

BEZMOTOROVÁ DOPRAVA VE STRATEGICKÝCH DOKUMENTECH

A. Evropské strategické dokumenty

Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility

- *Platnost:* od roku 2007
- *Číslo rozhodnutí:* (KOM 2007) 551 z 25. 9. 2007
- *Začlenění bezmotorové dopravy:*
Kapitola 21- Evropská komise identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Akční plán pro městskou mobilitu

- *Platnost:* od roku 2009
- *Číslo usnesení:* {SEK (2009) 1211}, {SEK (2009) 1212}
- *Začlenění bezmotorové dopravy:*
 - Téma 1 - podpora integrovaných politik
 - Téma 6 - optimalizace městské mobility

Bílá kniha o dopravě¹ – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

- *Platnost:* 2011 až 2050
- *Číslo usnesení:* KOM(2011) 144, v Bruselu dne 28. 3. 2011
- *Začlenění bezmotorové dopravy v kapitolách:*
 - 2.1 Snížení emisí o 60% v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility
 - 2.4. Čistá městská doprava a dojíždění, bod 30: Ve městech je přechod na čistší dopravu usnadňován nižšími požadavky na druhy vozidel a vyšší hustotou obyvatel. Možnosti výběru jsou ve veřejné dopravě širší a zahrnují rovněž chůzi a jízdu na kole. Přetíženost, špatná kvalita ovzduší a vystavení hluku dopadají na města nejvíce. Městská doprava se podílí zhruba jednou čtvrtinou na emisích CO₂ z dopravy a ve městech dochází k 69 % silničních dopravních nehod. Postupné vyřazování „konvenčně poháněných“ vozidel z městského prostředí nejvíce přispívá k významnému snížení závislosti na ropě, emisí skleníkových plynů a znečištění místního ovzduší a hluku. Tento postup bude třeba doplnit o vývoj vhodných palivových/dobíjecích infrastruktur pro nová vozidla.
 - 2.5. Deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů, mj.:

¹ Poznámka: Bílé knihy Komise jsou dokumenty, které obsahují návrhy na činnost Společenství v určité oblasti. V některých případech Bílá kniha následuje po vydání Zelené knihy, která formuluje klíčové otázky a jejímž cílem je zahájit proces konzultace o daném tématu na evropské úrovni. Bílá kniha má pro členské státy EU pouze doporučující povahu, je nezávazným dokumentem. Zabývá se mj. nutností snížit emise a přejít na nízkouhlíkové druhy dopravy. Hlavním cílem v oblasti emisí skleníkových plynů pro sektor dopravy je jejich snížení o 60 % do roku 2050 v porovnání s rokem 1990, v bližším horizontu pak o 20 % do roku 2030 proti roku 2008. Úkolem je odstranit závislost dopravního systému na ropě, aniž by bylo třeba obětovat jeho účinnost a ohrozit mobilitu.

- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂.
 - 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
 - Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.
- Příloha I, iniciativa 16: Směrem k „vizi nula“ v bezpečnosti silničního provozu: Věnovat zvláštní pozornost zranitelným účastníkům, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté, a to i pomocí bezpečnější infrastruktury a bezpečnějších technologií vozidel.
 - Příloha I, iniciativa 27: Podpora udržitelnějšího chování: Podporovat informovanost o dostupných alternativách ke konvenční individuální dopravě (méně časté používání auta, pěší chůze a cyklistika, spolujízda, Park & Ride, inteligentní prodej jízdenek atd.).
 - Bezmotorová doprava se uplatňuje jako součást integrované městské mobility.

Sdělení Komise Evropskému parlamentu – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu 2011–2020

- *Platnost:* 2011 až 2020
- *Číslo usnesení:* KOM(2010) 389 ze dne 20. července 2010
- *Začlenění bezmotorové dopravy:*

Cílem č. 7 obsaženým v nových pokynech k bezpečnosti silničního provozu v EU je snížit do roku 2020 počet úmrtí na evropských silnicích o 50 %: V roce 2008 tvořil počet smrtelných nehod cyklistů a chodců na silnicích 27 % (47 % v městských oblastech). Pro mnoho potenciálních cyklistů zůstávají skutečná nebo vnímaná bezpečnostní rizika na silnicích rozhodující překážkou. Vlády jednotlivých států a místní samosprávy se čím dál více podílejí na podpoře cyklistů a chodců, což bude vyžadovat, aby se věnovala větší pozornost otázkám bezpečnosti silničního provozu. Od roku 2003 se na úrovni EU zavádějí právní předpisy zaměřené na snížení rizika zranění (např. nárazníky na přední straně vozidla absorbující energii, moderní brzdové systémy, zrcátka eliminující mrtvý bod atd.). Bude třeba prozkoumat další opatření (např. lepší viditelnost, řízení rychlosti, odpovídající infrastruktura pro bezmotorovou dopravu, oddělení nebezpečné smíšené dopravy atd.). Vzhledem k tomu, že problém se týká především městské správy, bude se muset většina opatření zavést na místní úrovni v souladu s akčním plánem Komise pro městskou mobilitu (KOM(2009) 490). S ohledem na výrazné přínosy cyklistiky, pokud jde o životní prostředí, klima, zácpy na silnicích a veřejné zdraví, si tento způsob dopravy zaslouží, aby byla zvážena možnost podpory jeho dalšího rozvoje.

Akční plán pro městskou agendu EU

- *Platnost:* od 2018 průběžně
- *Charakteristika:* Aktivita měst a regionů, které chtějí vytvořit sadu doporučení pro Evropskou komisi a její orgány - na podzim 2018 přijat Akční plán Partnerství pro městskou mobilitu.
- *Začlenění bezmotorové dopravy* v části Aktivní způsoby dopravy a veřejný prostor:
 - Opatření 5: Vypracování pokynů platných pro infrastrukturu pro aktivní mobilitu a vhodné financování. Zatím neexistují žádné evropské normy či doporučení k navrhování a realizaci bezpečné, pohodlné, přímé a atraktivní infrastruktury pro chodce a cyklisty. V několika členských státech EU nebo konkrétních městech informace zcela chybí. Proto je cílem opatření přispět k vypracování evropských pokynů a podpořit členské země v přípravě vlastních pokynů. Dalším cílem je uvolnit větší počet investic do pěší a cyklistické infrastruktury.

- Opatření 6: Podpora a propagace aktivní a udržitelné mobility mezi veřejností. Opatření je zaměřeno na faktory a úkoly, které jsou nezbytné, a především smysluplné pro propagaci a podporu udržitelné a aktivní mobility v zemích EU. Opatření vychází z plánované studie přístupů k plánům mobility na školách a ve firmách.
- Opatření 7: Redukování rozdílů mezi směrnicemi pro vjezd vozidel do městských oblastí. Rostoucí počet různých přístupů k tomu, jak se mají vozidla pohybovat ve městech, zvyšuje zmatek v řadách místních obyvatel i firem. Cílem opatření je zvýšit transparentnost a, pokud to jde, posílit efektivitu stávajících přístupů.

