

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G



# Polad' Prahu

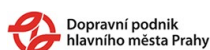
## Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

---

Dopravní politika



IPR  
PRAHA



Středočeský kraj

# Úvodní slovo

Od přijetí předchozí dopravní politiky hlavního města uplynulo již přes dvacet let. Za tu dobu se řadu zásad podařilo naplnit. Zároveň se naše ekonomická úroveň, technologické novinky i společenské názory posunuly o krok dál, a proto jsme opět u rozhodování o směřování dopravního sektoru na příští desetiletí. Dopravu, nebo chcete-li mobilitu, už nemusíme vnímat jen jako inženýrský obor, ale také jako prostředek dosažení města příjemného pro život, města s dobrou adresou.

Dopravní politika vznikla v rámci projektu Polad' Prahu, který připravuje Plán udržitelné mobility Prahy a okolí. Předcházela jí důkladná analýza problémů, kritických míst i nevyužitých příležitostí, následovat bude neméně podrobná návrhová část se stovkami opatření. Dopravní politika tedy nestojí sama o sobě, ale propojuje znalosti o mobilitě Pražanů i návštěvníků města s jejím promyšleným a koncepčním rozvojem tak, jak předpokládá nedávno aktualizovaný Strategický plán hl. m. Prahy. Dopravní politikou teprve začíná dlouhodobá práce na konkrétních projektech a procesech.

Naše město potřebuje takovou dopravní politiku, která překoná více než jedno volební období. Proto vznikla na základě odborné diskuze, proto byla zároveň konzultována se všemi politickými stranami a předložena Radě hlavního města Prahy ke schválení. Je tedy zřejmé, že nastolený směr podpory veřejné a aktivní dopravy musí být vyvážen dokončením rozdělané práce na výstavbě silniční sítě, konkrétně Pražského a Městského okruhu, kde máme obrovský dluh z minulosti. Dopravní politika se jasně obrací směrem ke Středočeskému kraji, kde potřebujeme mnohem lépe koordinovat rozvoj dopravního systému, neboť podíl dojíždějících bude neustále narůstat a nemělo by to být na úkor Pražanů.

Velkou výzvou pro navazující práci bude nejenom rozpočet pro nové investice, ale také pro obnovu stávajících ulic, mostů, tratí a tunelů, stejně jako zajištění jejich každodenního provozu. Každá velká investice, jako je stavba metra nebo kapacitní komunikace, s sebou nese nemalou zátěž provozních výdajů, na které také musíme při plánování mobility myslet. Když sečteme všechny dosud rozvíjené záměry, je jasné, že se neobejdeme bez vícezdrojového financování, společně s partnery na úrovni státu či Středočeského kraje, ale také z dotačních programů a zapojením soukromého sektoru. Právě finanční udržitelnost bude jedním z důležitých limitů pro rozvoj dopravy v budoucnu.

Závěrem bych rád poděkoval týmu městských společností a odborů magistrátu, který na projektu Polad' Prahu pracuje od roku 2015 a který má ještě velký kus práce před sebou. V neposlední řadě oceňuji i zapojení kolegů ze Středočeského kraje a jeho organizací, kteří svým aktivním přístupem pomáhají dobré návaznosti dokumentu i za administrativní hranice Prahy. Dopravní politiku vnímám jako kvalitní dokument a dobrý základ pro rozvoj hlavního města jako celku. Přeji si, abychom podle ní postupovali dlouhou řadu let.



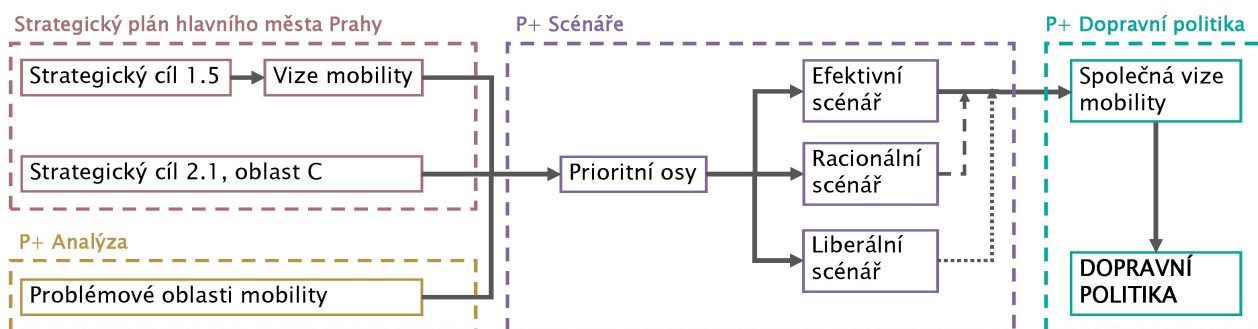
Petr Dolínek  
náměstek primátorky hl. m. Prahy  
pro dopravu, sport a volný čas

## Shrnutí

Společnou vizi mobility přináší již **Strategický plán hl. m. Prahy**, konkrétně jeho aktualizace z listopadu 2016. Na tento společný fundament navazuje dopravní politika Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí jako cesta naplnění této vize, jako prostředek proměny vize v realitu. Proto je dopravní politika pečlivě svázaná s analýzou stávajícího stavu, proto je také rozpracovaná až do detailu nástrojů, pod kterými lze snadno najít konkrétní typy projektů či opatření pro navazující návrhovou část.

**Společná vize mobility** tedy zní: *Praha ve spolupráci s okolním regionem uplatňuje principy udržitelné mobility a orientaci na ekologicky šetrnější způsoby dopravy. Významně jsou omezeny negativní dopady individuální automobilové dopravy včetně dopadů na užívání veřejného prostoru, a to dosažením lepšího rozložení jednotlivých druhů dopravy a zvýšením její bezpečnosti i energetické účinnosti.*

Dopravní politika je výsledkem odborné diskuze nad nejlepší možnou cestou naplnění společné vize mobility. Vznikla jako průmět názorových proudů, shrnutých do tzv. **scénářů mobility**, kterým se blíže věnujeme v souběžném dokumentu P+ Scénáře. Jak dokládá kapitola 4, dopravní politika není jen úzce odborně přijímaný směr. Představuje také společenský konsenzus s širokou podporou mezi občany i návštěvníky Prahy.



Dopravní politika je v tomto dokumentu podána několika způsoby:

- Stanovením sedmi **strategických cílů mobility**, včetně trendů klíčových ukazatelů výkonnosti, podle kterých se bude řídit návrhová část Plánu mobility i jeho následný monitoring.
- **Zásadami dopravní politiky**, které stručně popisují zaměření na páteřní kolejovou dopravu doplňující roli automobilové dopravy, svobodný přístup k aktivní dopravě, vytváření města příjemného pro život, lepší rovnováhu mezi investicemi a řízením komunikační sítě, propojení dopravního a územního plánování a společný postup všech zapojených subjektů.
- Podrobnějším rozepsáním do **15 prioritních os**, kde reaguje na tematické oblasti odvozené z analýzy a propojuje tak zjištěné problémy se způsobem jejich řešení.
- Podrobným rozpracováním **nástrojů dopravní politiky**, které předurčují konkrétní typy projektů vhodné pro naplnění společné vize mobility.

Názorové spektrum uživatelů pak zkoumá kapitola věnovaná **sociologickému průzkumu**. Jsou zde identifikovány oblasti dopravní politiky, které mají silnou či naopak slabou podporu u určitých skupin obyvatel Prahy i jejího okolí. To napomáhá porozumět očekávání a přizpůsobit tak návrhovou část, aby byla přijatelná pro široké publikum, ale zároveň nemusela slevit z přijatých zásad udržitelné mobility.

Dopravní politika se zpracovává do roku 2030 s dalším výhledem.

# Obsah

<b>1</b>	<b>Společná vize mobility</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Dopravní politika</b>	<b>6</b>
2.1	Strategické cíle	6
2.2	Zásady dopravní politiky	9
2.3	Prioritní osy	11
2.4	Vnější vlivy	16
2.5	Rizika	17
<b>3</b>	<b>Nástroje dopravní politiky</b>	<b>19</b>
3.1	Klíčové nástroje	21
3.2	Ostatní nástroje	23
<b>4</b>	<b>Sociologický průzkum</b>	<b>26</b>
4.1	Metodika	26
4.2	Podpora dopravní politiky	27
4.2.1	Podpora dopravní politiky podle druhů dopravy	28
4.3	Aspekty mobility	30
<b>5</b>	<b>Panelová diskuze s veřejností</b>	<b>32</b>

## 1 Společná vize mobility

Základním východiskem dopravní politiky je **společná vize mobility**, která je definována Strategickým plánem hl. m. Prahy schváleným v listopadu 2016, respektive jeho strategickým cílem 1.5 Udržitelná mobilita.

**Praha ve spolupráci s okolním regionem uplatňuje principy udržitelné mobility a orientaci na ekologicky šetrnější způsoby dopravy. Významně jsou omezeny negativní dopady individuální automobilové dopravy včetně dopadů na užívání veřejného prostoru, a to dosažením lepšího rozložení jednotlivých druhů dopravy a zvýšením její bezpečnosti i energetické účinnosti.**

Strategický cíl 1.5 Udržitelná mobilita lze shrnout do následujících bodů:

- Praha bude směřovat k udržitelné mobilitě – k zajištění pohybu osob a zboží, který je dlouhodobě přijatelný z hlediska sociálního, ekonomického a dopadů na životní prostředí ► spolehlivější, rychlejší a příjemnější cestování.
- Dopravní dostupnost cílů se bude výrazně orientovat na ekologicky šetrnější způsoby dopravy – na veřejnou dopravu (především kolejovou) a také na chůzi a užívání jízdních kol ► zvýšení podílu veřejné, pěší a cyklistické dopravy nad 70 %.
- Na území města a také v okolním regionu se postupně dosáhne lepšího souladu dopravy s kvalitou životního prostředí a veřejných prostranství ► přitažlivé město pro své obyvatele.
- V silniční dopravě se uplatní kombinace regulačních a investičních opatření směřujících ke snižování negativních dopadů automobilové dopravy ► lepší prostředí na hustě obydleném území města.
- Dojde ke zvýšení bezpečnosti a energetické účinnosti dopravy ► pozitivní ekonomický dopad a snižování závislosti na ropě a zemním plynu.

Dalším východiskem dopravní politiky je strategický cíl 2.1 Významný region, konkrétně oblast 2.1 C Zahraniční dostupnost, která se týká podpory státních organizací při realizaci dopravních staveb souvisejících s územím Prahy a podpory rozvoje Letiště Václava Havla Praha.

Dopravní politika tuto vizi naplňuje a dále rozpracovává při obecném respektování dalších principů a ustanovení Strategického plánu hl. m. Prahy v duchu hesla „**soudržná a zdravá metropole – prosperující a kreativní metropole – dobře spravovaná metropole**“. Dopravní politiku si můžeme představit jako praktický způsob převedení vize do reality, jako cestu za splněním společného cíle.



