace a míru dosažení cílů projektu. Úkolem pracovní skupiny je pak zajistit, aby cílený marketing v mobilitě vnímali uživatelé jednotně.

7. Návrh aktualizace Plánu

Akční plán může obsahovat pouze položky, jež jsou součástí schváleného Návrhu. Tím však bude časem docházet k postupnému zužování pokrytí Akčního plánu ve srovnání s aktuálními potřebami města. Čelit se tomu bude paralelním rozvojem Zásobníku opatření, který bude spravovat rovněž pracovní skupina. Když se aktuální potřeby města vůči schválenému Návrhu určitým způsobem odchýlí, je nutné přistoupit k aktualizaci příslušných částí Plánu. Můžeme předpokládat, že k takovým aktualizacím by mělo docházet každé zhruba čtyři roky.



„Nejsilnější stránkou Plánu jsou poměrně kvalitní analýzy a provázanost s finančními možnostmi města.“

Vít Sedmidubský, Ministerstvo dopravy ČR

„Až se za 11 let ohlédneme zpět a zjistíme, že se mobilita částečně rozvinula v duchu Plánu udržitelné mobility a Praha poskočila o pár míst v žebříčku měst pro život, bude to moc prima.“

Roman Srp, prezident Sdružení pro dopravní telematiku

„Jestli něco v plánování pražské dopravy dosud chybělo, byla to komunikace na odborné úrovni, vedená napříč různými profesemi. To se nám, myslím, podařilo překonat.“

Daniel Šesták, projektový manažer P+





Návrh podrobně

Do návrhové části Plánu bylo vloženo celkem 242 opatření, která prokázala svůj přínos, splnila podmínku finanční udržitelnosti rozpočtu hlavního města a jsou určena k přípravě či realizaci do roku 2030.

Rekonstrukce Masarykova nádraží bude znamenat podstatné zlepšení kultury cestování pro přibližně 30 tisíc cestujících denně.

3.1 STANDARDNÍ OPATŘENÍ

Standardní opatření zajišťují rekonstrukci současných prvků dopravního systému spolu s dílčími úpravami založenými na stávající infrastruktuře a organizaci dopravy, jako je například zvýšení bezpečnosti či odstranění bariér v pohybu. Napomáhají tedy udržet chod města alespoň na stávající úrovni a částečně odstraňují problémy a zlepšují podmínky pro mobilitu.

3.1.1 REKONSTRUKCE KOLEJOVÉ INFRASTRUKTURY

PŘÍKLADY

- Optimalizace trati Praha hlavní nádraží – Praha-Hostivař
- Rekonstrukce železniční stanice Praha Masarykovo nádraží
- Zkapacitnění trati Praha–Kolín

CHARAKTER PROJEKTŮ

Vybrané infrastrukturní projekty v železniční a tramvajové síti jsou předpokladem pro udržení provozuschopnosti obou kolejových systémů.

V železniční dopravě představují komplexní rekonstrukci nejvytíženějších úseků na třech radiálních dvoukolejných elektrizovaných tratích. Tato opatření mají za cíl zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu i nižší dopad na okolní prostředí. Rekonstrukce Masarykova nádraží, druhé nejvyužívanější pražské železniční stanice, bude znamenat podstatné zlepšení kultury cestování pro přibližně 30 tisíc cestujících denně. Rekonstrukce vozovny Hloubětín je zase nezbytná pro zachování deponovacích a udržovacích kapacit pro tramvajovou dopravu.

ŘEŠENÍ

Opatření na železniční infrastruktuře řeší především kapacitní problémy na linkách S, slabou provázanost s ostatními druhy dopravy, morální a technickou zastaralost přestupních bodů a také vnitřní dluh na údržbě stávající infrastruktury.

3.1.2 REKONSTRUKCE SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

PŘÍKLADY

- Oprava Libeňského, Hlávkova, Barrandovského, Palackého a Jiráskova mostu a mostu Legií
- Studie generální opravy Strahovského tunelu
- Optimalizace uzlu Barrandovský most a jeho rozvoj

CHARAKTER PROJEKTŮ

Opatření této kapitoly primárně řeší zajištění řádné péče o stávající dopravní infrastrukturu, dílčí práci s jejím vnitřním dluhem a kapacitními problémy nadřazené komunikační síti. Neméně potřebné další zlepšování neuspokojivého stavu infrastruktury se nepodařilo kvůli omezeným finančním možnostem města zahrnout. To by totiž vyžadovalo podstatné zredukování ostatních, zejména rozvojových staveb.

Kompletní výčet opatření je k dispozici zde:

zasobnik.poladprahu.cz.





Opatření zaměřená na kapacitní problémy přispívají hlavně k řešení přetížení komunikační sítě.

ŘEŠENÍ

Zachováním průměrného stavu dopravní infrastruktury je cíleno na udržení alespoň stávající úrovně bezpečnosti, rychlosti, spolehlivosti povrchové dopravy a na omezení růstu negativních externalit na životní prostředí a veřejné zdraví. Opatření zaměřená na kapacitní problémy pak přispívají hlavně k řešení přetížení komunikační sítě v určitých oblastech.

3.1.3 PARKOVACÍ ZÓNY

PŘÍKLADY

→ Rozvoj zón placeného stání

CHARAKTER PROJEKTŮ

Postupné rozšiřování zón placeného stání bude spočívat i ve sjednocení jejich pravidel a provozu a ve zvýhodnění ekologických vozidel. Velikosti jednotlivých vymezených oblastí mají v Návrhu tendenci se spíše zmenšovat, aby nemělo smysl v rámci pohybu po jedné zóně využívat automobil.

ŘEŠENÍ

Opatření napomáhá efektivně řešit zejména problémy s nedostatkem parkovacích stání v kompaktní zástavbě. Sekundárně dochází k celkovému snížení atraktivity zbytné individuální automobilové dopravy ve prospěch udržitelných způsobů dopravy (veřejná hromadná doprava, chůze, cyklistika). Zóny placeného stání mohou také vytvořit vhodné podmínky pro humanizaci veřejného prostoru. Příjmy z nich lze navíc zpětně využít.

Zóny placeného stání mohou vytvořit vhodné podmínky pro humanizaci veřejného prostoru.

3.1.4 ŘÍZENÍ DOPRAVY

PŘÍKLADY

- Vlastnictví a správa světelných signalizačních zařízení
- Vývoj dopravně-technologického informačního systému
- Scénáře řízení dopravy

CHARAKTER PROJEKTŮ


Opatření chtějí zlepšit účinnost stávajících systémů řízení dopravy a razit jednotný přístup ke správě a datové komunikaci světelně řízených křižovatek s nadřazenými úrovněmi řízení i návaznými inženýrskými systémy. To by mělo zlepšit zejména možnosti správy jednotlivých zařízení a podmínky pro efektivní nasazení adaptivních forem oblastního řízení dopravy, včetně zlepšení a systémového uplatňování preference vozidel veřejné dopravy. →



V dokumentu **P+** **Návrh** najdete tuto část rozpracovanou v kapitole **3.1**.



Ke zvýšení
efektivity
přispěje
i zavedení
detekce vozidel
neoprávněně
využívajících
vyhrazené
jízdny pruhy.

Kompletní výčet
opatření je
k dispozici zde:

zasobnik.poladprahu.cz.

Opatření mimo jiné pomáhají řešit nízkou cestovní rychlost veřejné dopravy.

ŘEŠENÍ

Skupina opatření je zaměřena především na řešení majetkoprávního uspořádání a správy a současně na nevyužitý potenciál pokročilých nástrojů řízení dopravy. Očekává se pozitivní efekt i u problémů spojených s přetížením komunikací a plynulostí dopravy. Opatření rovněž pomáhají řešit nízkou cestovní rychlost veřejné dopravy.

3.1.5 PREFERENCE VEŘEJNÉ DOPRAVY

PŘÍKLADY

- Program zvýšení plynulosti provozu tramvají
- Fyzické oddělování tramvajových tratí
- Zřizování preference tramvají při obnově a výstavbě světelných signalizačních zařízení

CHARAKTER PROJEKTŮ

Preference veřejné dopravy je jedním z profilových témat Dopravní politiky. Do Návrhu jsou vybrána opatření zajišťující jízdní dráhu vyhrazenou dopravním prostředkům veřejné dopravy i upřednostnění veřejné dopravy při průjezdu křižovatkami a jinými dopravními uzly, a to v rámci Prahy i Středočeského kraje. Ke zvýšení efektivity prostorových preferenčních opatření přispěje i zavedení detekce vozidel neoprávněně využívajících vyhrazené jízdní pruhy.