B. Národní strategické dokumenty

Státní politika životního prostředí

- *Platnost:* 2012–2020 (aktualizace 2016)²
- *Usnesení:* Usnesení vlády České republiky č. 6 ze dne 9. ledna 2013.
- *Charakteristika:* Státní politika životního prostředí se zaměřuje zejména na oblast ochrany a udržitelného využívání zdrojů, ochranu klimatu a zlepšení kvality ovzduší, ochranu přírody a krajiny a bezpečné prostředí.
- *Začlenění bezmotorové dopravy:*
Cíl 2.2 Snížení úrovně znečištění ovzduší, dílčí cíl 2.2.1.13: Snížení nárůstu emisí snížením intenzity motorové silniční dopravy (podpora veřejné hromadné dopravy, podpora nemotorové dopravy, aj.)

Národní program snižování emisí České republiky (NPSE)

- *Platnost:* 2016 až 2020
- *Usnesení:* Tvorba dokumentu byla schválena 2. prosince 2015 usnesením vlády České republiky č. 978. Program byl vydán Ministerstvem životního prostředí v roce 2016 formou opatření obecné povahy (účinné od 20. 6. 2016). Jedná se o základní koncepční materiál v oblasti zlepšování kvality ovzduší a snižování emisí ze zdrojů znečišťování ovzduší zpracovaný na základě § 8 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.
- *Začlenění bezmotorové dopravy:*
NPSE stanovuje postupy a opatření k nápravě stávajícího nevyhovujícího stavu ovzduší, cíle v oblasti snižování úrovně znečišťování ovzduší a lhůty k jejich dosažení. Pracuje s různými scénáři budoucího vývoje a v návrhové části stanovuje k roku 2020 maximální množství emisí oxidu siřičitého, oxidů dusíku, těkavých organických látek, amoniaku a jemných prachových částic PM2.5, i emisní stropy pro jednotlivé sektory hospodářství. Těchto hodnot emisí má být dosaženo pomocí 23 prioritních opatření na národní úrovni ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší, která jsou uložena k plnění jednotlivým ústředním orgánům státní správy, a která jsou podrobně popsána v kartách opatření v příloze NPSE. Z těchto opatření je 15 směřováno do sektoru dopravy, 3 do průmyslu, 2 do zemědělství a 3 do sektoru domácností. Realizací opatření má být splněn i cíl NPSE, kterým je co nejrychlejší snížení rizik plynoucích ze znečištění ovzduší pro lidské zdraví, a to zejména vlivem expozice suspendovanými částicemi PM10 a PM2.5 a přízemního ozónu, dále snížení negativního vlivu znečištěného ovzduší na ekosystémy a vegetaci (acidifikace, eutrofizace, vliv přízemního ozónu) a na materiály, i k dodržení národních závazků snížení emisí a plnění platných imisních limitů.

Dopravní politika ČR pro období 2014–2020

² S ohledem na blížící se konec aktuální Státní politiky životního prostředí ČR 2012–2020 zahájilo MŽP v roce 2019 přípravu nového dokumentu, který naváže na dosavadní úsilí o zlepšení a ochranu životního prostředí, zohlední nové výzvy a stanoví cíle do roku 2030, popř. 2050.

- *Platnost:* 2014–2020 s výhledem do roku 2050
- *Usnesení:* schválen na jednání vlády ČR dne 12. 6. 2013
- *Charakteristika:* Dokument identifikuje hlavní problémy dopravního sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Hlavním cílem dopravní politiky je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko- ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.
- *Začlenění bezmotorové dopravy v rámci specifických cílů:*
 - 4.2.4 Funkční systém osobní dopravy: Nemotorová doprava je důležitou součástí dopravní obslužnosti ve městech a je důležité vytvářet podmínky pro její větší využívání. Jde o opatření ke zvyšování bezpečnosti dopravy budováním cyklistických stezek a uplatněním dalších opatření na silniční infrastruktuře. K většímu využívání zejména cyklistické dopravy je ale nutné rovněž vytvářet podmínky pro dopravu v klidu. Není možné podceňovat skutečnost, že pro využívání cyklo dopravy do zaměstnání a do škol je nezbytné zajistit podmínky pro bezpečné parkování jízdních kol, jakož i další opatření s cyklo dopravou spojená. Druhým rozměrem nemotorové dopravy je významný přínos pro turistický ruch a rekreační aktivity. Problematiku podrobněji rozpracovává návazná Národní strategie cyklistické dopravy. Opatření: Vytvářet podmínky pro větší využívání nemotorové dopravy v systému dopravní obslužnosti.
 - 4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech: Místní úpravou silničního provozu na pozemní komunikaci usměrňovat těžkou nákladní dopravu, vytvářet systém ochrany center měst před zbytnou automobilovou dopravou zavedením zón a ulic s omezeným přístupem a omezené rychlosti automobilové dopravy, městské komunikace přizpůsobovat potřebám pěšího pohybu a života ve městech, rozvíjet cyklistické stezky ve městech a pěší zóny, na okrajích měst budovat pro individuální automobilovou dopravu záchytná parkoviště P+R (Park&Ride) a K+R (Kiss&Ride) s návazností na MHD. Opatření: Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé, a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydliště na pracoviště nebo do školy. Na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy, v rámci kterých bude mimo jiné třeba dle místních podmínek v intravilánech přehodnotit využití současných chodníků pro cyklistickou dopravu a prostor pro cyklistickou dopravu vymezovat dle místních podmínek také na úrovni vozovky. Při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.
 - 4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury, 4.4.2.6 Specifika infrastruktury nemotorové dopravy: Problematika je podrobněji rozpracována v návazném dokumentu Národní strategie cyklistické dopravy. Hlavní zásady rozvoje infrastruktury nemotorové dopravy: Postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti. Segregaci cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. V hustě obydlených oblastech je vhodným řešením dle místních podmínek integrace cyklistického provozu formou vhodného uspořádání komunikace a ve spojení s realizací prvků na zklidňování dopravy. Opatření: Podporovat rozvoj pěší dopravy zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu. Zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností orientace a pro implementaci opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky

- *Platnost:* 2013 - 2020
- *Usnesení* Vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013

Cyklistika je výrazně průřezové téma, které zasahuje do kompetence několika resortů, a to na úrovni státní správy i místní samosprávy. Z hlediska kompetencí se dělí do oblasti dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort místního rozvoje). Cyklistická doprava a cykloturistika mají pozitivní vliv nejen na dopravní situaci a dopravní obsluhu území, ale současně snižují dopady na životní prostředí, zlepšují zdraví a kvalitu života obyvatel ČR.

Základní vizí Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému, v důsledku čehož dojde ke zlepšení mobility v území, rozvoj cykloturistiky v území, zlepšení lidského zdraví a ochrana životního prostředí. Opatření jednotlivých resortů jsou plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev, prostřednictvím výzkumných úkolů spojených s tematikou cyklistiky, ve spolupráce Ministerstva dopravy ČR s krajskými samosprávami, a rovněž s místními samosprávami, státními příspěvkovými organizacemi, nevládními neziskovými organizacemi, privátním sektorem apod.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020

- *Platnost:* 2011 až 2020, s aktualizací v roce 2017
- *Usnesení vlády* ze dne 27. února 2017 č. 160 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017. Původní strategie byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.