Strategický cíl	Popis strategického cíle	Prioritní osy	Indikátory
<b>ZVÝŠENÍ PROSTOROVÉ EFEKTIVITY DOPRAVY</b>	Strategický cíl sleduje snížení prostorových nároků na zábor území dopravní infrastrukturou, resp. 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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy (A)</b></li> <li>▪ <b>Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E)</b></li> <li>▪ <b>Optimalizace zásobování města (F)</b></li> <li>▪ <b>Zlepšení kvality veřejných prostranství (H)</b></li> <li>▪ <b>Snížení prostorových nároků dopravy (J)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšení podílu veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce</li> <li>Snížení stupně automobilizace</li> <li>Zvýšení kapacity systému P+R v Praze a okolním regionu</li> <li>Zvýšení podílu kolejové veřejné dopravy (metro, tramvaje, železnice) na počtu přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území Prahy</li> <li>Snížení celkového počtu parkovacích míst v uličním prostoru v PPR</li> <li>Nezvětšující se průměrná velikost registrovaných vozidel</li> <li>Zvýšení průměrné obsazenosti vozidel</li> <li>Snížení počtu automobilů v centrálním kordonu</li> </ul>
<b>SNÍŽENÍ UHLÍKOVÉ STOPY</b>	Strategický cíl sleduje zvýšení podílu neuhlovodíkových pohonů (především využití elektrické trakce) v dopravních výkonech a snížení spotřeby energií i snížení produkce oxidu uhličitého (zvýšení energetické účinnosti).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy (A)</b></li> <li>▪ <b>Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E)</b></li> <li>▪ <b>Optimalizace zásobování města (F)</b></li> <li>▪ <b>Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy (I)</b></li> <li>▪ <b>Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti (N)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšení podílu veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce</li> <li>Snížení emisí VOC z automobilové dopravy</li> <li>Snížení měrných emisí skleníkových plynů (CO<sub>2</sub> ekv.) z dopravy</li> <li>Zvýšení počtu registrovaných vozidel s elektromotorem (včetně hybridních)</li> <li>Zvýšení počtu autobusů s elektromotorem v provozu veřejné dopravy</li> <li>Zvýšení objemu zboží přepraveného po železnici a vodě</li> <li>Snížení počtu automobilů v centrálním kordonu</li> </ul>
<b>ZVÝŠENÍ VÝKONNOSTI A SPOLEHLIVOSTI</b>	Strategický cíl sleduje celkové zvýšení efektivity dopravního systému zejména využitím multimodálního řetězce (synergie), optimalizací 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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy (B)</b></li> <li>▪ <b>Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti (C)</b></li> <li>▪ <b>Nová propojení pro různé druhy dopravy (D)</b></li> <li>▪ <b>Optimalizace zásobování města (F)</b></li> <li>▪ <b>Snížení dopravní nehodovosti (K)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšení průměrné cestovní rychlosti tramvají</li> <li>Zvýšení průměrné cestovní rychlosti autobusů PID</li> <li>Snížení průměrného zpoždění autobusů na vjezdu ze Středočeského kraje do HMP</li> <li>Zvýšení přesnosti provozu vlaků PID</li> <li>Snížení délky komunikací s pravidelným výskytem stupně dopravy 4+</li> <li>Zvýšení počtu přepravených cestujících integrovanou veřejnou dopravou na území města Prahy</li> <li>Zvýšení počtu SSZ zapojených do systému inteligentního řízení provozu pro oblasti</li> </ul>
<b>ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI</b>	Strategický cíl sleduje zvýšení bezpečnosti a odolnosti celého dopravního systému zejména snížením vlivu na zdraví a životy osob při dopravních nehodách nebo mimořádných událostech, jako jsou například živelné nebo bezpečnostní události.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti (C)</b></li> <li>▪ <b>Nová propojení pro různé druhy dopravy (D)</b></li> <li>▪ <b>Snížení dopravní nehodovosti (K)</b></li> <li>▪ <b>Zlepšení kvality veřejných prostranství (H)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšení podílu realizované části Pražského okruhu (v %)</li> <li>Snížení počtu zraněných a usmrčených chodců a cyklistů</li> <li>Snížení počtu lehce zraněných při dopravních nehodách</li> <li>Snížení počtu usmrčených a těžce zraněných při dopravních nehodách</li> <li>Snížení celkového počtu dopravních nehod evidovaných Policií ČR</li> <li>Prodloužení celkové délky všech ulic s režimem zóna 30 (z evidence dopravního značení TSK)</li> <li>Snížení počtu dopravních nehod tramvají s motorovými vozidly</li> </ul>



Strategický cíl	Popis strategického cíle	Prioritní osy	Indikátory
<b>ZVÝŠENÍ FINANČNÍ UDRŽITELNOSTI</b>	Strategický cíl sleduje zvýšení udržitelnosti financování investic i provozu a zlepšení bilance příjmů a výdajů, včetně zajištění stability příjmů a výdajů.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy (B)</b></li> <li>▪ <b>Finanční udržitelnost dopravního systému (L)</b></li> <li>▪ <b>Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města (M)</b></li> <li>▪ <b>Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti (N)</b></li> <li>▪ <b>Ekonomický rozvoj města (O)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšení podílu příjmů z dopravy na celkovém městském rozpočtu (%)</li> <li>Nezvyšování podílu úhrady ztráty z provozu veřejné dopravy k jejím celkovým nákladům (%)</li> <li>Zvýšení HDP na obyvatele</li> <li>Zvýšení počtu obyvatel s trvalým bydlištěm v Praze</li> <li>Zvýšení podílu nákladů na rekonstrukce komunikací v rámci kapitoly Doprava rozpočtu hl. m. Prahy (%)</li> <li>Zvýšení podílu kapitálových výdajů pro rozvoj veřejné, pěší a cyklistické dopravy v rámci výdajů kapitoly Doprava (%)</li> </ul>
<b>ZLEPŠENÍ LIDSKÉHO ZDRAVÍ</b>	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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy (A)</b></li> <li>▪ <b>Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E)</b></li> <li>▪ <b>Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel (G)</b></li> <li>▪ <b>Zlepšení kvality veřejných prostranství (H)</b></li> <li>▪ <b>Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy (I)</b></li> <li>▪ <b>Snížení dopravní nehodovosti (K)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmenšení plochy území s překročenými imisními limity (v %) pro roční imisní limity pro PM10 a PM2,5</li> <li>Zmenšení plochy území s překročeným imisním limitem (v %) pro benzo(a)pyren</li> <li>Zmenšení plochy území s překročeným imisním limitem (v %) pro oxid dusičitý</li> <li>Snížení emisí NO<sub>x</sub> z automobilové dopravy</li> <li>Snížení počtu obyvatel trvale bydlících na území s překročenými imisními limity</li> <li>Snížení počtu obyvatel trvale bydlících v oblastech, kde noční hluk přesahuje úroveň 50 dB</li> <li>Prodloužení průměrné délky dožití</li> <li>Snížení počtu usmrčených a těžce zraněných při dopravních nehodách</li> </ul>
<b>ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI DOPRAVY</b>	Strategický 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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel (G)</b></li> <li>▪ <b>Zlepšení kvality veřejných prostranství (H)</b></li> <li>▪ <b>Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy (B)</b></li> <li>▪ <b>Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E)</b></li> <li>▪ <b>Nová propojení pro různé druhy dopravy (D)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvýšení počtu spojů realizovaných nízkopodlažními vozidly za standardní PD – tramvaje</li> <li>Zvýšení počtu spojů realizovaných nízkopodlažními vozidly za standardní PD – autobusy PID v Praze</li> <li>Zvýšení počtu spojů realizovaných nízkopodlažními vozidly za standardní PD – autobusy PID mimo Prahu v PMO</li> <li>Zvýšení počtu bezbariérových stanic metra</li> <li>Zvýšení počtu bezbariérových stanic a zastávek vlaků PID</li> <li>Zvýšení počtu cestujících ve veřejné dopravě v Praze</li> <li>Počet obyvatel s trvalým pobytem v dostupnosti centra Prahy prostředky PID (s pěší docházkou ke stanici či zastávce a čekáním na spoj do 30 minut)</li> </ul>

Tabulka 1 – Strategické cíle dopravní politiky



## 2.2 Zásady dopravní politiky



Obrázek 3 - Zásady dopravní politiky

### Veřejnou dopravou především

Praha vidí budoucnost mobility v rychlé, kvalitní, provázané a dostupné síti integrované veřejné dopravy, založené na výhodách kolejové dopravy i elektrické trakce, která bude konkurenceschopnou alternativou k individuální automobilové dopravě. Promyšlené posílení a rozvoj městské a příměstské železnice, metra, tramvají či dalších kolejových systémů nabídnou uživatelům veřejné dopravy rychlé a snadné cestování po celém městě i metropolitní oblasti s nízkým dopadem na životní prostředí a vysokou ekonomickou i prostorovou efektivitou.

### Autem, když nejde jinak

Praha bude podporovat automobilovou dopravu jednak jako doplněk k cestování veřejnou dopravou v méně zatížených přepravních vztazích, kde by veřejná doprava nebyla dostatečně efektivní, a jednak také tam, kde zajišťuje nezbytné zásobování města zbožím a službami. Rozšiřovat se bude systém P+R navázaný na atraktivní kolejové linky veřejné dopravy do okolí Prahy. V oblastech s dobrou dostupností veřejné dopravy a vysokou koncentrací aktivit bude automobilová doprava regulována kombinací zklidňujících opatření, parkovací politiky a zpoplatněného vjezdu do území. Systém zásobování města zbožím a službami bude mít nižší dopad na město a životní prostředí.

### Aktivně pro každého

Chůzi i cyklistiku bude Praha rozvíjet jak na cestách „od dveří ke dveřím“, tak i v návaznosti na přestupní body veřejné dopravy v „prvním a posledním kilometru“ cesty. Velkého rozvoje se rovněž dočká systém B+R a sdílených jízdních kol, navázaný na trasy vlaků, metra a tramvají, v širším centru pak orientovaný i na cesty „ode dveří ke dveřím“.

## Město pro život

Praha bude zvyšovat kvalitu veřejného prostranství a celoplošně zklidňovat dopravu v návaznosti na postupné odstraňování vnitřního dluhu sítě dopravní infrastruktury. Rovněž bude systematicky rozvíjet a preferovat integrovanou veřejnou dopravu společně se zvýhodněním chůze a cyklistiky. Postupně umožní snížit nároky na rozsah dopravních ploch, zlepšit lokální životní podmínky a navrátit do ulic a veřejných prostranství více života. Praha se tím stane příjemnějším městem pro život i podnikání.

## Plánovat pro budoucnost

Praha bude důsledně koordinovat územní a dopravní plánování, včetně využití městotvorné funkce kolejové dopravy, zejména jako reakci na hrozbu suburbanizace v okolí Prahy i jako podporu města krátkých vzdáleností. Praha bude využívat nových poznatků ve vědě a technice pro rozvoj svého dopravního systému v souladu s celosvětovým konceptem tzv. „smart cities“. Nové poznatky ve vědě a technice znamenají především větší využití segmentu informačních technologií pro plánování, řízení či využívání dopravy a dopravní infrastruktury. Díky informačním technologiím bude Praha směřovat ke konceptu „mobility as a service“.