ŘEŠENÍ

Opatření reagují na řadu slabých stránek, zejména na nízkou spolehlivost a rychlost povrchové veřejné dopravy, přetížení komunikační sítě v určitých oblastech, negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší či emise skleníkových plynů z automobilové dopravy. Veřejná hromadná doprava by se měla stát atraktivnější pro cestující (rychlost a spolehlivost) a ekonomicky i energeticky efektivnější pro jejího provozovatele (vyšší cestovní/oběžná rychlost, odstranění zbytečných zastavení a související snížení spotřeby energie a uhlíkové stopy). Vyšší podíl veřejné dopravy na přepravních výkonech s sebou navíc přináší efektivnější využití uličního prostoru.

3.1.6 ZLEPŠENÍ PROSTŘEDÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY

PŘÍKLADY

- Program rekonstrukcí přestupních bodů
- Program vybavení přestupních bodů veřejné hromadné dopravy v Praze
- Systémová údržba dat o bezbariérovosti zastávek veřejné hromadné dopravy

CHARAKTER PROJEKTŮ

Pro udržení a potvrzení současné kvality veřejné dopravy je třeba přistoupit ke zlepšení přestupních bodů a zastávek, tedy části infrastruktury, se kterou je cestující ve styku a která je součástí veřejných prostranství. Pražská integrovaná doprava pro to má kvalitní koncepční podklad v podobě Standardu zastávek PID. Součástí zlepšování prostředí veřejné dopravy je i zajištění bezbariérovosti přístupů na zastávky, přestupních vazeb i nástupů do vozidel a výstupů z nich, a to včetně nastavení systémové údržby dat o bezbariérovosti přístupových bodů a jejich propsání do mobilní aplikace či webového portálu.



Zlepšování prostředí veřejné dopravy znamená i zajištění bezbariérovosti přístupů na zastávky.

ŘEŠENÍ

Opatření reagují na definované slabé stránky: nezáměr a nízká míra respektování koncepčních dokumentů, nezohledňování provozních nákladů při realizaci investičních akcí či jejich soustavný růst a morální i technická zastaralost přestupních bodů/terminálů veřejné dopravy. Zároveň vytvářejí podmínky pro využití příležitostí, kterými jsou tradiční ochota využívání veřejné dopravy, rostoucí obliba moderní železniční dopravy a technologický vývoj v oblasti mobility.

3.1.7 REVITALIZACE MĚSTSKÉHO PROSTORU

PŘÍKLADY

- **Rekonstrukce Malostranského náměstí**
- **Revitalizace Václavského náměstí**
- **Rekonstrukce ulic Veletržní a Dukelských hrdinů**

CHARAKTER PROJEKTŮ

Do Návrhu jsou vybrána opatření týkající se především rekonstrukce současných důležitých městských tříd s celoměstským významem. Pro ty je charakteristické, že v nich dochází k setkávání dopravy veřejné (zpravidla tramvajové) a automobilové s dopravou pěší a cyklistickou. Tyto ulice

jsou tak nejen silně dopravně zatížené, ale mají také vyšší nároky na kvalitu řešení celkové rekonstrukce. Kvůli omezeným finančním možnostem města převážily u rekonstrukce veřejných prostranství projekty s větším zatížením pěší dopravou.

ŘEŠENÍ

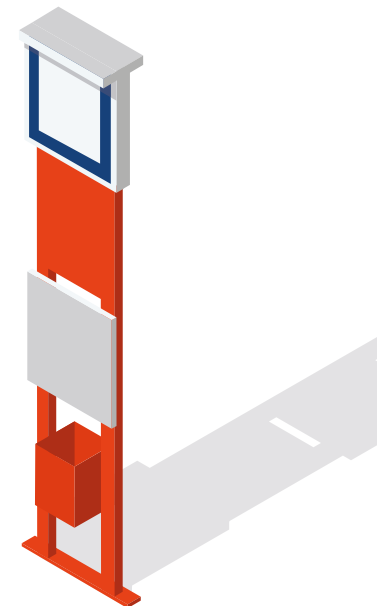
Zvolená opatření reagují především na problém vnitřního dluhu na údržbě stávající infrastruktury, nízké spolehlivosti a rychlosti povrchové veřejné dopravy. Rekonstrukce městských tříd a veřejných prostranství pomohou navýšení počtu lidí využívajících ulice. Může tak dojít mimo jiné ke zvýšení podílu veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce, zvýšení podílu kolejové veřejné dopravy na počtu přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou nebo ke snížení celkového počtu parkovacích míst.

Rekonstrukce městských tříd a veřejných prostranství pomohou navýšení počtu lidí využívajících ulice.

3.1.8 BEZBARIÉROVOST INFRASTRUKTURY

PŘÍKLADY

- **Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Jiřího z Poděbrad, Flora, Želivského atd.**
- **Rekonstrukce vybraných tramvajových zastávek na bezbariérové**
- **Odstranění nadbytečných zábradlí →**



Praha zlepš
a zpříjemní
život zne-
výhodněným
občanům,
rodičům
s kočárky, ale
i turistům.

Kompletní výčet
opatření je
k dispozici zde:
zasobnik.poladprahu.cz.



CHARAKTER PROJEKTŮ

Odstraňování bariér obecně patří mezi základní požadavky současné mobility. Základem koncepce města je síť metra a tramvají, proto by měly být stanice metra a zastávky tramvají zpřístupněny prioritně. U zastávek autobusů je vzhledem k jejich množství a stavu situace komplikovanější, nicméně v první fázi by měl vzniknout alespoň akční plán pro řešení nejdůležitějších zastávek. Bariéry se netýkají pouze osob se sníženou schopností pohybu a orientace, jež se stávají mobilnějšími a samostatnějšími, ale i chodců. Je tedy nezbytné klást důraz na odstranění nadbytečných zábradlí a věnovat se neutěšenému stavu velkého množství podchodů, jež pro mnohé představují subjektivní bariéru.

ŘEŠENÍ

Opatření reagují především na nedostatky v bezbariérovosti stanic metra. Rovněž je potřeba vzít v potaz předpovědi o nárůstu počtu osob starších 80 let do roku 2030 (předpoklad nárůstu 2,5 %). Praha tím zlepší a zpříjemní život znevýhodněným občanům, rodičům s kočárky, ale i turistům a také zvýší kvalitu veřejné dopravy.

3.1.9 BEZPEČNOST DOPRAVY

PŘÍKLADY

- Bezpečnostní úpravy nehodových míst
- Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Středočeského kraje
- Odstranění billboardů od místních komunikací s rychlostí 70 km/h a více

CHARAKTER PROJEKTŮ

Výsledky bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se sledují na celostátní i evropské úrovni. Opatření mají plošný charakter a lze díky nim očekávat významné snížení počtu dopravních nehod.

Zvláštní pozornost si zaslouží železniční přejezdy, protože kvůli nedostatečné míře zabezpečení představují vysoké riziko dopravní nehody.

ŘEŠENÍ

Opatření reagují zejména na příliš pomalé tempo snižování dopravní nehodovosti. Česko se dlouhodobě snaží dostat na úroveň vyspělých evropských států, avšak stávající trend, ačkoliv klesající, stále nestačí. Proto je důležité se bezpečnosti vážně věnovat. Zvláštní pozornost si zaslouží železniční přejezdy, protože kvůli svému vysokému počtu nebo nedostatečné míře zabezpečení představují vysoké riziko dopravní nehody.

3.1.10 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

PŘÍKLADY

- Plná integrace veřejné hromadné dopravy Středočeského kraje
- Aplikace PID Lítačka
- Polohy spojů DPP do systémů ROPID

CHARAKTER PROJEKTŮ

Projekty přímo reagují na stále se zvyšující provázanost Prahy a Středočeského kraje v oblasti dopravy. V průměru dojíždí do Prahy ze Středočeského kraje více než 200 tisíc osob denně a jejich počet stoupá. Cílem projektů



je zvýšit atraktivitu veřejné dopravy tak, aby dokázala přilákat maximum dojíždějících - zlepši se tak nejen životní prostředí v hlavním městě (méně jedoucích a parkujících aut), ale i bezpečnost silničního provozu a celková rentabilita veřejné dopravy.

Nákup a správa jízdních dokladů on-line a s využitím nových nosičů jízdenek MHD zvýší komfort cestujících.