Národní strategie BESIP 2011–2020 vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřující k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v ČR. Současně vytváří podmínky pro zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností BESIP ovlivnit. Vychází z Dopravní politiky ČR pro léta 2005–2013, která zakotvuje zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy za jeden z pěti specifických cílů české dopravní politiky.

Cílem NSBSP je dosáhnout do roku 2020 v porovnání s rokem 2009 snížení počtu usmrcených na úroveň průměru zemí EU (tj. cca o 60 %) a současně i počtu těžce zraněných o 40 %. Základem vize je přesvědčení, že bezpečnost na silnici je dána bezpečností komunikace jako takové, bezpečností dopravního prostředku a bezpečného chování jejich uživatelů.

Naplnění cílů se při revizi stále nedařilo dosáhnout. Nejhorší byla situace ve skupině zranitelných účastníků silničního provozu tedy pěších a cyklistů.

Z analýzy vyplývá, že více než dvě třetiny nehod zavinili řidiči v produktivním věku mezi 25-65 lety. Pokud se však vezme v úvahu velikost věkové skupiny, pak jednoznačně dominují mladí řidiči ve věku 19–24 let. Nejvíce nehod podle druhu vozidel zavinili řidiči osobních automobilů. Zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté) jsou jako viníci v menšině, v případě chyby pak ohrožují většinou jen sami sebe.

Aktualizace strategie v roce 2017 zdůrazňuje cíle, které jsou zaměřené na zranitelné účastníky dopravního provozu, jako jsou děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, senioři atp. Mezi konkrétními opatřeními akčního programu (2017 – 2020) jsou:

- provádět bezpečnostní audit v rámci procesu výstavby komunikací se zvláštním zřetelem na zranitelné účastníky dopravního provozu (K1.1)
- postupná úprava míst častých dopravních nehod (K1.3, K1.5)
- budovat bezpečnou dopravní infrastrukturu pro zranitelné účastníky dopravního provozu (K4.1-8)
- preventivně informační aktivity zaměřené na cyklisty, seniory a osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (Ú2.5, Ú2.7, Ú2.9)

Strategie státní politiky cestovního ruchu

- *Platnost:* 2014–2020
- *Usnesení vlády č. 220/2013 z 27. 3. 2013.*

Cykloturistika spolu s dalšími formami aktivní, šetrné turistiky jako pěší turistika, vodáctví, hippoturistika apod. splňují požadavky na moderní turistický produkt.

Cyklostrategie 2013 navazuje na usnesení:

- Akce 16: Zdokonalení údajů a statistik
- Akce 17: Zřízení střediska pro sledování městské mobility
- Akce 18: Přispění k mezinárodnímu dialogu a výměně informací
- Akce 20: Inteligentní dopravní systémy (ITS) pro městskou mobilitu

Strategie udržitelného rozvoje České republiky 2030

- *Platnost:* 2017–2030
- *Usnesení vlády ČR ze dne 19. dubna 2017*
- *Charakteristika:* Strategický rámec Česká republika 2030 (<https://www.cr2030.cz/strategie/>) je základní dokument státní správy pro udržitelný rozvoj a zvyšování kvality života obyvatel. V šesti klíčových oblastech shrnuje, kam rozvoj České republiky dospěl, jakým čelí rizikům a jakých příležitostí může využít. Pro každou oblast formuluje strategické i specifické cíle.

V roce 2018 byl vládou schválen také Implementační plán ke Strategickému rámci ČR 2030. Tento Implementační plán stanovuje pro každý z 27 specifických cílů soubor doporučení a opatření, který se vztahuje na příslušného gestora (nejčastěji příslušné ministerstvo). Více na https://www.mzp.cz/cz/ceska_republika_2030.

4 Obce a regiony, 4.4 Adaptace sídel na změnu klimatu: 444. Stát chce podporovat města v postupném odklonu od automobilové dopravy a zvýšit podíl elektromobility včetně infrastruktury pro dobíjení elektromobilů a obnovitelně provozované mobility. Přeprava musí brát ohled na potřeby obyvatelstva, které vyvolá stárnutí i měnící se životní styl. Nové dopravní politiky ve městech se budou prostřednictvím plánů udržitelné městské mobility odklánět od jednostranné preference a zvýhodňování individuálního automobilismu. Místní správa by měla motivovat lidi ke změně dopravního chování směrem k udržitelnějším formám mobility, ale také sahat k výrazným administrativním restrikcím a zpoplatnění vjezdu či parkování osobních aut v některých částech měst. Nutné jsou také investice do infrastruktury pro cyklistiku a pěší, podpora sdílení dopravních prostředků či služeb a vytváření sítě účelových komunikací (stezek pro pěší, cyklisty a cyklistky, in-line bruslaře a bruslařky, sjezdových chodníků ap.) a kompaktních, pěšky dostupných sousedství. Páteří přepravy v regionech bude spolehlivá a čistá veřejná doprava. Ačkoliv ji nadále budou poskytovat jednotliví dopravci, stát chce postupně integrovat krajské dopravní systémy do národního s navzájem provázanými jízdními řády, sjednocenými podmínkami přepravy, vzájemným uznáváním jízdenek, minimálními přestupními vzdálenostmi a společným informačním systémem. Hodlá také propojovat veřejnou dopravu s individuálními prostřednictvím systémů typu B+R (budováním míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol v blízkosti zastávek či terminálů veřejné hromadné dopravy), P+R (budováním záchytných parkovišť v blízkosti zastávek či terminálů veřejné hromadné dopravy) a K+R (zřizováním míst pro krátké zastavení nebo vyčkávání osobních vozidel v blízkosti zastávek či terminálů veřejné hromadné dopravy).

Specifické cíle:

- 19 Města a obce omezila emise skleníkových plynů a adaptovala se na negativní dopady změny klimatu.
 - 19.4 Zvyšuje se podíl veřejné zeleně v městských aglomeracích.