## O co méně stavět, o to lépe řídit

Praha upřednostní lokální zlepšení stávající silniční infrastruktury, včetně zavedení pokročilých systémů řízení dopravy pro efektivní využití silniční sítě, před výstavbou nových kapacitních komunikací. Ve vazbě Prahy na okolní region budou uplatněna opatření pro odvedení tranzitní automobilové dopravy mimo hustě zastavěné území. Praha rovněž bude podporovat implementaci vhodných systémů řízení optimalizujících provoz veřejné dopravy či umožňujících zvýšení kapacity zejména železniční dopravy.

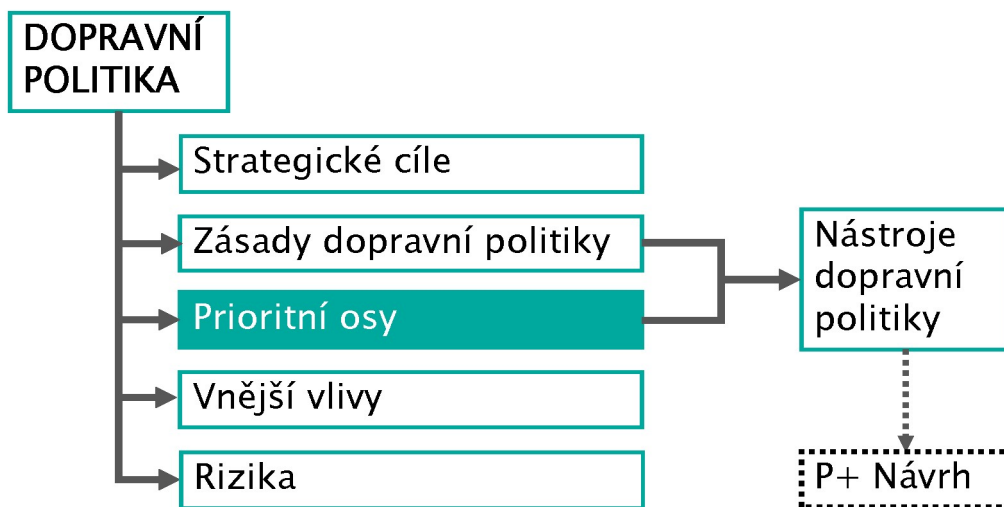
## Čistěji zásobovat

Praha se zaměří na rozšíření datové základny o městském zásobování. Podporovat bude alternativní, především nízkoemisní a bezemisní dopravu zboží, včetně dopravy kolejové, vodní a cyklistické a jejich vzájemného propojení. Podporovat bude rovněž konsolidaci zásilek, ať již v průběhu přepravy, nebo na výdejních místech včetně automatizovaných způsobů výdeje zásilek. Důraz bude kladen také na snížení dopadů dopravy substrátů a stavebního materiálu či odpadů, a to využitím železniční a vodní dopravní infrastruktury.

## Táhnout za jeden provaz

Praha se bude snažit o silné nasazení a vzájemnou koordinaci hl. m. Prahy, jeho městských částí a organizací, Středočeského kraje a jeho organizací, měst a obcí na jeho území a dalších partnerů na úrovni státu, což je nezbytný předpoklad naplňování dopravní politiky. Jedině těsné propojení subjektů na straně organizace, investic i provozu umožní uvést v život jak mnoho drobných opatření v krátkém čase, tak i zásadní investice v kolejové dopravě v příštích desetiletích i daleko za administrativní hranicí Prahy.

## 2.3 Prioritní osy



Obrázek 4 - Prioritní osy

Prioritní osy Plánu mobility rozpracovávají strategické cíle do oblastí řešení, tedy blíže ke konkrétním nástrojům dopravní politiky. Následující tabulka uvádí přehled prioritních os Plánu mobility, vztažených k problémovým oblastem identifikovaným v analýze. V pravém sloupci je uveden princip řešení přijaté dopravní politiky města, která směřuje ke splnění společné vize mobility a strategických cílů.

Prioritní osa	Oblasti strategického cíle SP	Problémová oblast P+ Analýzy	Dopravní politika města
A <b>Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy</b>	1.5 A Preferování veřejné dopravy	Kapacitní problémy (Esko, tram, bus) a nízká spolehlivost povrchové VHD	<p>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 či další kolejové systémy), která je kapacitnější, provozně spolehlivější a efektivnější díky výraznému posílení provozu a rozšíření sítě kolejové dopravy v celé metropolitní oblasti.</p> <p>U tramvajových tratí i autobusových linek v uliční síti bude Praha důsledně uplatňovat preferenci veřejné dopravy, a to na křižovatkách, v úsecích mezi křižovatkami i v prostoru zastávek. Důraz bude klást především na řešení souvislých tahů včetně celkového řešení dopravního prostoru.</p> <p>Pro vzájemnou propojenost jednotlivých druhů veřejné dopravy Praha zajistí kvalitní řešení přestupních bodů s krátkými přestupními vazbami a vhodně zasazených do veřejných prostranství. Vozový park budou tvořit komfortní vozidla vybavená informačními technologiemi na odpovídající úrovni, tepelným komfortem, signálem elektronických komunikací v dostatečné kvalitě a s omezením sociálněpatologických jevů.</p>
	1.5 B Rozvoj kolejové dopravy	Nízká cestovní rychlost tramvají a nelepšící se trend	
	1.5 D Nová propojení	Existence silně zatížených autobusových tahů Nedokončená integrace veřejné dopravy Prahy a Středočeského kraje	
B <b>Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy</b>	1.5 A Preferování veřejné dopravy	Nenaplnění programu rozvoje P+R, neexistence koncepce P+R v regionu	<p>Praha ve spolupráci se Středočeským krajem a obcemi na jeho území zajistí realizaci kapacitní sítě parkovišť P+R, B+R a parkovacích míst K+R navázaných na stanice atraktivní kolejové dopravy, čímž vytvoří podmínky pro snadné multimodální cestování mezi širším centrem Prahy a řídkěji osídlenými oblastmi s využitím individuálního dopravního prostředku na první/poslední kilometr cesty. Provázanost udržitelných modů dopravy bude dále posílena systémem bikesharingu navázaným na zastávky a přestupní body veřejné dopravy. Praha, její městské části i města a obce ve Středočeském kraji budou klást důraz na bezpečnou, komfortní a co nejkratší pěší dostupnost k zastávkám a stanicím veřejné dopravy.</p> <p>Praha učiní systémové kroky vedoucí k vyšší úrovni integrace dopravních modů na infrastrukturní, provozní i datové úrovni s cílem rozvoje jednotného systému služeb mobility (mobility as a service).</p>
	1.5 D Nová propojení		
C <b>Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti</b>	1.5 A Preferování veřejné dopravy	Přetížení a citlivost komunikační sítě	<p>Praha uplatní promyšlenou výstavbu silničních propojení v tangenciálních směrech vůči centru města (Městský okruh) nebo multimodálních, tj. určených pro automobilovou dopravu, veřejnou dopravu, cyklisty a chodce, silničních propojení v okrajových částech Prahy a v rámci Středočeského kraje, což celkově povede ke snížení citlivosti komunikační sítě.</p> <p>V exponovaných částech komunikační sítě rovněž implementuje prvky pokročilého řízení dopravy pro optimální využití kapacity komunikací a informační systémy pro řidiče včetně komunikace vozidel s infrastrukturou (C2I) a mezi vozidly (C2C). Tato opatření Praha doplní promyšleným systémem ekonomické regulace automobilové dopravy s využitím zón placeného stání či mýta. Vytvořením paralelní sítě kolejové dopravy s vysoce atraktivní a spolehlivou nabídkou veřejné dopravy k síti silniční se předpokládá přirozený pokles poptávky po zbytečné individuální automobilové dopravě, čímž se rovněž zvýší plynulost nezbytné silniční dopravy (zásobování zbožím a službami).</p>
	1.5 B Rozvoj kolejové dopravy	Nevyužitý potenciál pokročilých nástrojů řízení dopravy	
	1.5 D Nová propojení		

Prioritní osa	Oblasti strategického cíle SP	Problémová oblast P+ Analýzy	Dopravní politika města
<b>D</b> <b>Nová propojení pro různé druhy dopravy</b>	1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 D Nová propojení	Chybějící pěší a cyklistické propojení na okrajích Prahy a v regionu Nesouvislost cyklistických opatření Nedokončená síť PO a MO Horší postavení udržitelných modů v časové dostupnosti	Praha přehodnotí rozsah a parametry komunikační sítě uvnitř Pražského okruhu (dálnice D0) s ohledem na udržitelný rozvoj a rozpočet města při respektování prioritní důležitosti dostavby Pražského okruhu a potřebnosti dokončení Městského okruhu.  Praha rovněž zajistí o realizaci nových kolejových propojení, která umožní další rozvoj sítě bezpečné a komfortně dostupné kolejové dopravy, včetně návazného systému P+R. Nové kolejové trasy v tangenciálním směru k centru města také zajistí výrazné snížení poptávky po automobilové dopravě.  Pro chodce a cyklisty Praha, její městské části a obce ve Středočeském kraji vybudují nové stezky, lávky i podchody nejen ve vazbě na terminály a významné zastávky veřejné dopravy vybavené parkovišti B+R a systémem bikesharingu, ale i jako propojení rezidenčních oblastí v celé metropolitní oblasti.
<b>E</b> <b>Podpora chůze a dopravní cyklistiky</b>	1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 D Nová propojení	Nesouvislost cyklistických opatření Chybějící pěší a cyklistické propojení v PMO Nedostatečná podpora pohybové aktivity obyvatel	Praha bude celoplošně podporovat komfortní a bezpečnou pěší a cyklistickou dopravu na cestách „od dveří ke dveřím“, i jako součást multimodálního chování, v návaznosti na přestupní body a zastávky veřejné dopravy „na první a poslední míli“ cesty.  Praha aktivně vytvoří podmínky pro rozvoj dopravní cyklistiky jako doplňkového systému k ostatním modům dopravy, a to jak v podobě celistvých infrastrukturních a dopravně-organizačních opatření, tak rozvojem parkovišť B+R a systému bikesharingu. Ten bude primárně navázaný na veřejnou dopravu, v jádrovém městě i lokálních centrech rovněž orientovaný na cesty „od dveří ke dveřím“.
<b>F</b> <b>Optimalizace zásobování města</b>	1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 E Elektromobilita	Zhoršování podmínek pro železniční nákladní dopravu Nedostatečný počet zásobovacích stání Chybějí koncepce i znalostní základna o city logistice a procesu zásobování	Praha se zaměří na rozšíření datové základny o městské zásobování. Na základě zjištěných dat bude Praha formou zavedení pilotních projektů podporovat vhodné trendy v oblasti city logistiky. Podpora bude probíhat v rovině ekonomické i legislativní. Podporována bude alternativní, především nízkoemisní a bezemisní doprava zboží včetně dopravy kolejové, vodní a cyklistické a konsolidace zboží při přepravě nebo konsolidace do jednotných výdejních míst. Počet vyhrazených zásobovacích stání bude optimalizován s ohledem na potřeby města. Důraz bude kladen také na snížení dopadů dopravy substrátů a stavebního materiálu či odpadů.
<b>G</b> <b>Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel</b>	1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 C Kvalita veřejných prostranství 1.5 D Nová propojení	Stárnutí populace – nárůst počtu osob starších 80 let o 2,5 % do roku 2030	Praha zpříjemní život ve městě starším a znevýhodněným občanům i dětem a rodičům s kočárkem, a to plošnou revitalizací a zvýšením kvality veřejných prostranství, která přinesou nejen více prostoru pro pěší, ale i související úpravy usnadňující jejich pohyb odstraňováním bariér ve městě.  Praha rovněž zajistí plnou bezbariérovost stanic a zastávek, stejně jako vozidel veřejné dopravy. To společně s výrazným rozšířením sítě kvalitní kolejové dopravy výrazně zkvalitní dostupnost území pro tyto skupiny obyvatel.
<b>H</b> <b>Zlepšení kvality veřejných prostranství</b>	1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 C Kvalita veřejných prostranství	Morální a technická zastaralost terminálů VHD Vnitřní dluh na údržbě stávající infrastruktury	Kvalitní veřejné prostranství je důležitou součástí celkového dojmu z cesty „od dveří ke dveřím“, proto bude Praha systematicky zlepšovat jejich kvalitu nejen v návaznosti na terminály a zastávky veřejné dopravy, ale i plošně, včetně souvisejícího přerozdělení využití stávajících dopravních ploch.  Zkvalitňováním veřejných prostranství Praha docílí většího počtu lidí, kteří se ve městě zastavují a kteří volí chůzi na kratší cesty. Praha rovněž využije městotvorného přínosu kolejové dopravy, stanice a zastávky budou vstupními branami do hodnotného městského prostředí.