ŘEŠENÍ

Dopravní provázanost mezi Prahou a Středočeským krajem, ale i nové možnosti využití moderních technologií vyžadují společnou integraci Prahy a Středočeského kraje do jednoho integrovaného dopravního systému vedeného jedním organizátorem. Nákup a správa jízdních dokladů on-line a s využitím nových nosičů jízdenek MHD zvýší komfort cestujících. To přispěje nejen k častějšímu využívání městské hromadné dopravy na území Prahy, ale na rozdíl od současného elektronického systému to umožní i odbavit cestující na území Středočeského kraje. Projekt Polohy spojů DPP do systému ROPID umožní cestujícím v mobilní aplikaci či v přestupním bodě sledovat aktuální polohu zvoleného spoje.

3.1.11 POSÍLENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY

PŘÍKLADY

- Kapacitní železniční vozidla
- Nasazení velkokapacitních autobusů v příměstské dopravě
- Zavedení spěšných vlaků v PID

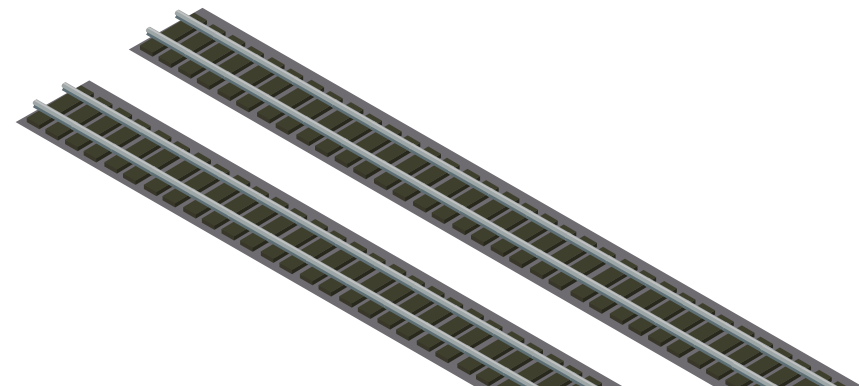
CHARAKTER PROJEKTŮ

Opatření v této kapitole jsou vybrána kvůli zvýšení atraktivitu veřejné hromadné dopravy. Jednou z cest je třeba snížení celkové obsazenosti jednotlivých spojů. Zavedením spěšných vlaků v PID se významně zkrátí jízdní doby mezi středně velkými centry ve Středočeském kraji a Prahou, které v současné době obsluhují pouze osobní vlaky (například Český Brod, Říčany, Čelákovice).


ŘEŠENÍ

Vybraná opatření řeší nepříznivý modal split (dělbu přepravní práce) vnějšího pásma (prostřednictvím posílení vnější autobusové a železniční dopravy) a také kapacitní problémy na linkách S díky nasazení kapacitních vozidel. Cílem všech uvedených opatření je zvýšení atraktivitu veřejné hromadné dopravy. →

Zavedením spěšných vlaků v PID se významně zkrátí jízdní doby mezi středně velkými centry ve Středočeském kraji a Prahou.



Důležité je i napojení Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu a kapacitní obsluha Kladna železnicí.

Kompletní výčet opatření je k dispozici zde: 
zasobnik.poladprahu.cz.

3.2 ROZVOJOVÁ OPATŘENÍ

Rozvojová opatření posouvají kvalitu mobility na vyšší úroveň a přispívají tak k rozvoji města jako celku. Většinou sem spadá budování nové infrastruktury či významný pokrok v neinvestičních opatřeních.

3.2.1 ROZVOJ ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ

PŘÍKLADY

- **Nové spojení 2 (metro S)**
- **Železniční spojení Praha – letiště – Kladno**
- **Železniční spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec**

CHARAKTER PROJEKTŮ

Pro hlavní město je prioritní zvýšení kapacity železničního uzlu a zavedení tzv. plně průjezdného modelu. Toto opatření je také předpokladem pro realizaci vysokorychlostních tratí vycházejících z Prahy, tzv. rychlých spojení (trasy RS1, RS3, RS4 a RS5). Důležité je i napojení Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu a kapacitní obsluha Kladna železnicí.

ŘEŠENÍ

Vybraná opatření řeší nedostatečnou kapacitu železničních tratí, nevyhovující modal split na vnějším pásmu města a v regionu, chybějící napojení důležitých center a nízkou spolehlivost povrchové veřejné dopravy.

3.2.2 ROZVOJ SÍTĚ TRAMVAJÍ A METRA

PŘÍKLADY

- **Metro D: úsek Pankrác – Depo Písnice**
- **Východní tramvajová tangenta – územní stabilizace a příprava**
- **Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol**

CHARAKTER PROJEKTŮ

Sídlištní zástavba západní části jižního sektoru Prahy včetně přilehlého území Středočeského kraje nedisponuje kapacitním, rychlým ani časově atraktivním řešením v oblasti veřejné dopravy. Metro D, jehož výstavba patří k prioritám rozvoje dopravní infrastruktury Prahy, bude tvořit páteř systému veřejné dopravy v této části města.

Téměř třetina všech cest veřejnou dopravou v Praze připadá na tramvaje, což vytváří dobrý základ pro další rozvoj tramvajové sítě. Klíčovými faktory jsou v tomto případě potřeba zajištění dostatečné kapacity a požadované stability a operativnosti sítě. Součástí vybraných opatření jsou i téměř kompletně připravené záměry, u nichž se počítá s podáním žádosti o podporu z Operačního programu Doprava II.

ŘEŠENÍ

Realizace metra D přispívá k řešení celého komplexu problémů v jižní části Prahy. Z hlediska veřejné dopravy jde především o náhrady extrémně zatížených autobusových tahů. Ke zlepšení situace dojde i v případě



příměstských autobusových linek, které budou nově končit v terminálu Depo Písnice. Parkoviště P+R u metra D by měla částečně odlehčit komunikační síti.

Vybrané záměry rozvoje tramvajové sítě reagují na problém přetížené infrastruktury v centru města, nízké míry stability sítě a operativnosti, na kapacitní přetížení ve vybraných úsecích a na problémy spojené s intenzivní autobusovou dopravou. Výstavbou tramvajových tratí zároveň dojde ke zlepšení v oblasti spolehlivosti provozu (díky vyšší míře preference tramvají, oddělení provozu od individuální automobilové dopravy apod.). To lze velmi výrazně očekávat při zprovoznění Dvoreckého mostu, kdy dojde mimo jiné k převedení autobusové dopravy z Barrandovského mostu.

Výstavba metra D patří k prioritám rozvoje dopravní infrastruktury Prahy.

3.2.3 PREFERENCE VEŘEJNÉ DOPRAVY

PŘÍKLADY

- **Legislativa pro preferenci veřejné hromadné dopravy**
- **Právní a technické normy pro zastávky veřejné hromadné dopravy**

CHARAKTER PROJEKTŮ

Nejasné kompetence, nesystémové financování a vnitřní neefektivita jsou jedny z hlavních problémů při navrhování preferenčních opatření v rámci hlavního města Prahy. Ve Středočeském kraji v současné době koncepční

základna pro oblast preference veřejné dopravy neexistuje a je třeba ji vytvořit. Vybraná opatření mají za úkol vytvořit podmínky pro efektivnější navrhování účinných preferenčních opatření.

ŘEŠENÍ

Vybraná opatření reagují (kromě výše uvedených problémů) na následující slabé stránky: modal split vnějšího pásma, existence silně zatížených autobusových tahů, nízká spolehlivost nebo rychlost povrchové veřejné dopravy. Opatření mohou rovněž do jisté míry eliminovat hrozby v podobě morální zastaralosti právních i technických norem a jejich rigidního výkladu.

Ve Středočeském kraji v současné době neexistuje koncepční základna pro oblast preference veřejné dopravy.

3.2.4 DOKONČENÍ PRAŽSKÉHO OKRUHU

PŘÍKLADY

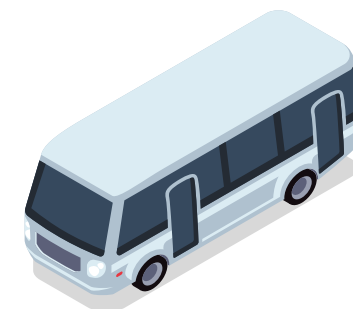
- **Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice–D1)**
- **Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně–Březiněves)**
- **Dálnice D3 – středočeská část**

CHARAKTER PROJEKTŮ

Připravované úseky Pražského okruhu (Běchovice–D1, Ruzyně–Březiněves, Březiněves–Satalice D10) i přeložka silnice I/12 jsou investice státu, →



V dokumentu **P+ Návrh** najdete tuto část rozpracovanou v kapitole **3.2**.