- 19.5 Významně roste délka cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty a cyklistky. Opatření se odkazuje na doporučení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020: Jednou z hlavních podmínek pro podporu cyklistické dopravy je výstavba a údržba potřebné cyklistické infrastruktury.
1. VÝSTAVBA – Zajistit podporu výstavbě cyklistické infrastruktury. Zajištění každoroční finanční podpory na realizaci cyklistické infrastruktury v rámci výdajů SFDI a krajů (spolu s dalšími evropskými zdroji) na:
 - a) projektovou přípravu budování cyklistických stezek (jedná se zejména o finanční podporu při zajištění projektové připravenosti menších obcí);
 - b) výstavbu a údržbu cyklistických stezek, společných stezek pro chodce a cyklisty a dalších vhodných komunikací pro cyklisty (zvláště v extravilánu);
 - c) realizaci cyklistických pruhů na místních komunikacích a projektů ke zvýšení bezpečnosti (např. křížení cyklostezek);
 - d) metodické vedení k realizaci ekonomicky levných cykloopatření, které výrazně napomohou rozvoji cyklistické dopravy v území:
 - na základě požadavků místní samosprávy realizovat cyklistické pruhy na státních a krajských komunikacích, pokud jsou k tomu uzpůsobené podmínky;
 - podporovat využívání dopravně-organizačních opatření zohledňujících provoz cyklistů (možnost vjezdů do pěších zón a do jednosměrných ulic, zřizování zón 30 km/h, atd.);
 - při stísněných podmínkách použití užších cyklistických komunikací;
 - koordinovat se správcí a vlastníky sítí, tj. ČEZ, ČD, RWE, apod. přeložky sítí, které jsou velmi podstatnou položkou stavby cyklostezek, případně získat ze strany těchto subjektů určitou formu podpory.
 2. REKONSTRUKCE A NOVOSTAVBA – Realizace opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, cyklistické stezky, lávky, podjezdy) v rámci novostaveb a rekonstrukcí státních a krajských komunikací a v rámci železničních staveb (spolupráce od zadání projektové dokumentace).
 3. INTERMODALITA – Realizace opatření, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti jak denního dojíždění do práce a do škol, tak i cykloturistiky, aby byla zajištěna:
 - a) přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systému Bike & Ride na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a veřejné městské dopravy;
 - b) výstavba cykloparkovišť a úschoven jízdních kol v rámci budování dopravních terminálů;
 - c) možnost přepravy kol v prostředcích veřejné dopravy (zejména železnice, cyklobusy);
 - d) podpora systému veřejných půjčoven jízdních kol.
 4. OPUŠTĚNÁ DRÁŽNÍ TĚLESA – Využívat drážních těles po rušených železničních tratích pro vybudování cyklistických stezek. Obce budou podávat průběžně žádost na SŽDC o bezúplatné převedení majetku státu na obce ve veřejném zájmu, které bude podmíněno souhlasem vlády ČR. Bude prověřena možnost zjednodušení převodu opuštěných drážních těles za účelem vybudování cyklostezek, popřípadě doporučit vstřícnost a urychlené vyřizování takových žádostí.
 5. VODNÍ TOKY A ŘÍČNÍ STEZKY – Podporovat vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků. Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou proběhne územní, stavební a kolaudační řízení buď společně, anebo následně v přímé koordinaci (cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace – cyklostezka + účelová komunikace).

6. POLNÍ A LESNÍ CESTY – Využívat pozemkových úprav a lesních cest pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury. Z hlediska budování cyklistické infrastruktury jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty, které zároveň naplňují účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

NSRCD navrhuje úpravu Pravidel pro poskytování příspěvku ze SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek:

- Zvýhodnit výstavbu cyklostezek v úsecích s vysokou intenzitou silničního provozu, které cyklisté musí nyní používat na svých cestách do zaměstnání a škol;
- Ve stísněných podmínkách umožnit zúžení cyklostezek ve vztahu k minimálním šířkám s definováním bezpečnostních prvků a zábran, (například při zřízení mostků sloužících jako bariéra pro auta mohou být šířky 1,0 m).

19.6 Významně se zvyšuje počet bezemisních a nízkoemisních vozidel.

Národní akční plán čisté mobility

- *Platnost:* 2015-2018 s výhledem do roku 2030
- *Vládní usnesení* ze dne 20. listopadu 2015

Národní akční plán čisté mobility (dále také NAP CM) se zabývá elektromobilitou, CNG, LNG a v omezené míře vodíkovou technologií. Z důvodu přímé vazby na směrnici 2014/94/EU se tento dokument primárně vztahuje na ta alternativní paliva, u nichž uvedená směrnice požaduje po členských státech, aby v rámci výše vnitrostátního rámce definovaly národní cíle pro rozvoj příslušné infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, případně tam, kde toto považuje za žádoucí. Zároveň je předkládán v návaznosti na základní strategické dokumenty vlády ČR v oblasti energetiky, dopravy a životního prostředí za účelem naplnění základních energetických, environmentálních a dopravněpolitických cílů ČR:

- snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí, zejména pokud jde o emise látek znečišťujících ovzduší a emise skleníkových plynů,
- snížení závislosti na kapalných palivech, diverzifikace zdrojového mixu a vyšší energetická účinnost v dopravě.

Koncepce městské a aktivní mobility ČR³

- *Platnost:* 2021–2027 s výhledem do roku 2050
- *Vládní usnesení* ze dne 11. ledna 2021

Koncepce městské a aktivní mobility je návazným dokumentem na Dopravní politiku České republiky. Přenáší některé její zásady do úrovně krajské a zejména obecní samosprávy, ale problematika plánování udržitelné městské mobility i nadále patří do samostatné působnosti jednotlivých měst a obcí.

Plánovacím nástrojem je SUMP, tj. princip, že dopravní toky v rámci města a kraje hrají hlavní roli při formování stavu dopravy a následně kvality života. Ministerstvo dopravy ČR bude nadále hrát roli aktivního koordinátora a podporovatele implementace SUMP.

³ <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1313/koncepce-mestske-a-aktivni-mobility?fbclid=IwAR3t7bTV-etmKkpseOP-azOqRJe9p02D7EG2dLgcQNkauA8R0oV0UYK6rIA>

Základní vizí je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, a to dle jednotlivých kategorií sídel. Součástí materiálu je také část „Podpora aktivní mobility“.

C. Strategické a koncepční dokumenty hl. města Prahy

Strategický plán hl. m. Prahy

- *Platnost:* 2016-2030
- *Usnesení:* Schválen Radou hl. m. Prahy 24. 11. 2016

Pro dlouhodobé plánování rozvoje města je klíčovým dokumentem strategický plán. Jeho cílem je poskytnout veřejnému i soukromému sektoru základní představu o socioekonomickém směřování města. Strategický plán hlavního města Prahy, který byl schválen 24. 11. 2016 Radou hl. m. Prahy, se skládá ze tří základních celků, kterými jsou analytická část Strategického plánu, návrhová část Strategického plánu a implementační část Strategického plánu.

Návrh postupu implementace dokumentu byl nastaven usnesením Rady hl. m. Prahy číslo 1866 ze dne 15. 8. 2017. Na základě tohoto usnesení bude implementace Strategického plánu rozdělena do 4 období, která se kryjí s cyklem voleb do místních zastupitelstev. Z tohoto důvodu je první realizační program jednoletý a 3 následující realizační programy budou čtyřleté. Součástí tohoto systému je také pravidelná evaluace, kdy v posledním roce účinnosti realizačních programů bude vyhodnoceno, jak realizace projektů vede k naplnění stanovených cílů.

Podpora bezmotorové dopravy je definována Strategickým plánem hl. m. Prahy schváleným v listopadu 2016, respektive jeho strategickým cílem 1.5 Udržitelná mobilita:

... 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 %.“

V oblasti bezmotorové dopravy se plán odkazuje na dokument Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. m. Praze do roku 2020.

Více na <http://strategie.iprpraha.cz/>, realizační program 2018 je ke stažení na <http://www.iprpraha.cz/clanek/1401/dokumenty-ke-stazeni>.

