
Projekt:	Strategie aktivní mobility v Praze		
Naše reference:	424906		
Připravil:	Yussuf Zachar	Datum:	24. 9. 2021
Schválil:	Ondřej Kokeš	Kontroloval:	Daniel Šesták
Předmět:	Záznam workshopu 16. 9. 2021		

1 Organizace workshopu

Workshop s odbornou veřejností byl první ze série participačních akcí, které se uskuteční v rámci přípravy Strategie aktivní mobility v Praze (dále jen Strategie). Proběhl ve čtvrtek 16. září 2021 od 14 do 17 hodin v prostorách CAMP Praha za účasti členů Pracovní skupiny a 31 hostů z řad oslovených odborníků.

Cílem workshopu bylo ověřit východiska doporučená v závěru Analýzy bezmotorové dopravy v Praze, která jsou zároveň startovním bodem ke zpracování Strategie. Protože zpracování této analýzy neprovázela participace ve smyslu společné práce s různými aktéry na poli aktivní mobility v Praze, představoval první workshop Strategie zároveň novou příležitost oslovit odborné publikum ke hlubší spolupráci na Strategii během následujících měsíců.

1.1 Odborná veřejnost

Pracovní skupina během letních měsíců vytvořila nominaci celkem pro 110 zástupců odborné veřejnosti, se zastoupením následujících skupin:

- 58 zástupců městských částí Prahy; pro Prahu 1 až Prahu 22 byli osloveni typicky radní pro dopravu, pro ostatní městské části pak přímo starostové
- 17 zástupců z neziskového sektoru s agendou udržitelné mobility v celoměstském měřítku
- 16 zástupců z komisí Rady hlavního města Prahy pro cyklo dopravu, pěší a bezbariérovost
- 6 zástupců z pracovní skupiny BESIP
- 6 zástupců organizací zřizovaných hl. městem Prahou, které mají svou působnost vztah ke Strategii
- 5 zástupců odborů Magistrátu hlavního města Prahy, opět se vztahem ke Strategii
- po jednom zástupci z Krajského úřadu Středočeského kraje a Policie České republiky

Mezi uváděnými nominacemi odborné veřejnosti nejsou započítáni členové Pracovní skupiny, kteří ve Strategii tímto zastupují své odbory a organizace zřizované hlavním městem Prahou.

Workshopu se prezenčně zúčastnilo 31 hostů z řad odborné veřejnosti, se zastoupením těchto skupin:

- 8 zástupců městských částí Prahy
 - 5 zástupců z neziskového sektoru s agendou udržitelné mobility v celoměstském měřítku
 - 3 zástupci z komisí Rady hlavního města Prahy pro cyklo dopravu, pěší a bezbariérovost
 - 11 zástupců organizací zřizovaných hl. městem Prahou, které mají svou působnost vztah ke Strategii
 - 4 zástupci odborů Magistrátu hlavního města Prahy, opět se vztahem ke Strategii
-

1.2 Témata pro workshop

Závěry Analýzy bezmotorové dopravy v Praze byly formulovány do deseti témat, uvedených v následující tabulce. Pro každé téma byl na workshop nachystán tzv. analytický list se souhrnem současného stavu a zachycených trendů v Praze. Cílem těchto listů bylo přiblížit stav poznání každého z témat tak, aby vytvořil společnou základnu k diskusi u kulatého stolu a nevycházelo se od úplného začátku.

Na úvod workshopu pomohlo hostům představení analytických listů s výběrem zařazení ke kulatým stolům, kde se témata probírala. Organizace workshopu umožnila otevřít u kulatých stolů celkem 8 témat z 10, a to ve dvou kolech (v každém kole běžela paralelní diskuze ke čtyřem tématům). Proto měl každý host workshopu možnost zvolit čtyři preferovaná témata ze svého osobního pohledu a přiřadit jim pořadí důležitosti. Preference hostů v prvním až čtvrtém pořadí, podle nichž probíhalo rozdělení do skupin u kulatých stolů, jsou rovněž patrné z tabulky.