Dostavba
Pražského
okruhu
reaguje na
negativní
dopady
automobilové
dopravy
v zástavbě
města.

respektive ŘSD. Do Návrhu jsou zahrnuty kvůli své potřebnosti a přípravě navazujících investičních opatření hlavního města Prahy, tak aby se nové úseky Pražského okruhu využily k prospěchu města co nejefektivněji. Pražský okruh byl vybrán zejména kvůli velké podpoře odborníků.

ŘEŠENÍ

Opatření týkající se dostavby Pražského okruhu a navazujících silničních projektů reagují kromě jiného na negativní dopad dopravy na veřejné zdraví v zastavěných částech města, na velkou intenzitu nákladní dopravy v ulici Spořilovská nebo na problémy úseků na Jižní spojnici a v uzlu Barrandovský most. Nové stavby pozemních komunikací silnice I/12 a Hostivařské spojky pak pomohou řešit přetížené úseky ulic Českobrodská/Starokolínská a Kutnohorská/Přátelství. V řešené oblasti dojde k navýšení kapacity pozemních komunikací a rovněž k zajištění alternativních tras v případě různých dopravních excesů. Kromě Hostivařské spojky se jedná také o směrově rozdělené pozemní komunikace, na kterých je relativně nižší nehodovost oproti komunikacím směrově neděleným.

3.2.5 DOKONČENÍ MĚSTSKÉHO OKRUHU

PŘÍKLADY

- Zkapacitnění Jižní spojky Vídeňská – 5. května
- Městský okruh – Pelc-Tyrolka – Štěrboholská radiála (projektová příprava)
- Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města

CHARAKTER PROJEKTŮ

Městský okruh umožňuje převedení dopravních zátěží kolem centra města a zároveň snížení citlivosti na dopravní excesy. V současné době slouží částečně jako silnice pro motorová vozidla, která však bývá v určitých

úsecích přetížená, a částečně je vyznačen na síti sběrných komunikací, jež vykazují dopravní, bezpečnostní i kapacitní závady. Vzhledem k finanční a procesní náročnosti a stadiu přípravy je přebudování částí Městského okruhu do podoby silnice pro motorová vozidla zařazeno do Návrhu pouze jako projektová příprava. Do doby realizace je tedy nezbytné provést dílčí organizační a stavební úpravy na současné síti a instalovat telematické systémy.

Městský okruh umožňuje
převedení dopravních zátěží
kolem centra města a zároveň
snížení citlivosti na dopravní
excesy.

ŘEŠENÍ

Kromě výše zmíněných kapacitních problémů a problému s vysokou citlivostí systému na mimořádné události dojde vlivem vedení nových tras převážně v tunelu také k řešení problémů negativního dopadu automobilové dopravy na veřejné zdraví (hluková expozice a znečištění ovzduší).

3.2.6 NOVÁ KOMUNIKAČNÍ PROPOJENÍ

PŘÍKLADY

- Propojení Průmyslová—Kutnohorská (Hostivařská spojka)
- Obchvat Dolních Měcholup, Písnice
- Radlická radiála (projektová příprava)

Kompletní výčet
opatření je
k dispozici zde:



zasobnik.poladprahu.cz.



CHARAKTER PROJEKTŮ

V Návrhu jsou především komunikační propojení, která odvádí průjezdnou dopravu z hustě zastavěných oblastí a mají význam i pro vzdálenější dopravní vztahy. Do Návrhu naopak nebyla zařazena čistě lokální propojení s nižším významem, protože nevyžadují koordinaci na úrovni celoměstského Plánu.

Samostatnou kapitolou je pak výstavba Radlické radiály, která je vzhledem k finanční náročnosti a problematice navazujících úseků v Návrhu pouze jako projektová příprava. Její zprovoznění bude mít za následek převedení části dopravy mezi západním sektorem Prahy a centrální oblastí na kapacitní komunikaci, která je z velké části vedena v tunelu. Díky tomu by mělo dojít ke zmírnění dopadů provozu automobilové dopravy na okolní území. Bez návazných úprav provedených v předstihu by ovšem došlo ke zhoršení situace v oblasti celého dopravního uzlu Barrandovský most, jež by se navíc vzhledem k tunelovému úseku promítlo až do oblasti Stodůlek.

Navrhovaná propojení jsou významná pro vzdálenější dopravní vztahy.

ŘEŠENÍ

Opatření reagují na problém přetížení a citlivosti komunikační sítě, neboť dojde k odvedení části zátěže z přetížených dopravních uzlů a zprůjezdní se doprava z rezidenčních oblastí. Například obchvat Písnice přispěje ke snížení automobilového zatížení Libušské ulice v Písnici. Křížovatka Beranka společně s napojením dvou nových komunikací s lokálním významem zajistí lepší nabídku různých cest pro Klánovice a Horní Počernice. Projekt Radlické radiály umožní připravit odvedení tranzitní dopravy z oblasti Radlické ulice. Mimoúrovňové křížení ve Velké Chuchli odstraní nebezpečné křížení silniční dopravy s vytíženou železniční tratí.

3.2.7 MÝTNÝ SYSTÉM

PŘÍKLADY

→ **Pražský mýtný systém, studie a realizace**

CHARAKTER PROJEKTŮ

Mýto je jedním z účinných nástrojů pro omezení zbytečné automobilové dopravy v kompaktní části města. Přestože je tento způsob regulace dopravy často spojován s nutným dokončením nadřazené komunikační sítě (zejména Městského okruhu), je možné zavést mýtný systém nezávisle na stavu dopravní infrastruktury. Zpoplatněné území v předpokládaném rozsahu totiž nevyžaduje existenci kapacitních objízdných tras. Mýtný systém může sloužit i k řízení a regulaci dopravy v dopravních špičkách.

ŘEŠENÍ

Opatření napomáhá efektivně řešit zejména problémy s přetížením komunikační sítě v centrální části města, s horším postavením udržitelných modů a dále s celkovou ekonomickou udržitelností dopravního systému. Díky významnému snížení dopravních zátěží se vytvoří podmínky pro zklidnění dopravy ve městě či k humanizaci veřejného prostoru. →

Mýtný systém může sloužit i k řízení a regulaci dopravy v dopravních špičkách.

Prvním krokem k řešení problematiky městského zásobování je vytvoření celoměstské strategie pro jeho rozvoj.

3.2.8 ZÁSOBOVÁNÍ MĚSTA

PŘÍKLADY

- Strategie udržitelné logistiky
- Vytvoření pracovní pozice specialista pro nákladní dopravu
- Nízkouhlíkové řešení logistiky odpadů v Praze 1

CHARAKTER PROJEKTŮ

Prvním krokem k řešení problematiky městského zásobování je vytvoření celoměstské strategie pro jeho rozvoj. Další vybraná opatření jsou dílčími kroky, které podpoří lepší organizaci pohybu zásobovacích vozidel ve městě.

ŘEŠENÍ

Mezi slabé stránky dopravního systému v Praze patří chybějící koncepce i znalostní základna o city logistice a procesu zásobování či zhoršování podmínek pro železniční nákladní dopravu. Řešením je vypracování celoměstské strategie city logistiky s přesahem do části Středočeského kraje, která bude díky nově vzniklé pracovní pozici specialisty pro nákladní dopravu důsledně prosazována.

3.2.9 PARKOVIŠTĚ P+R A B+R

PŘÍKLADY

- Rozvoj P+R při stanicích metra
- Rozvoj P+R v prioritních oblastech 1, 2 a 3 Středočeského kraje
- Výstavba parkovišť typu B+R

Kvalitní záchytný systém podporuje pokles individuální automobilové dopravy.

CHARAKTER PROJEKTŮ

Záchytná parkoviště pro automobily (P+R) a jízdní kola (B+R) jsou komfortním rozšířením především u páteřní sítě veřejné hromadné dopravy. Opatření byla vybrána s důrazem na schopnost fungování záchytného systému jako celku, přitom zvlášť se cílí na maximální krácení dojezdových vzdáleností k atraktivní hromadné dopravě. Na nejkratší vzdálenosti se preferuje rozvoj systému B+R nezávisle na druhu návazné kolejové dopravy.

ŘEŠENÍ

Vybraná opatření jsou zaměřena především na problémy nenaplnění programu rozvoje P+R, na neexistenci koncepce P+R v regionu i na chybějící infrastrukturu pro nemotorovou dopravu. Kvalitní záchytný systém podporuje pokles individuální automobilové dopravy a pomáhá přetíženým oblastem i při mimořádných událostech nebo akcích s vyšší návštěvností. Komplexní pojetí systému a přibližování záchytu ke zdrojům cest ve svém důsledku podporuje i volbu šetrnějších individuálních dopravních prostředků.