Prostředí (str. 72)

- Respektování principů udržitelného rozvoje
- ... tak, aby se stala městem čistým, zdravým a harmonickým.
- ... zejména redukcí znečištění ovzduší a snižování hlukové zátěže

Čisté a zdravé město (str. 74)

- 84% znečištění ovzduší Nox – mobilní zdroje/emise z dopravy (ČHMÚ)
 - o „Prakticky všechny monitorovací stanice na území Prahy vykazovaly v období 2000–2006 stoupající trend koncentrací škodlivin NO₂ a PM₁₀ a dochází i k překročení navrhovaného imisního limitu pro roční průměrnou koncentraci PM_{2.5}.“

Strategické cíle:

- P1 Postupné zlepšení kvality ovzduší a vod, snížení hlukové zátěže

...Realizace některých ozdravných opatření investičního charakteru již probíhá (výstavba silničních okružních tras, rozvoj sítě metra, výrazná podpora MHD apod.), nezbytné patrně budou i další legislativní a technicko-organizační kroky (regulace dopravy v centru aj.). Klíč ke zlepšení současné situace však nedejde v rukou pouze představitelé města a státu, ale také samotní Pražané. Ti mohou stav většiny složek životního prostředí svým chováním bezprostředně ovlivnit, a to například změnou svého postoje k individuální automobilové dopravě. Její současné nadměrné užívání v městském provozu je totiž podporováno i subjektivními prestižními důvody.

P 1.1. Redukce znečištění ovzduší

Omezovat na nezbytnou míru automobilovou dopravu především v centrální oblasti města a regulovat nabídku těch aktivit, které ji sem přitahují.

Preferovat ekologicky vhodnější dopravní prostředky, zvláště v historických nebo přírodně cenných částech města a v rekreačních zónách.

Infrastruktura – Přednost Lidem

Město se rozhodlo, že bude hledat optimální limity automobilové dopravy za přispění atraktivní veřejné dopravy sjednocené v rámci Prahy a podstatné části regionu Střední Čechy do integrovaného dopravního systému. Tento přístup umožňuje mimo jiné postupně zlepšovat podmínky pro pohyb pěších a cyklistů. (str. 95)

I 1.1. Preference veřejné hromadné dopravy

Uspadnit orientaci cestujících a pohyb starších a tělesně postižených občanů (zlepšení bezbariérové přístupnosti veřejné dopravy – především stanic metra, zvyšování podílu nízkopodlažních vozidel), význam bezbariérové přístupnosti poroste vlivem stárnutí obyvatelstva Prahy. (str. 100)

I 4 Příznivé podmínky pro pěší a cyklisty (str. 105)

Tyto městské prostory je třeba rehabilitovat a uliční prostory spravedlivě rozdělit mezi pěší, veřejnou, cyklistickou a individuální automobilovou dopravu. →...

...Obdobně se v Praze postupně zlepšuje nabídka cyklistických tras a stezek. Cyklistika je v Praze a jejím okolí stále vyhledávanější volnočasovou a rekreační aktivitou, Praha se také stává cílem zahraničních cykloturistů. Zpracovaný generel cyklistických tras směřuje k cyklistice jako alternativnímu druhu dopravy včetně integrace cyklistů v dopravním systému města v nových ulicích, v úpravách stávajících ulic a jinde. Na již vybudovaných cyklistických trasách byl v posledních letech zaznamenán nárůst počtu lidí využívajících jízdní kolo pro pravidelné cesty do škol a do zaměstnání. Nabídka bezpečných tras v exponovaných městských prostorech, zejména v centru města, je ale stále nedostatečná. ...

I 4.2 Zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu, rozšiřování sítě cyklostezek (str. 106)

- Zdokonalovat síť cyklistických tras v souladu se zpracovaným generelem – především budovat a vyznačovat bezpečné cyklistické stezky, integrovat cyklistiku bezpečným způsobem v rámci výstavby nových ulic a rekonstrukcí stávajících ulic.
- Dbát na rozšiřování cyklistické infrastruktury (stojany, informační tabule, mapy apod.).
- Ve spolupráci se Středočeským krajem zlepšit úroveň spojení Prahy a jejího okolí kvalitní sítí cyklistických tras a stezek, včetně zlepšení kvality a prostupnosti mezinárodních cyklistických tras.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (PUMP)⁴

- *Platnost:* 2019-2030
- *Usnesení:* Schváleno usnesením ZHMP 7/32 ze dne 25. 4. 2019
- *Charakteristika:* Tento dokument navazuje na Strategický plán hl. m. Prahy a blíže rozpracovává oblast dopravy.

Základním východiskem dopravní politiky je společná vize mobility:

„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.“

Plán mobility je také jednou z důležitých podmínek pro možnost čerpání finančních prostředků z Evropské unie – pro Operační program doprava (OPD) a Integrovaný regionální operační program (IROP) pro žádosti předkládané po 1. 1. 2018.

Součástí dokumentu jsou:

P+ Dopravní politika

Hlavní město Praha schválilo novou koncepci dopravní politiky, která nahrazuje původní zásady z roku 1996. Dokument vznikl na základě odborné diskuse, na jeho znění se shodli zástupci napříč politickým spektrem a je navržen do roku 2030 s dalším výhledem. V souladu s konceptem udržitelné mobility dokument počítá s větším zaměřením na veřejnou, zejména kolejovou dopravu, a také na chůzi a cyklistiku. Automobilová doprava se má naopak postupně regulovat a omezovat tak, aby se snižovaly její negativní dopady na zdraví obyvatel.

P+ Návrh

P+ Návrh je hlavním výstupem Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Obsahuje také souhrnnou informaci o předchozí Analýze a Dopravní politice. Vydán byl 29. března 2019 včetně stanoviska Ministerstva životního prostředí k vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. SEA). Vychází ze zpracovaného konceptu, který byl schválen v září 2018.

Rozvoj bezmotorové dopravy je náplní tzv. standardních opatření zejména v oblastech:

- 3.1.7. Revitalizace městského prostoru, kde byly vybrány především projekty s vyšším zatížením pěší dopravou;
- 3.1.8. Bezbariérovost infrastruktury, kde jsou zastoupeny projekty k odstranění bariér ve veřejné hromadné dopravě a zvyšování pěší prostupnosti veřejného prostoru;
- 3.1.9 Bezpečnost dopravy (úprava nehodových míst).