Prioritní osa	Oblasti strategického cíle SP	Problémová oblast P+ Analýzy	Dopravní politika města
			<p>Praha zvětší rozsah oprav a modernizací stávající infrastruktury, aby již nadále nerostl dluh na její údržbě. Tyto opravy a modernizace často půjdou ruku v ruce se zkvalitňováním veřejných prostranství při uplatnění celostního přístupu.</p>
<b>I</b>	<b>Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy</b>	<p>Existence silně zatížených autobusových tahů</p> <p>Nedostatečná distribuční síť alternativních energií</p> <p>Negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví (hluk a exhalace)</p> <p>Emise skleníkových plynů ze spalovacích motorů (především AD)</p>	<p>Praha sníží ekologickou zátěž z dopravy nárůstem elektrifikace dopravních výkonů, a to zejména převodem významných autobusových tahů na elektrickou kolejovou dopravu či podporou elektromobility pro snížení vlivu dopravy na životní prostředí. U automobilové dopravy a autobusové veřejné dopravy bude Praha podporovat i jiná bezemisní či nízkoemisní paliva.</p> <p>Praha vytvoří podmínky pro přirozené utužení kondice svých obyvatel a zlepšení životního prostředí podporou využívání aktivní dopravy jako přirozené součásti každodenních cest za prací, vzděláním i volným časem.</p>
<b>J</b>	<b>Snížení prostorových nároků dopravy</b>	<p>Neefektivita IAD (zvětšující se rozměry automobilu, snižující se obsazenost, vysoký zábor území)</p>	<p>Praha bude upřednostňovat využívání dopravních prostředků s nízkým zábohem veřejného prostoru na přepravovanou osobu. Veřejnost bude motivovat ke sdílení dopravních prostředků mezi různými uživateli, tak i společné cestování více osob jedním dopravním prostředkem.</p> <p>Prostorovou efektivitu dopravy Praha vylepší akcentováním kolejové dopravy, která neefektivněji využívá prostor při průchodu územím. Důslednou realizací preferenčních opatření pro tramvaje a autobusy pak zajistí efektivnější využívání uličního prostoru. Dopravní terminály budou vhodně umístěny, koncipovány a začleněny do veřejných prostranství.</p> <p>Svojí 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.</p>
<b>K</b>	<b>Snížení dopravní nehodovosti</b>	<p>Příliš pomalé tempo snižování dopravní nehodovosti</p>	<p>Praha dosáhne pozitivního trendu snížení dopravní nehodovosti 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 a souvisejícím očekávaným snížením zátěže komunikační sítě uvnitř Městského okruhu. Nezanedbatelný vliv na snížení nehodovosti bude mít také větší nasazení informačních a komunikačních technologií včetně asistenčních systémů ve vozidlech a v dopravní infrastruktuře.</p>
<b>L</b>	<b>Finanční udržitelnost dopravního systému</b>	<p>Nezohlednění provozních nákladů při realizaci investic a jejich soustavný růst</p> <p>Neprovázanost priorit koncepčních dokumentů do rozpočtu HMP i obráceně (investice i provozní náklady)</p>	<p>Praha bude věnovat pozornost struktuře příjmů z celé oblasti mobility. Nebude spoléhat jen na tržby z jízdného ve veřejné dopravě a systémem dobře promyšlené ekonomické regulace více zpoplatní automobilovou dopravu.</p> <p>V případě velkých investičních projektů bude Praha upřednostňovat investice do systému veřejné dopravy.</p>
<b>M</b>	<b>Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města</b>	<p>NIMBY</p> <p>Roztříštěnost samosprávy</p> <p>Majetkoprávní uspořádání a správa</p> <p>Znalost Středočeského kraje v porovnání s HMP</p>	<p>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. Bez této koordinace nemůže Praha uplatnit opatření i daleko za svou administrativní hranicí.</p>

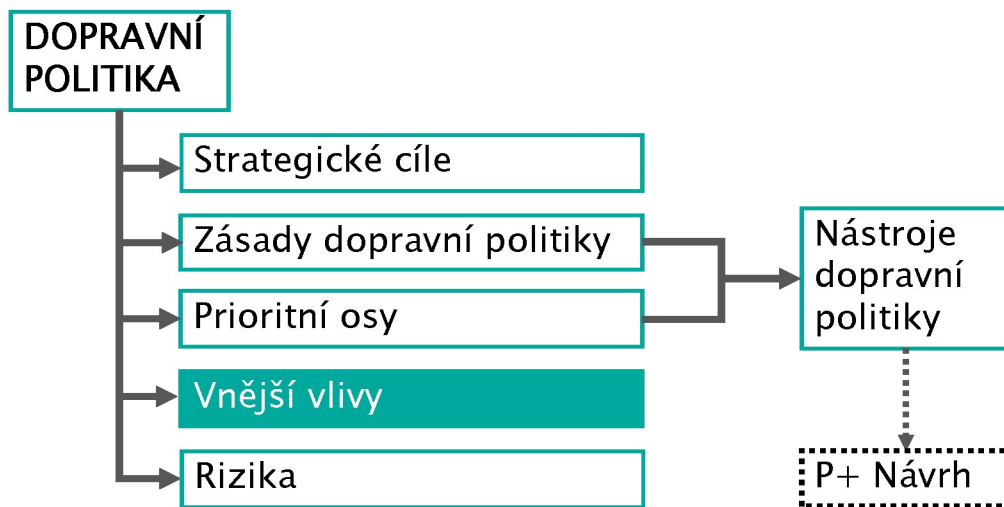


Prioritní osa	Oblasti strategického cíle SP	Problémová oblast P+ Analýzy	Dopravní politika města
<b>N Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti</b>	1.5 A Preferování veřejné dopravy	Nárůst počtu vnějších vazeb do Prahy (suburbanizace)	<p>Praha rovněž zajistí těsné a efektivní propojení projektování veřejné dopravy a z něj vyplývající plánování příslušné infrastruktury, její správy a provozování, včetně navazujících služeb mobility v souladu s konceptem „mobility as a service“.</p> <p>Pro tuto žádoucí koordinaci Praha zřídí pozici manažera mobility Pražské metropolitní oblasti a posílí role a koordinační kompetence organizátora IDS, neboť provázaná a efektivní veřejná doprava je klíčovým prvkem dopravní politiky.</p>
	1.5 B Rozvoj kolejové dopravy	Nárůst hybnosti rychlejší než reakce infrastruktury i služeb Nárůst počtu obyvatel PMO o 168 tis. do roku 2030 (cca +10 %)	<p>Praha ve spolupráci se Středočeským krajem a státem vytvoří dopravní systém založený na kolejových modech dopravy, který může podpořit územní rozvoj jak ve městě (rychlejší a spolehlivější spojení), tak za jeho hranicí (zlepšení možností při dojíždění). Vnější vztahy Prahy budou řešeny páteří sítí kolejové dopravy; především železnicí, ale také lehkých kolejových systémů. Dopravní politika tak vychází vstříc očekávanému demografickému vývoji v Praze i regionu a je v tomto ohledu dlouhodobě prorůstová.</p> <p>Praha ve spolupráci se Středočeským krajem bude klást důraz na úzké provázání dopravního a územního plánování za účelem snížení negativních dopadů suburbanizace. Centra urbanizace a suburbanizace budou navázána na kolejové systémy, které rovněž zajistí jejich kvalitní obsluhu veřejnou dopravou. V ostatních vazbách bude podporováno využití individuálního prostředku na „první/poslední míli cesty“ prostřednictvím parkovišť P+R, B+R a bikesharingu u stanic a zastávek veřejné dopravy.</p> <p>Praha bude podporovat snahu o snížení hybnosti či zkrácení cest obyvatelstva při zachování růstu kvality životní úrovně i HDP.</p>
<b>O Ekonomický rozvoj města</b>	1.5 A Preferování veřejné dopravy 1.5 B Rozvoj kolejové dopravy 1.5 C Kvalita veřejných prostranství	–	<p>Praha, její městské části i města a obce ve Středočeském kraji budou využívat polycentrického ekonomického přínosu generovaného dobrou dostupností páteřním dopravním systémem, ať už prostřednictvím ekonomického potenciálu stanic a zastávek veřejné dopravy, pozemkové politiky či ekonomického rozvoje na lokální úrovni, který bude těžit z pohybu a pobytu lidí na kvalitních veřejných prostranstvích a z dobré místní dostupnosti služeb.</p>

Tabulka 2 – Prioritní osy Plánu mobility



## 2.4 Vnější vlivy

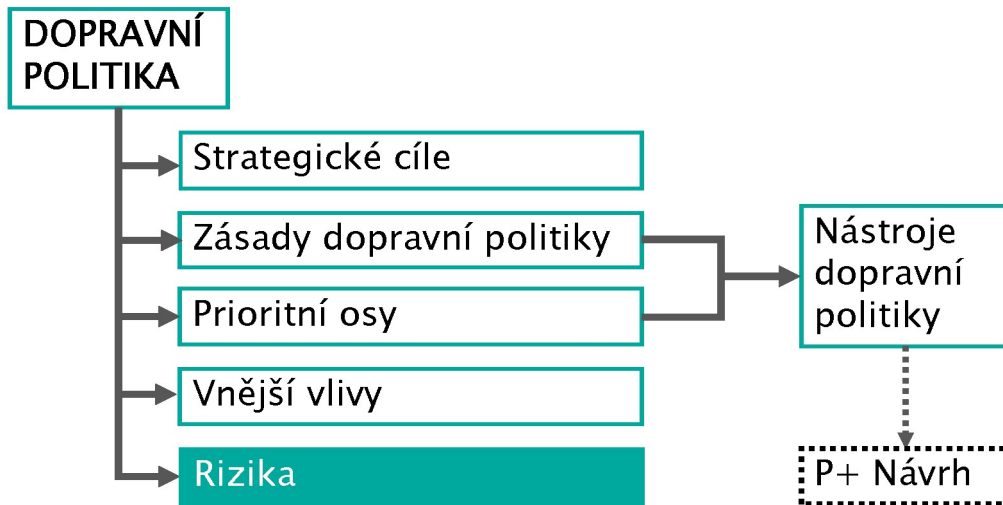


Obrázek 5 - Vnější vlivy

Základní problémové oblasti, na které jsou navázány prioritní osy Plánu mobility, jsou identifikovány v dokumentu P+ Analýza a shrnuty v předchozí kapitole. K tomu přidáváme soubor vnějších vlivů reprezentovaných příležitostmi a hrozbami:

- vyšší počet obyvatel celé Pražské metropolitní oblasti s výraznějším nárůstem počtu obyvatel v oblasti mimo Prahu;
- stárnutí populace, výrazně vyšší počet osob v postproduktivním věku;
- zvyšující se počet pracovních dnů trávených prací v místě bydliště;
- zvětšující se objem dovážky zboží domů či do práce a zkracující se dodací lhůta;
- rostoucí podíl automatizace a informatizace (tzv. Průmysl 4.0);
- nedostatek pracovní síly s nižší kvalifikací (např. řidiči);
- rostoucí požadavky na vyšší ekonomickou efektivitu vynakládaných veřejných finančních prostředků;
- rostoucí požadavky na ochranu zdraví a životního prostředí;
- ovlivňování dopravního systému Prahy a okolí investicemi do dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu;
- právní předpisy na celostátní úrovni a závazné normy;
- nekoordinovaný územní rozvoj dvou krajů v území Pražské metropolitní oblasti;
- vůle a názory veřejnosti;
- růst HDP a disponibilního příjmu domácností

## 2.5 Rizika



Obrázek 6 – Rizika

Identifikovaná rizika mohou zkomplikovat, v krajních případech dokonce znemožnit naplňování dopravní politiky. Z uvedených vnějších vlivů plynou následující rizika:

- **Nízká angažovanost institucí při naplňování dopravní politiky (chybějící komunikace mezi aktéry a koordinace opatření)**  
 Množství institucí, složité vlastnické vztahy a z toho vycházející koordinační problémy znesnadňují přípravu i realizaci jednotlivých opatření. Riziko lze snížit pouze důslednou a včasnou komunikací mezi zúčastněnými institucemi a veřejností.
- **Dopravní politika orientovaná na rozvoj kolejové dopravy s sebou přináší zvýšení provozních nákladů**  
 Kvalitní dopravní systém založený na kolejové dopravě je investičně i provozně náročný. Kvůli možnosti chybějících prostředků hrozí nesouvislost řešení v důsledku neúplné realizace navržených opatření. Ekonomická náročnost je na druhé straně vyvážena přínosy v oblasti kvality života ve městě i okolí, dostupnosti a spolehlivosti systému.
- **Zlepšování propojení hlavního města a okolí může podpořit suburbanizaci**  
 Suburbanizace představuje probíhající vnější vliv, který je do značné míry nezávislý na dopravní politice města, a tudíž jej lze nástroji dopravní politiky ovlivňovat pouze částečně. Situaci lze zlepšit tím, že nová i existující suburbánní výstavba bude navázána na kapacitní a rychlou veřejnou hromadnou dopravu.
- **Navržená opatření zpravidla sledují dlouhodobý efekt, nepřinášejí okamžité výsledky**  
 Toto riziko vychází z vnitřní charakteristiky dopravní politiky a lze jej snížit pouze důslednou komunikací mezi samosprávou, zúčastněnými organizacemi a veřejností. Riziko však může být vyváženo realizací lokálních zlepšení v krátkodobém horizontu jako předstupu prioritních opatření sledujících dlouhodobý efekt.

- **Prvky regulace IAD nemusí vést ke snížení zatížení silniční sítě**  
Rizikem zde je nízká provázanost restriktivních opatření a alternativní dopravní nabídky pro motoristy. Lze ho snížit pouze tehdy, pokud k regulaci IAD dojde ve stejný okamžik jako k nabídce alternativy v podobě dostatečně atraktivní veřejné dopravy.
- **Nízká funkční i estetická kvalita nových dopravních staveb**  
Dopravní stavby mimořádně významným způsobem ovlivňují život ve městě a rizikem tak je nízká kvalita jejich provedení jak po technické, tak po architektonické, resp. urbanistické stránce. Riziko lze snížit cílením na kvalitu celkového řešení, nikoliv na nejnižší cenu při výběrání projektu a zhotovitele a nastavení příslušných procesů při zadávání projektu.
- **Právní předpisy, které komplikují naplňování cílů dopravní politiky, či mu přímo brání**  
Riziko vychází z faktu, že zpřísnující se předpisy a normy negativně ovlivňují možnosti prosazování a realizaci dopravních projektů. S problematikou dopravních opatření úzce souvisí především nařízení o posuzování vlivu na životní prostředí a hygienické předpisy týkající se hlukové zátěže, emisí a prašnosti. Může tak dojít k situaci, kdy legislativní a dopravní zájmy jsou ve vzájemné opozici, což blokuje naplnění cílů obou stran.
- **Odpor veřejnosti k územním i procesním změnám**  
Riziko zablokování naplňování cílů dopravní politiky nesouhlasným stanoviskem občanské veřejnosti. Toto riziko může být pouze částečně zmírněno intenzivní komunikací a aktivním upozorňováním na srovnatelné příklady dobré praxe jak z českého prostředí, tak ze zahraničí.

## 3 Nástroje dopravní politiky







Obrázek 7 – Nástroje dopravní politiky
























Nástroje dopravní politiky představují skupinu typických opatření, která reprezentují dopravní politiku uvedenou v jednotlivých prioritních osách a slouží tak jako přehled typů opatření především pro následující etapu projektu – návrhovou část Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí.

Nástroje dopravní politiky jsou chápány jako zobecněný typ opatření, která lze použít k ovlivnění dopravní nabídky či poptávky. Ve výsledku tak každý nástroj reprezentuje skupinu podobných opatření; obvykle mají charakter infrastrukturální, organizační či procesní. Rozlišujeme:

- klíčové nástroje (nosné pro přijatou dopravní politiku);
- ostatní nástroje (doplňující dopravní politiku).

Dříve používané základní nástroje, které byly společné pro všechny tři posuzované scénáře, byly převzaty a jsou nyní obsaženy v klíčových a ostatních nástrojích. V tabulce je uvedeno identifikační číslo nástroje pro snazší orientaci, které se váže na jejich číslování v následujících kapitolách 3.1 Klíčové nástroje (1–25) a 3.2 Ostatní nástroje (26–47). Pouze nástroj Dokončení Městského okruhu je vyňat z původního nástroje Výstavba nových propojení a použit samostatně, z důvodu své specifčnosti oproti jiným novým propojením. V těchto kapitolách jsou použité nástroje v obecné rovině popsány, přesný výklad způsobu implementace v rámci P+ však bude definován až v návrhové části.

Skupina nástrojů	Nástroje dopravní politiky (v závorce číslo nástroje)
Klíčové nástroje	 Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje (1) a jeho další rozvoj (2)
	 Rozvoj (3) a posílení železniční dopravy (4)
	 Rozvoj (5) a posílení systému metra (6)
	 Rozvoj (7) a posílení tramvajové dopravy (8)

Skupina nástrojů	Nástroje dopravní politiky (v závorce číslo nástroje)	
	 Rozvoj dalších kolejových systémů (9)	
	 Rozvoj (10) a posílení autobusové dopravy (11)	
	 Moderní informační a odbavovací systém VHD (12)	
	 Bezbariérový a komfortní vozový park (13)	
	 Preference VHD (tram i bus) v uliční síti (14)	
	 Zlepšení zastávek (15) a přestupních bodů VHD (16)	
	 Revitalizace veřejných prostranství (17)	
	 Zklidnění a revitalizace městských tříd (18)	
	 Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech městských částí (19)	
	 Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury (20)	
	 Výstavba parkovišť P+R (21) a B+R (22)	
	 Ekonomická regulace automobilové dopravy – mýto (23) i parkovací zóny (24)	
	 Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu (25)	
	Ostatní nástroje	 Elektrobusy (26)
		 Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury (27)
 Podpora dopravní cyklistiky (28)		
 Rozvoj systému bikesharingu (29)		
 Výstavba nových propojení (30)		
 Dobíjecí místa pro elektromobily a elektrokola (31)		
 Preference ekologických pohonů vozidel (32)		
 Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity dopravní infrastruktury (33)		
 Elektrovozy pro městské instituce, městské firmy a městskou policii (34)		
 Regulace taxi na základě druhu pohonu (35)		

Skupina nástrojů	Nástroje dopravní politiky (v závorce číslo nástroje)
	Inteligentní parkovací systémy pro oblasti (36)
	Hromadné garáže (37)
	Zesílení dohledu nad provozem na pozemních komunikacích (38)
	Bezpečnostní úpravy nehodových míst (39)
	Rozvoj systému carsharingu (40)
	Integrované služby „mobility as a service“ (41)
	Dokončení Městského okruhu (42)
	Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy (43)
	Reforma městské správy dopravy (44)
	Zřízení fondu mobility HMP (45)
	Kampaně na podporu udržitelné mobility (46)
	Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování (47)

Tabulka 3 – Seznam všech nástrojů dopravní politiky

## 3.1 Klíčové nástroje

Klíčové nástroje dopravní politiky jsou pro splnění vize zcela zásadní, určují její uchopení v širším kontextu.

### (1) Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje

Společný, jednotný integrovaný dopravní systém veřejné dopravy pro území Prahy a celého Středočeského kraje s jedním společným organizátorem.

### (2) Rozvoj jednotného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje

Další rozvoj jednotného IDS Prahy a Středočeského kraje a to jak v prostorové tak i organizační rovině (lepší provázanost spojů, rozšiřování systému, tarifní politika, zapojení systému P+R/B+R/K+R parkovišť apod.) Odborným garantem rozvoje IDS bude jednotný organizátor IDS vybavený systémovými kompetencemi včetně koordinace výstavby jednotlivých součástí infrastruktury veřejné dopravy.

### (3) Železniční doprava – rozvoj sítě

Výstavba nových železničních tratí, železniční stanic, zastávek nebo propojení, zvyšování kapacity stávající sítě (výstavba nových kolejí, výhyben apod.), které umožní kvalitativní i kvantitativní zvýšení přepravní nabídky veřejné dopravy. Součástí rozvoje sítě je i elektrizace tratí v souladu s cílem vyššího podílu elektrifikace dopravních výkonů.

## **(4) Železniční doprava – posílení**

Zvýšení počtu spojů, rozšíření rozsahu přepravních špiček, zavedení nového nových spojení na stávající síti, zvýšení nabízené kapacity spojů nasazením kapacitnějších vozidel (delší soupravy apod.). Rozvoj služeb pro cestující.

## **(5) Metro – rozvoj sítě**

Nová trasa metra D, dostavba nových vestibulů na stávajících stanicích metra za účelem zlepšení obsluhy území.

## **(6) Metro – posílení**

Zvýšení počtu spojů, rozšíření rozsahu přepravních špiček.