Tabulka 1.1: Témata workshopu s přiřazením důležitosti podle volby hostů

Téma	Hlasy 1. pořadí	Hlasy 2. pořadí	Hlasy 3. pořadí	Hlasy 4. pořadí	Celkem
Téma 1 - Propagace zdravého životního stylu	5	4	2	1	12
Téma 2 - Robustní datová základna	4	2	2	3	11
Téma 3 - Využití jízdního kola pro dopravní účely	2	3	4	2	11
Téma 4 - Aktivní mobilita v městské logistice	0	0	0	7	7
Téma 5 - Turisté a rekreanti jako cílová skupina	2	2	0	1	5
Téma 6 - Odstranění bariér v pohybu	5	8	2	2	17
Téma 7 - Zvyšování komfortu a bezpečnosti pohybu	4	6	9	3	22
Téma 8 - Společný prostor pro chodce a cyklisty	3	1	5	7	16
Téma 9 - Synergie aktivní a veřejné dopravy	3	3	4	4	14
Téma 10 - Zajištění agendy ve správě města	3	2	3	1	9
Celkem	31	31	31	31	

1.3 Program workshopu

Náplň čtvrtěčního odpoledne byla formována kolem těchto bloků:

Společný úvod (30 minut)

- Přivítání hostů, představení projektu Strategie z pohledu zadavatele; cíle, agenda a pravidla workshopu
- Témata workshopu – představení témat pomocí analytických listů
- Výběr témat pro kulaté stoly – hlasování hostů workshopu s výběrem čtyř preferovaných témat

Kulaté stoly – 1. a 2. kolo (2× 60 minut)

- Představení účastníků a motivace k výběru preferovaného tématu
- Diskuze na dané téma kulatého stolu, vedená odborníkem z Pracovní skupiny, který směřoval diskusi podle vytipovaných opatření (způsobů řešení) do Strategie pro dané téma
- Prezentace výsledků diskuze u kulatého stolu ostatním skupinám, vedená facilitátorem kulatého stolu

Společný závěr (10 minut)

- Poděkování za účast a pozvánka k navazujícím participačním akcím

2 Záznam témat

2.1 Téma 1 - Propagace zdravého životního stylu

Účastníkům workshopu chybí propojení zdravého životního stylu mezi osobním a pracovním životem, chtěli by, aby bylo propagováno spojení těchto dvou složek a výhodnost propojení aktivního života (způsobu dopravy) s běžnými denními cestami. Byla zmiňována hlavně výhodnost úspory času (např. způsob života „během do práce nebo na nákup“, životní styl založený na spojení osobního zájmu s prací, přičemž osoby, které takto do práce běží nebo jedou na kole ušetří čas, který by jinak strávili po práci jízdou nebo během na stezce nebo na pásu ve fitness centru), zmíněná však byla také propagace výhodnosti finanční a zdravotní (např. motivace k pohybu označením schodů při výstupu z metra množstvím spálených kalorií, které po ujití daného množství schodů člověk průměrně spálí, obdobné označení má na schodech uvedeno NTK).

Několik účastníků nepostřehlo žádné kampaně města na podporu chůze nebo cyklistiky, přičemž jich mělo HMP několik. Proto dospěli k názoru, že kampaně v této podobě jsou slabé a nejsou úplně schopny zacílit na jednotlivce a město by mělo komunikovat se zaměstnavateli, mít určitou metodiku a sdílet s nimi akce. Mohlo by tak dojít k lepší informovanosti u veřejnosti, obdobně to bylo u projektu „Do práce na kole“, který se inicioval ze soukromého sektoru, avšak za pomoci HMP a zaměstnavatelů, kteří informovali zaměstnance o této akci, případně za ně i zaplatili registrační poplatek, čímž byla u veřejnosti dosažena atraktivita a popularita této každoroční kampaně. HMP by mělo rovněž zapájet zaměstnavatele, lépe je informovat (přes tipy a manuály) o krocích, které by mohli realizovat pro zlepšení podmínek k dojížděce do práce aktivní formou, zazněl také i návrh podpoření a motivování zaměstnavatelů formou dotačního programu na realizaci těchto aktivit, kromě komunikace se zaměstnavateli by HMP mělo také zapojit soukromý sektor, rozdělit činnosti, které by soukromý sektor mohl lépe realizovat. Kromě samotných kampaní ještě zazněly názory, že předtím, než nějaké kampaně budou iniciovány by si HMP mělo ujasnit, zda disponuje infrastrukturou, která umožní, že se do kampaně zapojí co nejvíce osob (úložné boxy na kola, kvalitní bezpečné stezky apod.).

Za nedostačující se považuje, že většina kampaní nebo příruček se zaměřuje na cyklisty, čímž jsou opomenuti další účastníci provozu. Navrhovalo se, aby se věnovalo také osvětě pravidel pro tyto další účastníky provozu, kteří nejsou jen cyklisti, za úspěšný příklad takovéto kampaně je možné uvést „Nejezdí jak netopejrl!“, kdy byly zasaženi cyklisté, chodci, běžci i koloběžkáři za účelem kontroly a osvěty, avšak účastníci workshopu by uvítali více podobných kampaní a se zaměřením také na řidiče.