V rozvojových opatřeních se jedná zejména o kapitoly:

- 3.2.9. Parkoviště P+R a B+R (č. 137 zpracování studie na výstavbu parkovišť B+R v rámci podpory multimodálního cestování);
- 3.2.12. Podpora dopravní cyklistiky (výstavba cyklostezek, č. 601 cyklistická propojení HMP a Středočeského kraje, č. 103 naplňování dílčí koncepce cyklistické dopravy, č. 110 formulace

⁴ <http://www.poladprahu.cz/cs/uvod>

Strategie rozvoje bezmotorové dopravy, č. 507 formulace Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem, č. 111 zajištění bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor);

3.2.13. Nová pěší propojení (výstavba několika nových pěších propojení vč. lávek k překonání liniových bariér, dále č. 136 legislativní opatření k optimalizaci pohybu ve sdíleném veřejném prostoru, č. 442 formulace Akčního plánu na realizaci stezek podél místních komunikací);

3.2.14. Zklidňování dopravy (č. 182 formulace Strategie BESIP pro HMP, č. 189 Informační základna o pěší dopravě, č. 389 Program zřizování pěších zón v centru města, č. 390 Program zřizování zón 30);

3.2.17. Kampaně na podporu udržitelné mobility (využívání PID, správné chování ve VHD, č. 32 Čistou stopou Prahou, č. 514 Finanční podpora programů pro ZŠ, č. 512 Program zaměřený na vzdělávání studentů SŠ a VŠ)

3.2.18 Inovace v městské správě dopravy (č. 459 Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy)

P+ Scénáře

Základem pro vizi mobility je Strategický plán hl. m. Prahy, konkrétně jeho aktualizace z listopadu 2016. Na tento společný fundament navazují strategické cíle a prioritní osy Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí doplněné o tři různé scénáře vyjadřující tři možné cesty dosažení vytyčených cílů (Praha efektivní, Praha racionální a Praha liberální). Tyto scénáře se staly předmětem diskuze s odborníky na workshopu P+ i základem pro sociologický průzkum mezi obyvateli Prahy a Středočeského kraje. Výsledky jsou rovněž shrnuty v tomto dokumentu.

P+ Analýza

Dokument je výstupem první fáze projektu – analýzy. Kromě obsahu zadání a strategického rámce popisuje základní charakteristiky definující stav mobility v Praze. Výstupem je souhrnná analýza silných/slabých stránek a příležitostí/hrozeb. Závěry analýzy se potom odrážejí ve tvorbě scénářů i hledání společné vize mobility pro Prahu a okolí.

Více na <http://poladprahu.cz>.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. m. Praze do roku 2020⁵

- *Platnost:* 2010-2020 (aktualizace 2014)
- *Usnesení:* Vychází z usnesení vlády č. 678 ze dne 7. 7. 2004 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy v České republice a z usnesení rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 323.93 z roku 1993.

Koncepce stanovuje hlavní a podpůrné cíle v oblasti cyklistické dopravy a nástroje pro jejich naplňování.

Hlavní cíle:

- *Zvýšit přepravnost cestujících na kole v Praze na 5 – 7 % celkové přepravní kapacity v létě a na 2 – 3 % celkové přepravní kapacity v zimě.*

⁵ <https://www.databaze-strategie.cz/cz/pha/strategie/koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy-a-rekreacni-cyklistiky-v-hl-meste-praze-do-roku-2020>

- *Integrovat dopravní cyklistiku jako rovnoprávný a pro město výhodný druh dopravy do dopravního prostředí města a do všech „urbanisticko-komunikačních“ plánů, studií a projektů.*
- *připravit a iniciovat takové změny zákonů, vyhlášek, norem a TP, které poskytnou cyklistům v Praze maximální uživatelské bezpečí a zvýší vlivnost dopravního prostředí města*

Studie city logistiky, IPR, 2019

- **Usnesení:** Studie byla zpracována na základě usnesení Rady hl. m. Prahy ze dne 19. 12. 2017.

Jedná se o studii, nikoli o strategický dokument. Její součástí je rozsáhlá analýza situace nákladní dopravy ve městě, parkování zásobujících vozidel, ale např. i analýza e-commerce.

Další část studie je věnována nástrojům city logistiky používaným v zahraničí a jejich možné přenositelnosti do pražského prostředí. V rámci studie byla řešena i otázka city logistického neboli městského konsolidačního centra, které bývá v souvislosti se city logistikou často zmiňováno. Neméně důležité jsou ale i ostatní nástroje ke zmírnění negativních dopadů nákladní dopravy ve městě jako jsou např. používání nákladních kol, omezení vjezdu motorových vozidel do centra města, inovativní způsoby parkování, používání balíkomatů, skladovacích kontejnerů nebo zapojení železnice a lodí do přepravního řetězce.

Územní energetická koncepce hlavního města Prahy

- **Platnost:** 2013 - 2033

7.4. Bezmotorová doprava

„Bezmotorová doprava (pěší, cyklistická, koloběžková) je bezesporu z hlediska energetické náročnosti nejvýhodnější způsob dopravy. Má však – nehledě na počasí - významné limity v délce cest, kterou jsou pěší či cyklisté schopni v rozumné době překonat.“

„Při systematické podpoře rozvoje však význam cyklistické dopravy může být výrazně vyšší“

- Kategorizace cyklistických tras v Praze
- Monitoring cyklistů za pomoci sčítačů – zaznamenaný nárůst „mezi lety 2010 a 2012 zvýšil o téměř 50 %“
- Vhodnost CD v oblastech se špatným napojením na MHD
- CD má velký potenciál, ale pouze za systematického rozvoje a zlepšování infrastruktury

2.6 Podpora bezmotorové dopravy

Mezi hlavní problémy cest pro bezmotorovou dopravu patří častá nevhodná řešení křížení bezmotorových tras s komunikacemi pro automobily, které odrazují méně zkušené uživatele. Cyklisté si také stěžují na obtížnou průchodnost ucelenými obytnými celky, kde se vytvářejí zbytečné a komplikované zajiždky odrazující od použití kol. Co se týče vybavení tras, chybí například dostatečná infrastruktura k odstavování jízdních kol zejména v okolí terminálů kolejové MHD. Kvalitu infrastruktury – cest a odpovídajícího vybavení – však může hl. m. Praha ovlivnit.

Doporučovaný postup:

- Zajistit důslednou identifikaci nevhodných a nebezpečných křížení významných tras bezmotorové dopravy s jinými druhy dopravy a jejich zlepšování. Cílem je odstranit překážky v bezmotorové dopravě, zejména zajistit bezpečnost a průchodnost území.
- Zvyšovat průchodnost území pro cyklistickou dopravu; například umožnit, aby byl v jednosměrných komunikacích pro motorová vozidla umožněn průjezd cyklistů v protisměru; umožnit (nikoli preferovat před chodci) vjezd cyklistů do pěších zón a další.

- Provéřit možnosti rozvoje systému veřejných půjčoven jízdních kol na území hl. m. Prahy u ucelených sídelních celků a terminálů MHD.
- Zajistit dostatečné kapacity k odkládání jízdních kol v blízkosti stávajících a budovaných zastávek a stanic veřejné kolejové dopravy. Tato místa musí být vhodně vybrána z hlediska dostupnosti (a dohledu před krádežemi) a současně nesmí omezovat volný pohyb ostatních uživatelů.

Doprava – 3.1.6.

..., „Patří k nim zavádění pokročilého řízení dopravy zvýšením počtu SSZ na křižovatkách schopných absolutní preference vozidel MHD (autobusy, tramvaje), dále rozšiřování preferenčních pruhů pro veřejnou dopravu, taxi aj. motorová vozidla s uděleným právem průjezdu či také výstavba dalších parkovišť P+R v blízkosti konečných stanic linek metra, aby cestující do centra preferovali pro své cesty veřejnou dopravu.“...