## **(7) Tramvajová doprava – rozvoj sítě**

Výstavba nových tramvajových tratí, nových zastávek v rozvojových lokalitách, zavedením nových spojení, přijetím opatření přispívajících ke zvýšení cestovní rychlosti (výhybky pro vyšší rychlost, napřímení úseků apod.).

## **(8) Tramvajová doprava – posílení**

Posílení tramvajové dopravy zvýšením počtu spojů, rozšířením rozsahu přepravních špiček, nasazení kapacitnějších vozidel apod.

## **(9) Rozvoj dalších kolejových systémů**

Rozvoj lehkých kolejových systémů kombinujícího výhody tramvaje a vlaku, vyšší dynamika jízdy, komfort pro cestující, lehčí vozidlo vhodné i do uličního prostoru apod.

## **(10) Autobusová doprava – rozvoj sítě**

Rozšíření autobusové sítě do nových oblastí (nové rozvojové lokality), zavedení nového spojení, případně zlepšení plošné obsluhy stávajících oblastí (vznikem nových linek či nových tras).

## **(11) Autobusová doprava – posílení**

Posílení autobusových linek prostřednictvím zkrácení intervalů, prodloužením rozsahu špičkových období, nasazení kapacitnějších vozidel (kloubové autobusy) apod.

## **(12) Moderní informační a odbavovací systém VHD**

Moderní informační a odbavovací systém zahrnuje realtime informace ve vozidlech, v mobilních aplikacích a na zastávkách včetně možnosti přestupů, informace o aktuální situaci, nové nosiče jízdních dokladů či formy plateb, aplikace pro cestující atd.

## **(13) Bezbariérový a komfortní vozový park VHD**

Zajištění všech spojů veřejné dopravy, nebo jejich drtivé většiny nízkopodlažními a komfortními vozidly splňující nároky cestujících na moderní a atraktivní veřejnou dopravu včetně služeb typu konektivity nebo tepelné pohody.

## **(14) Preference VHD (tram i bus) v uliční síti**

Zřizování vyhrazených jízdních pruhů, vyhrazených řadicích pruhů, výlučných směrů jízdy v křižovatkách, výstavbu podélných dělicích prahů, zátkových a mysových zastávek, změny organizace provozu na pozemní komunikaci apod.; využití aktivní komunikaci mezi vozidlem a infrastrukturou (dynamická preference); využití určitých komunikací výhradně pro autobusové linky, realizace tramvajových tratí v pěších zónách.

## **(15) Zlepšení zastávek VHD**

Modernizaci zastávek veřejné dopravy (včetně okolního veřejného prostranství), bezbariérové úpravy, výstavbu přístřešků, chytré zastávky, aktuální informace v reálném čase apod.



## (16) Zlepšení přestupních bodů VHD

Modernizaci a revitalizaci přestupních bodů veřejné dopravy s důrazem na zkrácení a zatraktivnění přestupní vazby a zlepšení veřejného prostranství, odstranění bariér, zvýšení bezpečnosti a zlepšení přístupnosti přestupního bodu, přehledný informační systém při přestupu apod.

## (17) Revitalizace veřejných prostranství

Realizace nové dopravní infrastruktury nebo rekonstrukce té stávající s ohledem na kvalitu veřejného prostoru.

## (18) Zklidnění a revitalizace městských tříd

Realizace zklidňujících opatření a celkové revitalizace významných městských ulic ve prospěch pobytové funkce prostoru a udržitelných modů dopravy (více místa pro pěší, zeleň, lepší přístupnost veřejné dopravy v uličním prostoru apod.).

## (19) Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech městských částí

Zklidnění dopravy plošně (obytné zóny, zóny 30) nebo prostřednictvím lokálních zklidňovacích opatření (znemožnění průjezdu rezidenční oblastí, fyzické či psychologické prvky) apod.

## (20) Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury

Rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a její uvedení do bezvadného stavu, včetně zajištění následné systémové údržby.

## (21) Výstavba parkovišť P+R

Systémová výstavba parkovišť P+R u významných terminálů veřejné dopravy (zejména u železničních stanic a stanic metra).

## (22) Výstavba parkovišť B+R

Systémová výstavba parkovišť pro jízdní kola u významných zastávek/terminálů veřejné dopravy. Nejedná se o pouhé stojany na kola, ale také o zastřešení a dohled.

## (23) Ekonomická regulace automobilové dopravy – mýto

Výběr poplatku za vjezd do vymezené oblasti města.

## (24) Ekonomická regulace automobilové dopravy – parkovací zóny

Další rozvoj, rozšíření a optimalizace stávajících zón placeného stání, možnost zavedení celoplošného zpoplatnění parkování.

## (25) Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu

Dostavba vnějšího dálničního okruhu Prahy pro odvedení zbytné, zejména tranzitní dopravy ze zastavěných oblastí hl. m. Prahy (např. Spořilov) a Středočeského kraje.

## 3.2 Ostatní nástroje

Na rozdíl od klíčových nástrojů je třeba tyto nástroje chápat jako doplňkové.

### (26) Elektrobusy

Pořízení elektrobusů autobusů na elektrický pohon se statickým nebo dynamickým dobíjením, nebo trolejbusů s nulovými emisemi exhalací s ohledem na technologický vývoj a přínosy pro životní prostředí.

### (27) Přístupnost, bezpečnost a bezbariérovost infrastruktury pro chodce

Úprava dopravní infrastruktury ve veřejném prostoru s ohledem na zlepšení přístupnosti, komfortu (odstranění fyzických i psychologických bariér), zajištění bezbariérovosti a zvýšení bezpečnosti pro chodce. Zohlednění rozdílných skupin obyvatelstva při navrhování dopravní infrastruktury pro chodce i pobytových prostor v rámci veřejných prostranství.

## **(28) Podpora dopravní cyklistiky**

Rozvoj souvislé sítě cyklostezek, jízdních pruhů pro kola a cyklopiktokoridorů, ale také podporu rozvoje systému B+R, stojanů pro kola a dobíjecích míst pro elektrokola a jejich vzájemné provázání do jedné ucelené sítě s důrazem na liniovou celistvost; vhodné lokální změny v organizaci dopravy a zklidnění uličního prostoru.

## **(29) Rozvoj systému bikesharingu**

Systémová výstavba stanic pro půjčování kol (centrum města, terminály a přestupní body veřejné dopravy), mobilní aplikace, nabídka atraktivní kapacity systému sdílených kol.

## **(30) Výstavba nových propojení**

Příprava a realizace chybějících uličních propojení a dílčích obchvatů zastavěných oblastí v multimodálním uspořádání, tj. určených pro automobilovou dopravu, veřejnou dopravu, cyklisty a chodce v kontextu výsledku přehodnocení rozsahu a parametrů komunikačního systému Prahy.

## **(31) Dobíjecí místa pro elektromobily a elektrokola**

Systémová podpora výstavby dobíjecích míst pro elektromobily a elektrokola v ulicích i na veřejných parkovištích (včetně P+R).

## **(32) Preference ekologických pohonů vozidel**

Ekonomická a organizační podpora ekologických pohonů vozidel (snížené poplatky za vjezd, parkování, vyhrazená místa, nízkoemisní (bezemisní) zóna apod.).

## **(33) Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity dopravní infrastruktury**

Aplikace telematických systémů řízení dopravy, koordinace řízení dopravy ze strany řídicí ústředny, rozvoj a aplikace scénářů řízení dopravy při různých provozních stavech komunikační sítě, liniové řízení dopravy.

## **(34) Elektrovozy pro městské instituce, městské firmy a městskou policii**

Zajištění stále se zvyšujícího podílu elektrovozů ve vozovém parku městské policie, městských firem a městských institucí.

## **(35) Regulace taxi na základě druhu pohonu**

Organizační opatření směřující k zajištění regulace taxislužeb s nižšími emisními třídami a preference taxislužeb, které zajišťují přepravu vozy s nejvyšší emisní třídou, poháněnými elektricky nebo jinými alternativními palivy s nižším dopadem na životní prostředí než u motorů spalujících naftu či benzín.

## **(36) Inteligentní parkovací systémy pro oblasti**

Informační systém sloužící k optimalizaci využití parkovacích stání včetně optimalizace cest k těmto místům například pomocí proměnlivého dopravního značení. Součástí systému může být třeba také mobilní aplikace, speciální aplikace pro platby nebo dynamické stanovení ceny parkovného na základě poptávky.

## **(37) Hromadné garáže**

Podpora výstavby parkovacích objektů v lokalitách s výrazným deficitem parkovacích kapacit za účelem kultivace parkování v uličním prostoru, případně celkové revitalizace a uvolnění veřejného prostoru ve prospěch pobytové funkce.

## **(38) Zesílení dohledu nad provozem na pozemních komunikacích**

Zesílení dohledu nad provozem na pozemních komunikacích zejména za účelem zajištění vymahatelnosti práva (dodržování pravidel silničního provozu).

## **(39) Bezpečnostní úpravy nehodových míst**

Úprava míst se zvýšeným výskytem nebo rizikem závažných nehod s cílem zlepšení bezpečnosti (osvětlení, zklidňující opatření apod.).

## **(40) Rozvoj systému carsharingu**

Systémová podpora využívání sdílených vozidel (vyhrazená místa, nižší poplatky za vjezd do centra, parkování apod.).

## **(41) Integrované služby „mobility as a service“**

Nástroj představuje zavedení přístupu „mobility as a service“, který zahrnuje multimodální informační systém, provázání soukromých i veřejných služeb v dopravě přes jednotný přístupový bod snadno přístupný online, například přes mobilní aplikaci, volbu a zajištění vhodné kombinace dopravních prostředků včetně doplňkových služeb od začátku do konce cesty na základě přesných požadavků uživatele (např. rezervace parkovacího místa na P+R a přesný výpočet navázání následné HD, včetně nákupu jízdenky, predikce dopravní situace, platby za parkovné či mýtné, atd.).

## **(42) Dokončení Městského okruhu**

Nástroj představuje přípravu a následnou realizaci zkvalitňování silničního propojení MÚK Pelc-Tyrolka a MÚK Rybníčky.

## **(43) Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy**

Jde o strategické dokumenty pro větší zaměstnavatele a školy, které ctí základní principy plánů udržitelné mobility a slouží ke zjištění a vyhodnocování dopravního chování zaměstnanců, žáků a studentů (rodičů dovážejících žáky či studenty) a případně i návštěvníků. Na základě analýzy se navrhne řešení pro ovlivňování dopravního chování dojíždějících za účelem vyšší efektivity a udržitelnosti. Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy jsou blíže uživateli dopravního systému než plán mobility celého města/oblasti, a tudíž mohou na uživatele lépe zacílit.

## **(44) Reforma městské správy dopravy**

Reforma městské správy dopravy, dopravní infrastruktury i veřejných prostranství zejména za účelem efektivnější správy, koordinace investic a implementace principů integrovaného dopravního plánování, v rámci struktury správy města určit odpovědnost za city logistiku atd.

## **(45) Zřízení fondu mobility HMP**

Zřízení fondu mobility HMP jako určitého ekvivalentu SFDI na úrovni státu.

## **(46) Kampaně na podporu udržitelné mobility**

Propagační kampaně podporující zejména udržitelné módy městské mobility a informující o nových opatřeních města v oblasti mobility.