3.2.10 INTEGROVANÉ SLUŽBY V MOBILITĚ

PŘÍKLADY

- Intermodální plánovač trasy
- Jednotný informační systém hlavního města Prahy s přesahem do PID
- Automatické sčítání cestujících ve vozidle



CHARAKTER PROJEKTŮ

Dopravní síť Prahy spolu s navazujícím Středočeským krajem vyžaduje inovativní řešení problémů dopravních zácp, výrazného znečištění ovzduší a nízké kvality života. Proto je nezbytné podporovat integrované služby „mobility as a service“ (mobilita jako služby). Jejich podmínkou je práce s tzv. big daty a jejich analýzou. V rámci rozvoje multimodálního cestování v Praze a Středočeském kraji je nutné navzájem propojit a koordinovat informační a navigační systémy, a to nejen pro cestující veřejné dopravy, ale i obecně pro pěší a turisty. Je třeba také modernizovat zastávkový informační systém a využívat i data o obsazenosti vozů v reálném čase, aby šla využít pro plánování dopravy. Cestující navíc dostane informace nejen o poloze a zpoždění vybraného spoje, ale také o obsazenosti, díky čemuž se lépe rozhodne, který spoj využije.

Je třeba modernizovat zastávkový informační systém a využívat i data o obsazenosti vozů v reálném čase.

ŘEŠENÍ

Inovativní technologie pracující s velkými daty se dosud v Praze naplno a pravidelně nevyužívají. Výstupy projektů umožní sběr dat o dopravním chování cestujících, zvýší informovanost a orientaci cestujících, řidičů i správců jednotlivých systémů. Cílem je zlepšení plynulosti dopravního provozu, rozhodovacích procesů a jejich optimalizace, snížení důsledků emisí či řešení krizových situací.

3.2.11 SDÍLENÁ MOBILITA

PŘÍKLADY

- Zřízení stanicového bikesharingu
- Rozvoj systému sdílení automobilů

CHARAKTER PROJEKTŮ

Sdílená mobilita na úrovni různých druhů dopravy je v souladu s celospolečenskými trendy světových metropolí a představuje přirozený rozvoj dopravního systému. Praha v tomto ohledu zaostává, opatření proto mají potenciál dostat se na podobnou úroveň. Svoji funkcí přispějí všechna opatření ke snížení negativních dopadů na životní prostředí a ke zvýšení kvality života ve městě.

ŘEŠENÍ

Opatření nepřímo reagují na mnoho slabých stránek dopravního systému (negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví, emise skleníkových plynů nebo nedostatečná podpora pohybové aktivity obyvatel), v obecné rovině přispějí ke zlepšení mobility osob. Pražané a návštěvníci mohou ke svým cestám využít sdílené osobní automobily (s využitím alternativních pohonů) nebo jízdní kola. Záměrem je také pokles závislosti na koupi vlastního auta. V konečném důsledku dojde ke snížení počtu vozidel v ulicích, což uvolní prostor pro udržitelné formy dopravy a a lepší stav životního prostředí. →



Dojde ke snížení počtu vozidel v ulicích, což uvolní prostor pro udržitelné formy dopravy a lepší stav životního prostředí.

Opatření rozvíjí cyklistiku v rovině „od dveří ke dveřím“ a nabízí nová propojení či vylepšení těch stávajících.

3.2.12 PODPORA DOPRAVNÍ CYKLISTIKY

PŘÍKLADY

- **Cyklistická propojení Prahy a Středočeského kraje**
- **Levobřežní cyklotrasa A1 s návaznostmi v regionu**
- **Strategie rozvoje bezmotorové dopravy**

CHARAKTER PROJEKTŮ

Opatření představují rozvoj a podporu dopravní i rekreační cyklistiky a paralelně zlepšují podmínky pro chůzi. Cílem je především zlepšit propojení mezi Prahou a Středočeským krajem a zajistit adekvátní návaznost a přístupnost kolejové dopravy. Současně rozvíjí cyklistiku v rovině „od dveří ke dveřím“, nabízí nová propojení či vylepšení těch stávajících a vytváří z bezmotorové dopravy rovnocennější složku celého systému.

ŘEŠENÍ

Opatření podporují udržitelnou dopravu, přímo reagují na chybějící pěší a cyklistická propojení na okrajích Prahy a v regionu, na nedostatečnou podporu pohybové aktivity obyvatel a na nesouvislost cyklistických opatření.

3.2.13 NOVÁ PĚŠÍ PROPOJENÍ

PŘÍKLADY

- **Lávka Holešovice–Karlín, Kačerov–Roztyly aj.**
- **Propojení nemocnice v Motole s Vypichem**
- **Propojení komerční zóny Zličín s metrem**

Kompletní výčet opatření je k dispozici zde: zasobnik.poladprahu.cz.



Opatření reagují na nedostatečnou podporu pohybové aktivity obyvatel.

CHARAKTER PROJEKTŮ

Cílem těchto opatření je podpořit pěší dopravu formou nových propojení v místech, jež jsou v současné době špatně přístupná nebo zcela nepřístupná. Prakticky pro všechna opatření z této kapitoly se musí nejprve zpracovat studie proveditelnosti, která definuje vhodnou polohu s ohledem na další návaznosti či technickou konstrukci.

ŘEŠENÍ

Opatření podporují udržitelnou dopravu, přímo reagují na chybějící pěší a cyklistická propojení na okrajích Prahy i v regionu a na nedostatečnou podporu pohybové aktivity obyvatel.

3.2.14 ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY

PŘÍKLADY

- **Program zřizování pěších zón v centru města**
- **Strategie BESIP pro hlavní město Prahu**
- **Program zřizování zón 30**

CHARAKTER PROJEKTŮ

Do Návrhu jsou zahrnuta opatření, která se především dotýkají co největší plochy města a okolí. Je to například Program zřizování zón 30 či Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2016, které doplňuje opatření Program zřizování pěších zón v centru města. Opatření



zaměřené na snížení nehodovosti a zmírnění následků dopravních nehod nebo obecně dopravních excesů jsou v souladu s celosvětovým společenským trendem. Vytvoření pravidelně aktualizované informační základny o pěší dopravě je pak logickou reakcí na nedostatek dat o tomto druhu dopravy, který v centrální části města dominuje a jehož oblība stále roste.

Vytvoření pravidelně aktualizované informační základny o pěší dopravě je logickou reakcí na nedostatek dat o tomto druhu dopravy.

ŘEŠENÍ

Opatření reagují zejména na příliš pomalé tempo snižování dopravní nehodovosti, negativní dopad dopravy na veřejné zdraví a na nízkou spolehlivost a rychlost povrchové veřejné dopravy.

3.2.15 ELEKTROBUSY A INDIVIDUÁLNÍ ELEKTROMOBILITA

PŘÍKLADY

- Koncepce elektrifikace autobusových linek v Praze
- Vybudování nových nabíjecích bodů pro elektromobily
- Elektromobily jako služební vozidla městských firem

CHARAKTER PROJEKTŮ

U elektromobility veřejné dopravy se očekává velmi perspektivní rozvoj, především s ohledem na závazky týkající se ochrany ovzduší a zvyšování kvality života a zdraví obyvatel. Pilotní projekty, které se nacházejí v pokročilém stadiu připravenosti, mají za cíl prokázat vhodnost různých technologických řešení (např. dynamického a statického dobíjení) pro různé provozní podmínky. V návaznosti na výsledky vznikne Koncepce elektrifikace autobusových linek v Praze, která stanoví další směr rozvoje už s konkrétními závěry.

Osobní elektromobilita je moderní a ekologická forma cestování, bez lokálních emisí. V současné době roste počet nově zaregistrovaných elektromobilů a s tím souvisí nutnost vybudování hustší sítě dobíjecích stanic. Na území hlavního města Prahy najdeme dnes přibližně 100 stanic, což je ve srovnání s městy jako Amsterdam nebo Vídeň málo a pro výraznější rozšíření elektromobility v metropoli nedostačující.

ŘEŠENÍ

Uvedená opatření by měla přinést dlouhodobá řešení v oblasti snižování množství skleníkových plynů ze spalovacích motorů, jejichž část pochází také z autobusové dopravy. Vzhledem k množství a intenzitě autobusové dopravy v Praze dojde zároveň i ke snížení celkové hlukové zátěže z provozu autobusů, jelikož elektromotory jsou výrazně tišší. Dobíjecí infrastrukturu je třeba řešit systematicky a využít všech dostupných možností: samostatných dobíjecích stanic, sloupů veřejného osvětlení, vybavení nabíječkami v garážích apod.