Více: http://envis.praha-mesto.cz/UEK_2013/index.html

Regionální inovační strategie pro hlavní město Prahu

- *Platnost: 2014 - průběžně*

Regionální inovační strategie hlavního města Prahy (RIS HMP) je specificky zaměřeným koncepčním dokumentem, který rozpracovává vybrané cíle Strategického plánu hlavního města Prahy. Jejím cílem je rozvinout potenciál města v oblasti výzkumu, vývoje a inovací a najít pražské samosprávě v tomto procesu vhodnou roli. Je určen všem, kteří mají zájem o zvýšení konkurenceschopnosti hlavního města a zvýšení domácího i mezinárodního povědomí o ekonomických parametrech a kvalitách Prahy.

Zmínky o bezmotorové a inovativní mobilitě:

Strategický cíl A2: Zapojení firem do inovativních řešení pro veřejnou správu

- Cílem je naučit samosprávu formulovat zadání pro výzkumný a podnikatelský sektor, která by stimulovala aktivity obou sektorů a jejich vzájemnou spolupráci při řešení regionálních společenských potřeb. Jde například o potřeby v oblasti zajištění bezpečnosti, energetiky, příznivého životního prostředí, bydlení, veřejných služeb (doprava, školství aj.), poskytování služeb s využitím nových ICT a IT řešení.
- Aktivní zapojení Prahy do iniciativy Smart Cities and Communities v rámci programu Horizont 2020 - Nový program Horizont 2020 Evropské unie nabízí specifické podpůrné programy určené pro rozvoj měst a jejich spolupráce navzájem za účelem zvyšování kvality života ve městech. Pro Prahu se tak otevírá příležitost využít dodatečné zdroje na svůj rozvoj, kterou by měla s ohledem na omezený přístup ke strukturálním fondům maximálně využít. financování: EU – PROGRAM HORIZONT 2020

Více na:

http://www.rishmp.cz/public/67/a5/75/1907046_526968_Priloha_c._1_k_usneseni_Zastupitelstva_HMP___Regionalni_inovacni_strategie_hl._m._Prahy.pdf

Smart Cities and Communities <http://eu-smartcities.eu/content/presenting-european-innovation-partnership-smart-cities-and-communities>

Horizont 2020 <http://www.h2020.cz/cs/spolecenske-vyzvy/inteligentni-doprava/informace>

Koncepce účinnější péče o památkový fond v hlavním městě Praze

- *Platnost: 2000 - průběžně*

Uchovat a rehabilitovat urbanistické, architektonické, kulturněhistorické a umělecké hodnoty Prahy a aktivně předcházet jejich narušování a eliminaci při současném koncepčním chápání města jako živé

vývojové struktury je základním strategickým cílem památkové péče v hlavním městě. Předmětem památkové ochrany podle platné právní úpravy jsou nejen nemovité kulturní památky, ale i prostředí, v němž se uplatňují, a které nesmí být nevhodně narušeno.

Bezmotorové dopravy se týkají následující ustanovení:

Urbanistická struktura: ... nesmí být modifikována vzhledem k dopravní infrastruktuře. (str. 27)

11/ Uliční interiér (str. 34)

1. Dlažby a povrchy ulic

Tradiční vysoká kvalita pražských kamenných dlažeb, a zejména pak výtvarná nápaditost mozaikových chodníkových dlažeb, musí zůstat zachována a být obnovena v místech, kde zanikla. Obnova povrchu se řídí těmito základními zásadami:

1/ Úroveň zdláždění není možné zvyšovat a je žádoucí ji vracet na původní nižší úroveň.

2/ Je nezbytné v maximální možné míře zachovat původní zdláždění, poškozené plochy chodníku, resp. vozovek předláždít a doplnit adekvátním způsobem. Rezidua historické a atypické dlažby i patníky musejí být zachovány.

3/ Náhrada původního zachovaného zdláždění novými kostkami je, až na technicky zdůvodnitelné případy, nepřipustná. Nepřipustná je též náhrada jinými typy kostek, resp. dlaždic z jiných materiálů, případně volba jiného povrchu komunikací (asfalt).

4/ V místech, kde zdláždění zaniklo, bude postupně realizováno zdláždění tradiční, a to s výjimkou hlavních dopravních tepen.

5/ Inovativní vstupy typů firemních nápisů před obchody jsou možné, musí však být založeny na vysoce kvalitním výtvarném návrhu a tradičních materiálech a technologii pokládky.

2. Městský mobiliář

Prostor pro umístění městského mobiliáře je silně omezen a územně strukturován. Veškerý městský mobiliář musí být na prvotřídní estetické a výtvarné úrovni tak, aby svou nízkou kvalitou neporušil vysokou úroveň pražského uličního interiéru.

Více na http://pamatky.praha.eu/public/c5/ee/37/941275_140342_Koncepce_MHMP.pdf

Místní agenda 21 – Praha

- *Usnesení:* Hlavní město Praha jako kraj se oficiálně přihlásilo k principům MA21 v roce 2013 vstupem do zájmového sdružení Národní síť Zdravých měst (NSZM) a přijetím Deklarace projektu „Zdravé hlavní město Praha“ usnesením Zastupitelstva HMP č. 30/93 dne 20. 6. 2013.

Základem je implementace a dodržování zásad udržitelného rozvoje ve veřejné správě, jednou z oblastí je udržitelná doprava.

http://www.praha.eu/public/7c/6b/8d/1888800_511672_projekt_zdrave_hlavni_mesto_praha.pdf

http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP2010/uap_pdf/2_09_rekreace.pdf

http://www.mmr.cz/getmedia/63d00d20-3a85-48f5-b112-1d3b003398dd/ZUP_tisk.pdf

Koncepce rodinné politiky hlavního města Prahy

- *Platnost:* 2009 – 2010

Koncepce rodinné politiky hlavního města Prahy 2009 – 2010 byla zpracována na základě analýzy potřeb pražských rodin a obsahuje i zcela konkrétní informace k připravovaným či probíhajícím projektům, směřujícím k naplňování cílů, vyplývajících ze závěrů odborné analýzy. Koncepce rodinné politiky hl. m. Prahy vychází z podkladové studie o současném aktuálním stavu pražských rodin spolu s prognózami

demografického, ekonomického a sociálního vývoje, zpracované Výzkumným ústavem Ministerstva práce a sociálních věcí v roce 2008.

- zvláště důležité je vytvářet městskou infrastrukturu podporující neorganizované trávení volného času bezpečně a bez ohrožení negativními jevy (dětská a sportovní hřiště, městské parky aj.). (str. 17)
- Podpora bydlení a přizpůsobování infrastruktury hlavního města Prahy a městských částí požadavkům rodin na zdravé i bezpečné prostředí

Více na http://socialni.praha.eu/public/2b/2b/fa/169980_4_koncepce_rodinne_politiky.pdf

Krajská koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty na území hl. města Prahy

- *Platnost:* 2016 - 2025

Krajská koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty hl. m. Prahy (KK EVVO) je dokument formulující společnou rozvojovou vizi environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty (dále EVVO) v Praze, která na základě názorové shody všech subjektů podílejících se na přípravě, zpracování a schválení koncepce vyjadřuje obecnou reálnou představu rozvoje EVVO na období let 2016–2025. KK EVVO je nástrojem dlouhodobého systematického působení na obyvatele Prahy za účelem ochrany životního prostředí.