## **(47) Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování**

S ohledem na aktuální problémy městské nákladní dopravy Praha poskytne finanční, organizační a legislativní podporu při zavádění citylogistických opatření pro zefektivnění městského zásobování.

## 4 Sociologický průzkum

Stejně jako v případě tří sestavených scénářů, i dopravní politika byla podrobena průzkumu ke zjištění názoru veřejnosti a její podpory přijaté vize.

### 4.1 Metodika

V tomto případě byla využita totožná data jako pro průzkum postojů vůči jednotlivým scénářům, nebylo tedy potřeba je shromažďovat znovu. Metodika a základní vstupy zůstaly zachovány.

Cílem této sociologické analýzy bylo zjistit názory veřejnosti na vývoj dopravy v Praze a části Středočeského kraje ve vztahu k sestavené dopravní politice. Důraz byl kladen především na:

- identifikaci podporovaných a kritických aspektů mobility z pohledu veřejnosti;
- identifikaci rozdílů v postojích a podpoře dopravní politiky mezi skupinami obyvatel;
- popsání důvodů (ne)podpory dopravní politiky, a to zejména z pohledu sociodemografických charakteristik populace a jejich aktuálních mobilních vzorců.

S ohledem na rozdílnost původních scénářů mobility a výsledné dopravní politiky bylo na úvod nezbytné modifikovat tabulku očekávaného souhlasu či nesouhlasu s rozvojem v jednotlivých aspektech mobility v rámci konkrétního scénáře (uvedenou v dokumentu Scénáře) na tabulku očekávaného souhlasu s prvky dopravní politiky. Z multikriteriálního posouzení v rámci pracovní skupiny vyplynulo, že:

Očekávaná odpověď od respondentů „Rozhodně ano“ by v rámci souladu s dopravní politikou měla být u výroků:

- 01. železniční doprava do okolí Prahy byla posílena.
- 02. síť metra v Praze byla rozšířena.
- 03. v Praze vznikaly nové tramvajové tratě.
- 04. byl dokončen vnější dálniční okruh kolem Prahy.
- 07. šlo více peněz do oprav stávajících ulic a chodníků.
- 08. ulice ve městě poskytovaly více prostoru pro lidi a zeleň.
- 10. autobusy a tramvaje měly na semaforech přednost před auty.
- 11. se lépe jezdilo na kole do práce nebo do školy.
- 12. se jízdní kolo mohlo půjčovat přímo na ulici.
- 16. vznikla další záchytná parkoviště P+R s přestupem na veřejnou dopravu.

Očekávaná odpověď od respondentů „Spíše ano“ by v rámci souladu s dopravní politikou měla být u výroků:

- 09. ulice ve městě poskytovaly méně prostoru pro auta.
- 14. se vjezd autem do centra města reguloval pomocí mýtného.
- 15. se dále rozšiřovaly parkovací zóny.
- 17. elektromobily byly zvýhodněny před ostatními auty.
- 18. nová zástavba vznikala ve městě spíše než na polích za městem.

Očekávaná odpověď od respondentů „Spíše ne“ by v rámci souladu s dopravní politikou měla být u výroků:

- 05. byl dokončen východní Městský okruh od tunelu Blanka směrem k Jižní spojce.
- 13. se osobní auto mohlo půjčovat přímo na ulici.

Očekávaná odpověď od respondentů „Rozhodně ne“ by v rámci souladu s dopravní politikou měla být u výroků:

- 06. vznikly nové silnice, které propojí vnější dálniční okruh s Městským okruhem.

Pro každého dotázaného tedy vzniklo na základě výše zmíněných očekávaných odpovědí od respondentů jeho osobní skóre, které nabývá teoretického rozpětí od -63 do +63.

		Očekávaná odpověď od respondentů			
		Rozhodně ano	Spíše ano	Spíše ne	Rozhodně ne
Reálná odpověď	Rozhodně ano	+3	+1	-1	-3
	Spíš ano	+1	+3	-1	-3
	Spíše ne	-3	-1	+3	+1
	Rozhodně ne	-3	-1	+1	+3

Tabulka 4 – Výpočet míry souhlasu/nesouhlasu

## 4.2 Podpora dopravní politiky

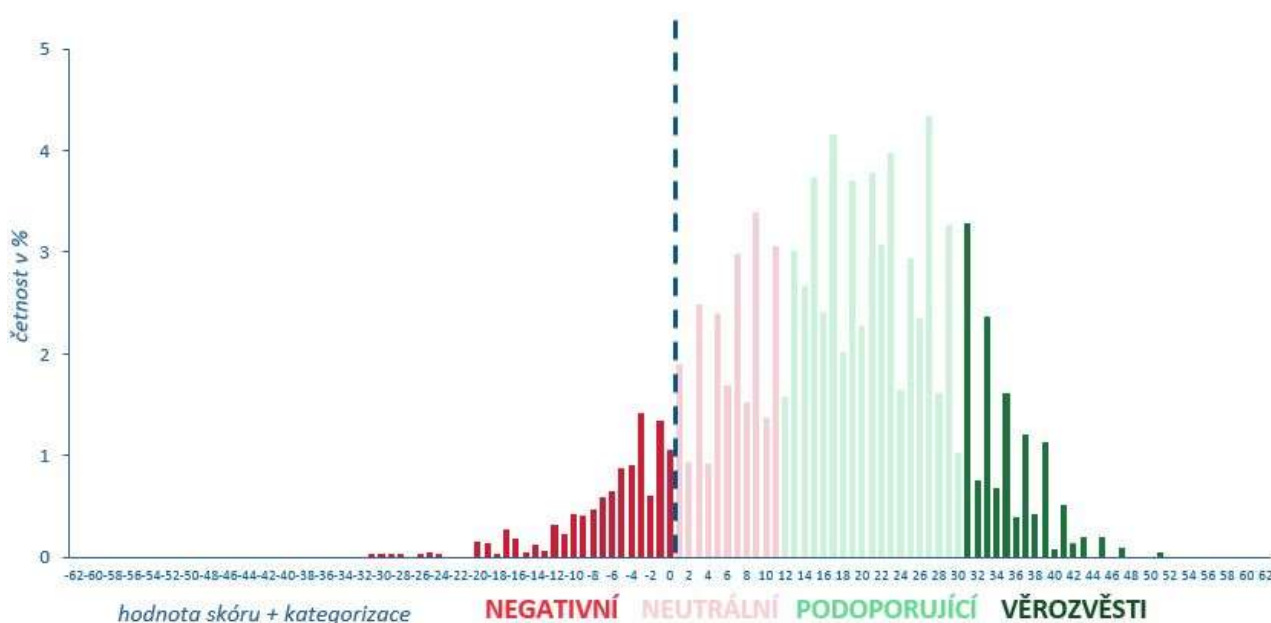
Průměrné skóre, jehož konstrukce je popsána výše, je 16,55 bodu, což je možné interpretovat jako velmi vstřícné přijetí. Rozložení je blízké tomu normálnímu, jak je patrné z následujícího obrázku.

Pro další potřeby byla veřejnost rozdělena do čtyř skupin podle míry podpory dopravní politiky:

1. První skupinu tvoří negativně naladěni jedinci, mají tedy skóre 0 nebo nižší (11 %).
2. Druhou skupinu tvoří neutrální, kteří dosahují skóre vyššího než 0, ale maximálně 11 (23 %).
3. Třetí skupinou (skórující více než 11, ale maximálně 30) jsou podporující, kterých je více než polovina (54 %).
4. Poslední skupinou, jejíž podpora dopravní politiky je nejvyšší (skóre vyšší než 30), jsou takzvaní věrozvěsti, kterých je 13 %.

V celkovém pohledu je podpora dopravní politiky větší než podpora tří původních pracovních scénářů. Mírně větší podporu má vize také mezi obyvateli Prahy než v relevantní části Středočeského kraje.

Jak je patrné, klíčový je v tomto ohledu stávající mobilitní vzorec: podpora je výrazně vyšší u těch, kteří alespoň několikrát měsíčně cestují veřejnou dopravou, naopak nižší u automobilistů, zejména intenzivních. Mezi cyklisty (kterých je ale relativně málo) je podpora jednoznačně vyšší. To, jak se lidé po Praze přemísťují pěšky, nemá na míru podpory výrazný vliv.



Obrázek 8 – Histogram: rozložení podpory dopravní politiky

Z demografických proměnných má vliv na míru podpory pohlaví respondenta: v modelech by muži dosáhli nižších skóre (což platí především pro Středočeský kraj), vyšší skóre mají vysokoškoláci a podpora se též zvyšuje s věkem (v celkovém modelu platí, že za každých deset let věku je podpora o 1,3 bodu větší).

- Dopravní politika je veřejností v obecné rovině přijímána velmi vstřícně. Pouze 11 % obyvatel Pražské metropolitní oblasti k ní má negativní postoj. Naopak 67 % se k ní staví velmi vstřícně a zbylých 23 % můžeme označit jako neutrální.
- Podpora je také mírně větší u obyvatel Prahy, což je ovlivněno primárně jejich rozdílným dopravním chováním, protože méně často po Praze cestují autem. V Praze je především vyšší podíl silných podporovatelů dopravní politiky (15 %) než ve Středočeském kraji (10 %).
- Klíčem k porozumění postojům veřejnosti jsou aktuální individuální mobilitní vzorce, tedy způsoby, jak po Praze lidé cestují. Podpora dopravní politiky je výrazně větší u těch, kteří alespoň několikrát měsíčně cestují veřejnou dopravou, naopak menší u automobilistů, zejména intenzivních. Mezi cyklisty je podpora jednoznačně větší. To, jak se lidé po Praze přemísťují pěšky, nemá na míru podpory výrazný vliv.

## 4.2.1 Podpora dopravní politiky podle druhů dopravy

S klesající frekvencí využívání veřejné dopravy významně klesá podpora dopravní politiky (čím méně člověk používá veřejnou dopravu, tím je menší šance, že bude dopravní politiku podporovat). U využívání osobního auta nebo motorky je tomu naopak – čím méně používá osobní auto či motorku, tím větší je šance, že bude dopravní politiku podporovat.

Na frekvenci využívání jízdního kola také záleží, ale nelze hovořit ani o přímé či nepřímé úměře, ani o signifikantním rozdílu mezi jednotlivými frekvencemi.

Signifikantně vyšší podporu nalezneme u lidí, kteří po Praze jednou týdně a častěji chodí, než u těch, kteří po Praze chodí několikrát ročně.