V současné době roste počet nově zaregistrovaných elektromobilů a s tím souvisí nutnost vybudování hustší sítě dobíjecích stanic.

Projekty cílí
na zvýšení
atraktivity
železniční
a autobusové
dopravy
pomocí
zkrácení
intervalů.

3.2.16 POSÍLENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY

PŘÍKLADY

- Osmé nástupiště železniční stanice Praha hlavní nádraží
- Městské železniční linky
- Posílení návazných autobusových linek na železnici

CHARAKTER PROJEKTŮ

Projekty cílí na zvýšení atraktivity železniční a autobusové dopravy pomocí zkrácení intervalů. Opatření, jakým je 8. nástupiště hlavního nádraží, má za cíl zvýšit kapacitu této stanice. Další městské železniční linky jsou důležité proto, že zavedou nová, zpravidla tangenciální propojení (vedoucí mimo centrum) v elektrické trakci. Posílení autobusových linek navázaných na železnici podporuje systém vzájemně propojených druhů veřejné dopravy.

ŘEŠENÍ

Vybraná opatření řeší především nekonkurenceschopnost veřejné dopravy v tangenciálních vazbách v Praze i regionu. Chybějící spojení by měly řešit městské železniční linky využívající zpravidla současnou infrastrukturu k vytvoření nových spojení, která budou podstatně rychlejší než ta současně nabízená.

3.2.17 KAMPAŇ NA PODPORU UDRŽITELNÉ MOBILITY

PŘÍKLADY

- Kampaně na podporu využívání PID
- Kampaň Čistou stopou Prahou
- Finanční podpora programů pro ZŠ

CHARAKTER PROJEKTŮ

Kampaně propagující udržitelnou mobilitu přispějí k celkové informovanosti obyvatel a návštěvníků Prahy o této problematice. Do Návrhu jsou zahrnuty kampaně na podporu užívání PID jakožto moderní a kvalitní služby, jež doplní kampaň o správném chování ve veřejné dopravě. Pro obecnou propagaci udržitelné mobility v rámci hlavního města Prahy se počítá s pokračováním kampaně Čistou stopou Prahou, jejímž cílem je zvýšit povědomí občanů i návštěvníků Prahy o možnostech udržitelné dopravy a tím podporovat používání efektivnějších a ekologičtějších druhů dopravy.

V rámci kampaní bude nutné využít tradiční popularitu veřejné dopravy a propagovat nové technologie, inovace a možnosti cyklistické dopravy.

ŘEŠENÍ

Propagace udržitelné mobility a osvěta v této oblasti jsou vždy komplexní záležitosti a určitou měrou reagují na řadu problémů zjištěných v Analýze P+. V rámci kampaní bude nutné využít tradiční popularitu veřejné dopravy a propagovat nové technologie, inovace a možnosti cyklistické dopravy. Kampaně se zaměří i na osvětu o negativním vlivu automobilové dopravy na prostředí města.

Kompletní výčet
opatření je
k dispozici zde:



zasobnik.poladprahu.cz.



3.2.18 INOVACE V MĚSTSKÉ SPRÁVĚ DOPRAVY

PŘÍKLADY

- Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy
- Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030
- Kompetence při správě zastávek a přestupních bodů PID

CHARAKTER PROJEKTŮ

Z velké části se jedná o procesní opatření, která mají za cíl vhodně doplnit změny a úpravy v rámci dopravní infrastruktury. Plán by se neměl řešit pouze na úrovni města, ale měl by pokračovat i na lokálních úrovních; nabízí se velcí zaměstnavatelé nebo školy, kam dojíždí větší množství lidí a je zde možnost pozitivně ovlivnit jejich dopravní návyky.

Plán mobility by se neměl řešit pouze na úrovni města, ale měl by pokračovat i na lokálních úrovních.

ŘEŠENÍ

Opatření reagují na velké množství nedostatků popsaných v P+ Analýze, zejména na roztržitost samosprávy, majetkoprávní uspořádání, neprovázanost priorit koncepčních dokumentů do rozpočtu města i obráceně. Důsledky těchto problémů se propisují do všech segmentů dopravy.

3.2.19 ŘÍZENÍ DOPRAVY

PŘÍKLADY

- Liniové řízení Pražského okruhu
- Oblastní dopravně závislé řízení a detekce incidentů
- Navádění na volná parkovací místa

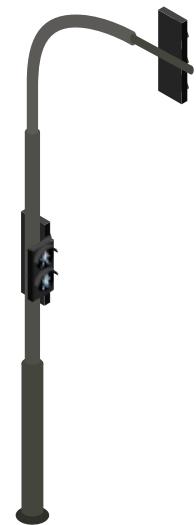
CHARAKTER PROJEKTŮ

Opatření této kapitoly rozšiřují oblast řízení dopravy o rozvoj nadřazených adaptivních systémů, které by měly mít příznivý vliv na plynulost a bezpečnost silničního provozu. Kladou důraz také na rozvoj a uplatnění kooperativních systémů, jež se využívají ke zvýšení informovanosti a bezpečnosti účastníků silničního provozu, k zefektivnění průjezdu vozidel hromadné dopravy a ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti jízdy vozidel s právem přednosti v jízdě.

ŘEŠENÍ

Sada opatření přispívá k řešení nevyužitého potenciálu pokročilých nástrojů řízení dopravy, negativního dopadu dopravy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví a vysoké citlivosti nadřazeného systému na mimořádné události.

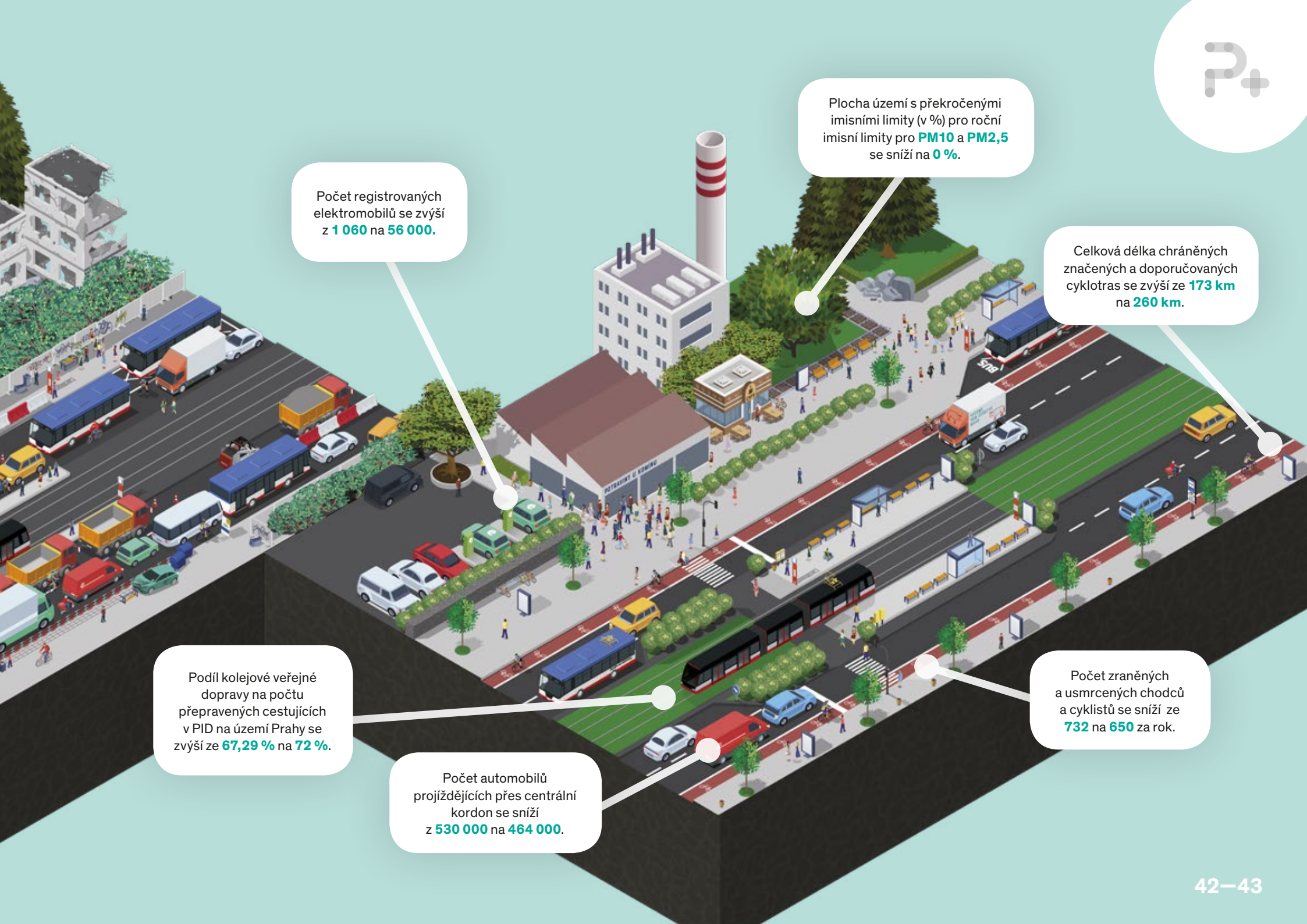
Opatření rozšiřují oblast řízení dopravy o rozvoj nadřazených adaptivních systémů, které by měly mít příznivý vliv na plynulost a bezpečnost silničního provozu.