Více:

[http://envis.praha-mesto.cz/\(4ipzt545wvckwuq4kad01d55\)/files/=29595/KoncepceEVVO_fin_verze_b.pdf](http://envis.praha-mesto.cz/(4ipzt545wvckwuq4kad01d55)/files/=29595/KoncepceEVVO_fin_verze_b.pdf)

Prioritní oblast 4: POZITIVNÍ MOTIVACE K EKOLOGICKY ŠETRNÉMU JEDNÁNÍ A PROPAGACE

P4.1 Činnosti Magistrátu HMP a úřadů MČ jsou vzorem pro ekologické jednání: Magistrát hlavního města Prahy, úřady městských částí a jimi zřizované organizace budou příkladem environmentálního chování a jednání pro ostatní instituce a podnikatelské subjekty, především v oblasti ekologizace veřejné správy (třídění odpadu, používání recyklovaných produktů, úsporných spotřebičů, atd.) a zavedení systémů environmentálního řízení. K tomuto však musí vzniknout jasná pravidla, kde bude přesně sděleno, co je žádoucí z hlediska takového vzorového jednání. MHMP bude v této věci komunikovat a spolupracovat se svými odbory a úřady MČ. MHMP též může vyžadovat plnění pravidel i po obyvatelích Prahy prostřednictvím realistických a splnitelných aktivit (např. při třídění odpadu je nutné vzít v úvahu množství a rozmístění dostatečného množství kontejnerů, příp. sběrných dvorů). Ekologizovaným organizacím a úřadům bude zajištěna patřičná publicita.

Zásady rozvoje pěší dopravy v hl. m. Praze

- *Platnost:* 2010 – průběžně.
- *Schváleno:* usnesením Rady hl. m. Prahy č. 1449 ze dne 31. 8. 2010.

Základním cílem Zásad je zlepšit podmínky pro pěší dopravu na území hl. m. Prahy při přípravě nových staveb a projektů či rekonstrukcí stávajících komunikací a zrovnoprávnit postavení chodců s dalšími druhy dopravy. Chůze je základním a přirozeným způsobem pohybu, a proto je třeba při plánování rozvoje města, rekonstrukcích a navrhování nových komunikací dbát i na zachování a rozvoj pěších vazeb.

Dokument rozvíjí dopravní politiku hl. m. Prahy pro oblast nemotorové pěší dopravy a stanovuje Zásady a priority města při prosazování cest pro pěší a doporučuje vhodná opatření:

- operativně odstraňovat závady a nedostatky na stávajících komunikacích pro chodce (stavební závady, provozní závady, závady vznikající v důsledku provozu na pozemních komunikacích);
- zvyšovat bezpečnost a ochranu chodců v provozu na pozemních komunikacích a posilovat subjektivní pocit bezpečí chodců;
- respektovat potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace, seniorů, rodičů s malými dětmi a mládeže;

- systémově řešit pěší provoz ve městě (chůze rovnocenný a v některých případech prvořadý dopravní mód);
- zohledňovat potřeby chodců v koordinovaném územním a dopravním plánování;
- páteřní pěší trasy řešit bez oklik a bariér;
- zvyšovat atraktivitu pěších tras (pro pohyb i pobývání);
- revitalizovat souvisle zastavěné území města, zejména jeho centrum (cit.: Usilovat při řešení dopravy v centru Prahy, případně i v centrálních oblastech městských částí, o řazení potřeb jednotlivých složek dopravy v posloupnosti: městská hromadná doprava, chodci, cyklisté, zásobování a obslužná automobilová doprava, ostatní cílová automobilová doprava, případně průjezdná automobilová doprava.)

Manuál tvorby veřejných prostranství

- *Platnost:* 2014 - průběžně

Manuál tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy a návrh Strategie rozvoje veřejných prostranství jsou samostatné dokumenty. Návrh Strategie však tvoří nedílnou součást manuálu, pro který vytváří myšlenkové zázemí, nezbytné definování důvodů a cílů, a proto musí být vždy distribuován s ním společně.

Dokument slouží jako základní podklad pro koncepční přístup k rozvoji veřejných prostranství v hlavním městě Praze. Je jedním z nástrojů pro naplnění cílů strategie města v plánování, vytváření, spravování, provozování a užívání kvalitních veřejných prostranství.

Bezmotorové dopravy se týkají především kapitoly:

Preference šetrnějších druhů pohybu: Veřejná prostranství musí zajistit dostatečnou ochranu pro slabší a zranitelnější uživatele, a to zejména před silnějšími a potenciálně nebezpečnějšími uživateli. Jedině tak může motivovat k šetrnějšímu a ohleduplnějšímu chování. Obecně je vhodné řešení přizpůsobit potřebám různých druhů pohybu v prostoru, zpravidla v následujícím pořadí: 1. pěšky 2. veřejnou dopravou 3. na kole 4. autem.

Zklidňování dopravy: Jedním z nástrojů ke zkvalitnění prostoru je zklidňování dopravy,... Snižování rychlosti vozidel ve městě celkově zvyšuje bezpečnost zejména pro chůzi a jízdu na kole. ... V současnosti upřednostňované plošné zklidňování dopravy umožňuje celkové zkvalitnění prostoru a zmenšení prostorových nároků vozovek. Je možné zúžení jízdních pruhů na minimální přípustné hodnoty, vypouštění bezpečnostních odstupů, rozšíření pěších ploch, bez nutnosti užití dopravních zákazů a příkazů zejména v podobě svislého a vodorovného dopravního značení.

Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v Praze (pro období 2014-2025)

- *Platnost:* 2014-2025
- *Schváleno:* usnesením Rady hl. m. Prahy č. 463 ze dne 18. 3. 2014

Jedná se o strategický koncepční materiál hlavního města Prahy směřující k posilování možnosti využití veřejné hromadné dopravy všemi uživateli na rovnoprávném základě. Tato problematika se netýká pouze osob se zdravotním postižením, ale i cestujících s kočárky, cestujících s dětmi do tří let věku, osob s dočasně sníženou pohyblivostí, seniorů a ve svém důsledku i všech ostatních uživatelů hromadné dopravy v Praze. Koncepce byla aktualizována usnesením Rady HMP č. 1219 ze dne 29. 5. 2018. Koncepce obsahuje jednak principy naplňování myšlenky odstraňování bariér ve veřejném prostoru, jednak 170 jmenovitých úkolů, které k tomuto cíli vedou. Plnění koncepce kontroluje Odbor dopravy MHMP, zprávy o plnění jsou předkládány Radě HMP vždy k 31. březnu každého roku.