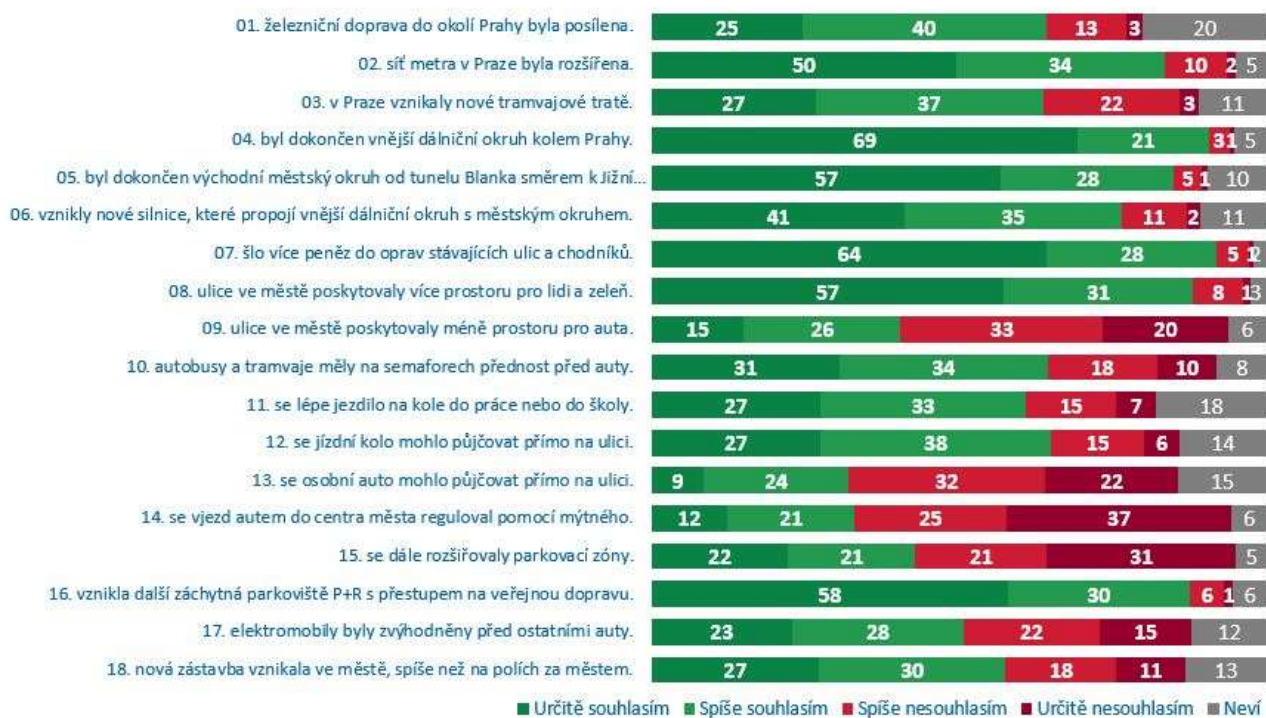




dotázaných). Již víme, že vlastnictví auta má na podporu negativní vliv. Záleží však i na tom, zda respondent vlastní pouze auto, nebo i další sledované předměty. Zatímco vlastníci auta bez ohledu na další podporují dopravní politiku v 63 % případů, vlastníci pouze auta a ničeho dalšího ji podporují v 53 % případů.

## 4.3 Aspekty mobility

Nejčastěji preferované mobilitní aspekty se z hlediska přání obyvatel v podstatě neliší. Rozdíly v preferencích vyvstávají zejména u těch aspektů, které mají menší důležitost. V celkovém pohledu je podpora pozitivně formulovaných aspektů mobility mezi obyvateli velká, pouze tři opatření podporuje méně než polovina občanů. Vnímaná důležitost je pak velmi úzce propojena s mírou podpory. Veřejnost obecně jednotlivé rozvojové prvky schvaluje. Zdůrazníme však, že uvažování o této komplexní problematice v kontextu vzájemného ovlivňování aspektů či o ekonomických možnostech je omezené a přísluší spíše odborníkům. Hodnocení jednotlivců vychází především z jejich aktuální životní zkušenosti, zejména s ohledem na vlastní aktuální mobilitní vzorce.



Obrázek 11 – Míra souhlasu celého vzorku respondentů

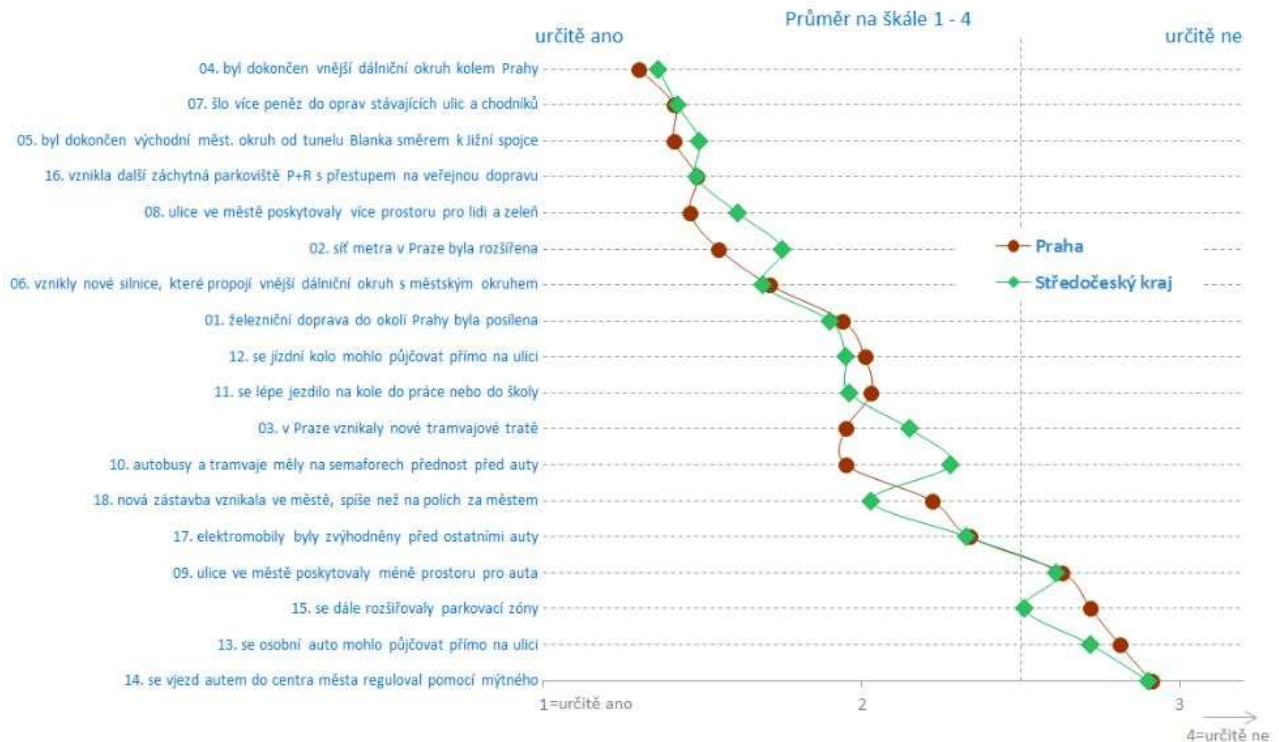
Prakticky všichni obyvatelé podporují investice do oprav ulic a chodníků, dokončení vnějšího dálničního okruhu, výsadbu zeleně v ulicích, prostor pro lidi a konečně vznik dalších záchytných parkovišť P+R. Rozdíly v preferencích vyvstávají zejména u aspektů, které mají nižší důležitost.

Více než 85 % podporu mají tato mobilitní opatření:

- 07. šlo více peněz do oprav stávajících ulic a chodníků
- 04. byl dokončen vnější dálniční okruh kolem Prahy
- 08. ulice ve městě poskytovaly více prostoru pro lidi a zeleň
- 16. vznikla další záchytná parkoviště P+R s přestupem na veřejnou dopravu

Dopravní politika ovšem obsahuje i aspekty, které budou z pohledu veřejnosti přijímány velmi kriticky. Jde především o nízkou prioritu dokončení východního Městského okruhu a vznik radiál propojujících vnější a vnitřní okruh. Problematické je též další rozšiřování parkovacích zón nebo zavedení mýta v centru města. Následující graf je seříděn podle celkového souhlasu (určitě + spíše ano).

Jak je patrné z následujícího grafu, názorové vzorce obyvatel Prahy a Středočeského kraje jsou velmi úzce provázané. Vynecháme-li skupinu těch, kteří mají k dopravní politice negativní postoj, pak nejčastěji preferované mobilitní aspekty se z hlediska přání obyvatel v podstatě neliší.



Obrázek 12 – Průměrný souhlas respondentů s aspekty mobility dle bydliště

## 5 Panelová diskuze s veřejností

10. 4. 2017 proběhla v Národní technické knihovně panelová diskuze s veřejností s možností pokládat otázky nezávislým odborníkům nejen z oblasti dopravy. Přítomni byli zástupci Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy, Fakulty architektury ČVUT, Autoklubu ČR, Krajského úřadu Středočeského kraje, městské části Prahy 2, Sdružení pro dopravní telematiku ČR a Dopravního podniku hl. m. Prahy. Veřejnosti byl velmi stručně představen celý projekt Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, především dopravní politika. Stěžejní část diskuze byla věnována dotazům z publika a také tematickým otázkám moderátora debaty.



Obrázek 13 – Průběh panelové diskuze



Obrázek 14 – Průběh panelové diskuze

## Seznam tabulek

Tabulka 1 – Strategické cíle dopravní politiky	8
Tabulka 2 – Prioritní osy Plánu mobility	15
Tabulka 3 – Seznam všech nástrojů dopravní politiky	21
Tabulka 4 – Výpočet míry souhlasu/nesouhlasu	27

## Seznam obrázků

Obrázek 1 – Členění dopravní politiky	6
Obrázek 2 – Strategické cíle	6
Obrázek 3 – Zásady dopravní politiky	9
Obrázek 4 – Prioritní osy	11
Obrázek 5 – Vnější vlivy	16
Obrázek 6 – Rizika	17
Obrázek 7 – Nástroje dopravní politiky	19
Obrázek 8 – Histogram: rozložení podpory dopravní politiky	28
Obrázek 9 – Podpora dopravní politiky podle způsobu dopravy	29
Obrázek 10 – Podpora dopravní politiky podle kombinace vlastnictví auta, kola a předplatní jízdenky	29
Obrázek 11 – Míra souhlasu celého vzorku respondentů	30
Obrázek 12 – Průměrný souhlas respondentů s aspekty mobility dle bydliště	31
Obrázek 13 – Průběh panelové diskuze	32
Obrázek 14 – Průběh panelové diskuze	32

## Seznam zkratek

AD	automobilová doprava
B+R	bike and ride (forma kombinované přepravy s návazností cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu)
C2C	komunikace vozidel mezi vozidly
C2I	komunikace vozidel s infrastrukturou
CATI	forma telefonického dotazování
CAWI	forma dotazování na on-line panelu
HD	hromadná doprava
HDP	hrubý domácí produkt
HMP	hlavní město Praha
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
MO	Městský okruh
NIMBY	„Not in my backyard“ (nechuť obyvatel k výstavbě infrastrukturních staveb v jejich blízkosti)
P+R	park and ride („zaparkuj a jed“ – forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu)
PID	Pražská integrovaná doprava
PM10	polévatý prach neboli pevné částice (PARTICULATE MATTER) menší než 10 µm
PM2,5	polévatý prach neboli pevné částice (PARTICULATE MATTER) menší než 2,5 µm
PMO	Pražská metropolitní oblast
PO	Pražský okruh
PSP	Pražské stavební předpisy
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SP	Strategický plán hl. m. Prahy
SSZ	světelné signalizační zařízení
VHD	veřejná hromadná doprava

## Záznam o vydání

6. 9. 2017 Verze se zapracováním připomínek k projednání v Radě hl. m. Prahy