Dopady plánu

Abychom mohli počítat se všemi opatřeními v Plánu, je nutné zajistit finanční prostředky nejen u hlavního města Prahy, ale také u všech zapojených partnerských subjektů. Pokud se podaří něco z Plánu realizovat, máme už nyní nastaveny pro všechny strategické cíle sady indikátorů, jejichž trendy napovědí, jak je realizace Plánu úspěšná a jaký dopad má na město a jeho okolí.





Počet registrovaných elektromobilů se zvýší z **1 060** na **56 000**.

Plocha území s překročenými imisními limity (v %) pro roční imisní limity pro **PM10** a **PM2,5** se sníží na **0 %**.

Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras se zvýší ze **173 km** na **260 km**.

Podíl kolejové veřejné dopravy na počtu přepravených cestujících v PID na území Prahy se zvýší ze **67,29 %** na **72 %**.

Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon se sníží z **530 000** na **464 000**.

Počet zraněných a usmrcených chodců a cyklistů se sníží ze **732** na **650** za rok.

20 434

Kapacita systému P+R v Praze a okolí se zvýší ze 4167 vozidel na 20 434 vozidel.

4.1 INDIKÁTORY DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

V části věnované Dopravní politice bylo uvedeno sedm strategických cílů pro oblast dopravy. Tyto cíle zde jsou níže definovány a doplněny o konkrétní hodnoty indikátorů, aby bylo možné vývoj a míru naplnění cílů sledovat v porovnání s jejich současným stavem.

V dokumentu **P+ Návrh** najdete tuto část rozpracovanou v kapitole **4.2**.



1 ZVÝŠENÍ PROSTOROVÉ EFEKTIVITY DOPRAVY

Tento cíl sleduje snížení prostorových nároků na zábor veřejného prostranství dopravními prostředky. Na přepravu jedné osoby je potřeba nejméně prostoru v případě elektrické kolejové dopravy a nejvíce v případě osobního automobilu s nízkou obsazeností.

- **Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce se zvýší ze 70 % na 73 %.**
- **Kapacita systému P+R v Praze a okolí se zvýší ze 4167 vozidel na 20 434 vozidel.**
- **Podíl kolejové veřejné dopravy (metro, tramvaje, železnice) na počtu cestujících přepravených integrovanou veřejnou dopravou na území Prahy se zvýší z 67,29 % na 72 %.**
- **Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon se sníží z 530 na 464 tisíc denně.**
- **Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras bude místo současných 173 km činit 260 km.**
- **Počet vozidel v rámci carsharingu se navýší.**

2 SNÍŽENÍ UHLÍKOVÉ STOPY

Cíl sleduje zvýšení podílu neuhlovodíkových pohonů (především využití elektrické trakce) v dopravních výkonech a snížení spotřeby energií i snížení produkce oxidu uhličitého.

- **Emise těkavých organických látek z automobilové dopravy se budou snižovat.**
- **Měrné emise skleníkových plynů z dopravy se budou snižovat.**



- Počet registrovaných vozidel s elektromotorem (čistě elektromobily) se zvýší z 1060 na 56 000.
- Počet autobusů s elektromotorem v provozu veřejné dopravy se zvýší ze 2 na 250.

3

ZVÝŠENÍ VÝKONNOSTI A SPOLEHLIVOSTI

Tento cíl sleduje celkové zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizaci současného systému využitím dostupných kapacit a snížení vlivů dopravních excesů, jako jsou například dopravní nehody nebo dočasné snížení kapacity třeba při uzavírce, na dopravní systém a jeho uživatele.

- Průměrná cestovní rychlost autobusů PID se zvýší z 25,2 km/h na 26 km/h.
- Průměrné zpoždění autobusů PID na vjezdu ze Středočeského kraje do hlavního města Prahy se sníží.
- Přesnost provozu vlaků PID se zvýší z 94 % na 96 %.
- Počet cestujících přepravených integrovanou veřejnou dopravou na území Prahy se zvýší z 1,26 mil. na 1,35 mil. denně.

4

ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Tento cíl sleduje zvýšení bezpečnosti a odolnosti celého dopravního systému zejména snížením vlivu na zdraví a životy osob při dopravních nehodách nebo mimořádných událostech.

- Počet zraněných a usmrcených chodců a cyklistů se sníží ze 732 na 650 ročně.
- Počet lehce zraněných při dopravních nehodách se sníží z 1951 na 1750 ročně.

- Počet usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách dle evidence Policie ČR se sníží ze 173 na 110 ročně.

5

ZVÝŠENÍ FINANČNÍ UDRŽITELNOSTI

Cíl sleduje zvýšení udržitelnosti financování investic i provozu a zlepšení bilance příjmů a výdajů, včetně zajištění jejich stability.

- Podíl příjmů z dopravy na celkovém městském rozpočtu se zvýší ze 4,6 % na 6,6 %.
- Podíl úhrady ztráty z provozu veřejné dopravy na území hlavního města Prahy k jejím celkovým nákladům se sníží z 80 % na 75 %.
- Počet obyvatel s trvalým bydlištěm v Praze se zvýší z 1,280 mil. na 1,357 mil.

6

ZLEPŠENÍ LIDSKÉHO ZDRAVÍ

Strategický cíl sleduje zlepšení lidského zdraví vlivem podpory pohybové aktivity obyvatel a rovněž snížení imisního zatížení obyvatelstva i životního prostředí jako celku hlukem a exhalacemi.

- Plocha území s překročenými ročními imisními limity (v %) pro PM₁₀ a PM_{2,5} (polévaté prachové částice) se sníží na 0 %.
- Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro benzo(a)pyren se sníží z 54 % (hodnota 2016) na 0 %.
- Počet obyvatel trvale bydlících na území s překročenými imisními limity se sníží na 0. →



56 000

Počet registrovaných vozidel s elektromotorem (čistě elektromobily) se zvýší z 1 060 na 56 tisíc.

V dokumentu **P+** **Návrh** najdete tuto část rozpracovanou v kapitole **4.3**.



7

ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI DOPRAVY

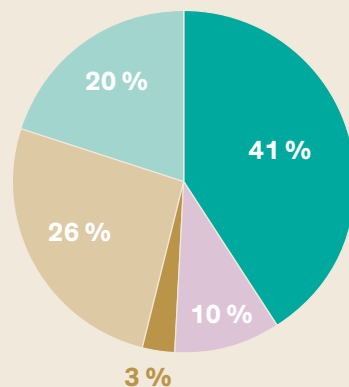
Poslední, sedmý cíl sleduje zlepšení dostupnosti dopravy pro široké spektrum obyvatel i návštěvníků včetně osob se sníženou schopností orientace nebo pohybu, včetně propojení různých druhů dopravy mezi sebou.

- Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními tramvajemi se zvýší z 52 % na 90 %.
- Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními autobusy PID mimo Prahu v Pražské metropolitní oblasti se zvýší z 52 % na 80 %.
- Podíl bezbariérových stanic metra se zvýší ze 72 % na 95 % všech stanic.

Pozn.: Indikátory - porovnaný stav roku 2017 (v případě absence dat rok 2016) s Návrhem v roce 2030

FINANCOVÁNÍ INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ V OBDOBÍ 2019–2030

- Hlavní město Praha
- Správa železniční dopravní cesty
- Ředitelství silnic a dálnic
- Středočeský kraj
- Dotace



4.2 NÁKLADY A PŘÍJMY MOBILITY

Analýza finanční náročnosti opatření zahrnutých do Návrhu je jednou z klíčových oblastí, kterými se Plán zabývá. Neméně důležité jsou náklady provozní, které svým opakujícím se charakterem mohou za dobu životnosti některých opatření přesáhnout i náklady na prvotní investici.

V rámci Návrhu byly vyčísleny celkové investiční náklady, provozní náklady a také případné příjmy na jednotlivá opatření včetně nákladů partnerských subjektů, jako je například Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa železniční dopravní cesty nebo Středočeský kraj.

Z hlediska Prahy, pro kterou je Plán závazný, jsou podstatné investiční a provozní náklady placené z městského rozpočtu.

INVESTIČNÍ NÁKLADY

Investiční náklady Plánu vycházejí ze zjištěných investičních nákladů jednotlivých opatření, která se dle harmonogramu Návrhu zprovozňují. Na účet hlavního města Prahy nepadá plná tíha navrhovaných investic, neboť Plán zahrnuje



také investice partnerských subjektů nebo předpokládá společné financování vícero subjekty či využití dotačních prostředků. Podíl hlavního města Prahy na investicích Plánu tak lehce přesahuje 40%, následující podíly partnerských subjektů a dotací jsou zobrazeny na grafu níže.

Při vytváření návrhu Plánu byl sestaven a odsouhlasen finanční rámec pro kapitálové výdaje hlavního města Prahy. Těmito prostředky bude financován podíl Prahy na investicích navržených v Plánu. Základem finančního rámce se stal rozpočtový výhled města pro oblast dopravy, zohledněna byla rovněž i možnost úvěru, limitovaná zákonem č. 23/2017 Sb., o pravidlech rozpočtové odpovědnosti. Dohodnut byl i určitý prostor v rozpočtovém rámci pro tzv. rezervní akce, neboť zkušenosti z posledních let hovoří o zpoždění investiční přípravy proti výchozím předpokladům a nedostatečném čerpání už schválených kapitálových výdajů.

Výsledný finanční rámec ve výši 113,4 miliardy Kč pro období do roku 2030 tak symbolizuje určitý strop pro plánování investičních nákladů Prahy do opatření v oblasti mobility. Více než 40 mld. Kč pak z této částky tvoří úvěr, směřovaný pravděpodobně na výstavbu metra D, která se během platnosti Plánu rozběhne. Obdobné prostředky pak připadají na rezervní akce, jež tedy z dnešního pohledu nemají zajištěné financování a realizovány by byly jen při výpadku prioritních opatření Plánu, financovaných vlastními prostředky hlavního města.

PROVOZNÍ NÁKLADY

Provozní náklady Prahy v zajišťování mobility představují třetinu běžných výdajů městského rozpočtu; převedeno do konkrétní částky to v roce 2018 činilo téměř 22 miliard Kč. Ve finančním výhledu do roku 2030 je nutné počítat s dalším růstem běžných výdajů, což může podvázat schopnost města investovat do opatření navrhovaných tímto Plánem.

Při výběru opatření do Plánu se proto sledovaly přírůstkové provozní náklady, které je nutné připočítat ke stávajícím závazkům města v běžných výdajích do dopravy. Při úspěšné realizaci všech Plánem navrhovaných opatření by každoroční nároky do rozpočtu města stouply o 5 miliard Kč (ve stávajících cenách). Z této částky však rozvojová opatření neukrajují ani polovinu; růst běžných výdajů je tak spojen rovněž se zvýšenou potřebou stávající infrastruktury a provozu.

4.3 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V týmu projektového manažera P+ od první fáze přípravy pracuje specialista na životní prostředí, který se účastní pracovních jednání.

SWOT analýza dopravního systému určila slabé stránky a příležitosti, případně hrozby pro klíčové souvislosti dopravy a životního prostředí, respektive zdraví obyvatel. Mezi problematické oblasti, tj. současné slabé stránky dopravy, zahrnuje:

- negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž
- emise skleníkových plynů z automobilové dopravy
- fragmentaci a omezení průchodnosti krajiny
- úbytek zemědělské půdy na území metropolitní oblasti
- nedostatečnou podporu pohybové aktivity obyvatel
- vysoké prostorové nároky silniční dopravy ve městě
- degradaci veřejných uličních prostor automobilovým provozem na úkor pěších a cyklistů

Z analýzy následně vycházel návrh indikátorů životního prostředí a zdraví obyvatel. Specialista na životní prostředí zpracovatelům doporučil indikátory pro monitoring provádění Plánu; pro území Prahy 14 environmentálních indikátorů a 13 indikátorů pro oblast veřejného zdraví. Určitým omezením uplatnění →



V dokumentu **P+ Návrh** najdete tuto část rozpracovanou v kapitole **4.4**.



90 %

Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními tramvajemi se zvýší z 52 % na 90 %.

V dokumentu **P+** **Návrh** najdete tuto část rozpracovanou v kapitole **4.5**.



indikátorů může být dostupnost dat; pro část z navržených indikátorů nebylo možné získat z veřejně dostupných zdrojů výchozí údaje k popisu minulého a současného stavu, respektive srovnávací data k následnému hodnocení. Typicky se jednalo o indikátory typu záborů nebezpečných ploch nebo ploch zeleně v důsledku staveb souvisejících s dopravou.

Předchozí vstupy z analytické části byly částečně zohledněny při nastavení prioritních os a návrhu strategických cílů, a to zejména v oblastech kvality ovzduší, emisí skleníkových plynů a hluku. Na problémy identifikované v uvedených oblastech reaguje prioritní osa snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy (I), která má vazbu na dva z celkem sedmi strategických cílů, které definuje Dopravní politika: snížení uhlíkové stopy a zlepšení lidského zdraví.

HODNOCENÍ SEA

Pro úplnost, Plán navrhuje opatření, která vytvářejí rámec pro budoucí povolení záměrů (investic) podle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Podléhá tak procesu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. procesu SEA). Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle uvedeného zákona vydalo 25. 3. 2019 souhlasné stanovisko k Plánu a stanovilo rovněž požadavky pro zajištění minimálních možných dopadů jeho realizace na životní prostředí a veřejné zdraví.



4.4 ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

Plán je strategickým dokumentem, který doporučuje v Návrhu typová opatření pro řešení problémů z Analýzy bez ambice stanovovat konkrétní územně technická hlediska opatření. Trasování dané Návrhem a uváděné v Zásobníku opatření tak pouze ukazuje na dotčenou oblast města, pokud je to už z předchozí přípravy opatření známo nebo to vyplývá z popisu opatření. Přesná poloha v území a technické řešení jsou otázkou následné navazující studie či předmětem projektové přípravy.

Hlavní město Praha pořizuje v souladu s platnými legislativními předpisy územně plánovací podklady a územně plánovací dokumentaci. Vzhledem k rozsahu řešeného území je nezbytné brát v potaz také paralelní dokumenty Středočeského kraje. Pro Návrh je relevantní územně plánovací dokumentace, tedy:

- **Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy**
- **Zásady územního rozvoje Středočeského kraje**
- **Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy (z roku 1999)**
- **rozpracovaný Územní plán hlavního města Prahy (tzv. Metropolitní plán)**
- **územní plány obcí v Pražské metropolitní oblasti mimo hlavní město Prahu**

V rámci pořizování Plánu a v souladu s požadavkem Ministerstva životního prostředí ČR z procesu SEA bylo posouzeno všech 242 opatření z Návrhu na soulad s územně plánovací dokumentací v míře odpovídající strategickému dokumentu. To znamená, zda je dané opatření obsaženo v územně plánovací dokumentaci a principiálně se shoduje.



PRACOVNÍ SKUPINA PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ

Odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy

Mgr. Jaroslav Mach
Ing. Martin Havelka

Magistrát hlavního města Prahy

Ing. arch. Václav Brejška

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Ing. Václav Novotný, Ph.D.
Ing. Marek Zděradička
Ing. arch. Jakub Hendrych
Ing. Martin Kříbala
Ing. Jiří Jaroš

ROPID, Regionální organizátor Pražské integrovane dopravy

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.
Bc. Václav Lauda
Ing. Miroslav Valenta

Technická správa komunikací hlavního města Prahy

Ing. Jiří Zeman
Aleš Kocner
Bc. Jiří Dytrych
Petr Kalous

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Mgr. Michal Andelek
Ing. David Dohnal
Ing. Miroslav Grossmann
Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Středočeský kraj

Ing. Patrik Macho

Integrovaná doprava Středočeského kraje

Mgr. Luděk Kudláček
Ing. Matěj Sobota

Operátor ICT

Ing. Iva Seigertschmidová
Ing. Jan Černý
Mgr. Zina Kaštovská

Mott MacDonald CZ

Ing. Daniel Šesták
Ing. Dominika Švárová
Ing. Jan Dytrych, Ph.D.

Integra Consulting

Mgr. Simona Kosíková Šulcová

www.poladprahu.cz



Středočeský kraj