Účastníci workshopu kritizují, že političtí reprezentanti často nejdou příkladem, nepropagují výhodnost pohybu. Bylo zmíněno, že některé městské části propagaci mají, např. přes sociální sítě propagované příspěvky s fotografiemi starostů při sportovní aktivitě, které popisem nabádají lidi k nějaké aktivitě a mají zkušenost s pozitivními ohlasy veřejnosti na tyto příspěvky.

Zmíněno bylo také, že ve využití aktivní dopravy brání počasí – obecně podmínky pro chůzi nebo jízdu na kole přes déšť nebo chladná roční období, neupravené stezky na podzim a v zimě, což v důsledku užívatele aktivní dopravy jenom odrazuje. V rámci tohoto tématu by doporučovali jednak napravit tyto nedostatky a zajistit propagaci a motivaci osob přes tipy, rady a využití příkladů ze zahraničí ke změně mindsetu.

2.2 Téma 2 - Robustní datová základna

Pochvalovány byly sčítače cyklistů, o kterých se říkalo, že mají dostatečnou síť, avšak bylo by vhodné spojit tato data s daty mobilních operátorů a navigací, čímž by bylo možné dosáhnout komplexnější data pro výstupy a prezentování. Účastníkům však chybí sčítače pěších, byli by za to, kdyby byli pěší pravidelně monitorováni, avšak ne bodově (např. na křižovatkách), ale plošně, aby bylo možné určit zdroje a cíle pěších. Kromě toho se u pěších často nekategorizují skupiny (např. děti, osoby s kočárkem, dospělí apod.), což opět komplikuje práci s daty, a proto by bylo ideální u sběru dat pěších rozdělovat tyto skupiny, stejně účastníkům nevyhovovalo, že aktivní doprava často není rozdělována na cyklisty a pěší, ale je prezentována souhrnně, uvítali by komplexnější výstupy pro každou skupinu.

Chybějící jsou data o bezbariérové dopravě, která by byla otevřená, pro osoby s těžkou pohyblivostí je problém zjistit, které přechody jsou bezbariérové a naplánovat si bezproblémovou trasu. Otevřená data a jejich kategorizace účastníkům chybí také u nehodovosti. Celkově se zúčastnění na workshopu stěžovali, že data v městě se sbírají a sledují, ale jejich využití a prezentace jsou velmi slabé.

Diskusi spustilo téma sdílení dat mezi městem a třetími stranami, publikum z ostatních stolů se doptávalo, jestli by bylo možné využívat víc a lépe data ze soukromého sektoru (např. od mobilních operátorů) pro lepší výstupy, dospělo se však k závěru, že v tomto případě nejsou data úplně využitelná, protože obsahují jen pohyby mezi sídelními jednotkami, diskutující navrhovali žádat konkrétnější data. Zmíněná byla také situace kdy osoby využívají aplikace, které nemají dohodu o sdílení s HMP (např. Runtastic nebo Strava) nebo některé sdílené služby, tak uživatelé monitorují svoje aktivity výhradně v těchto aplikacích, ale město přichází o data, které mohlo využít. Jeden z účastníků uvedl, že je velice uživatelsky nepříjemné zapínat aktivitu v aplikaci „Na kole Prahou“ a zároveň v aplikaci jiné strany jen proto, aby mohl svoje dopravní trendy sdělit městu.

2.3 Téma 3 - Využití jízdního kola pro dopravní účely

Na workshopu se pochvalovalo zaobírání se duální infrastrukturou, protože přináší radu výhod za nižší cenu a s rychlou implementací jako např. zvýšení bezpečnosti pomalejších cyklistů, kteří využijí stezky, a tak ani neohrožují chodce nebo zklidnění vozidel na vozovce, po které jedou zároveň cyklisti, kteří by byli pro provoz stezky zase příliš rychlí. Ve skupině byly identifikovány aktuální problémy jako kolize různých druhů cyklistů, chodců, rekreantů apod. a duální infrastruktura byla navržena jako jejich možné rychlé řešení. Diskuze jiných možných řešení (širší stezky, přehlednější hierarchie zklidnění rychlejších cyklistů) byly diskutovány jen okrajově.

Předmětem diskuse byla i šířka cyklopruhů a vzdálenost pruhů od aut, ideálně by bylo, pokud by každý cyklopruh měl optimální, bezpečnou šířku tak, aby cyklista nebyl ohrožen autem a v případě vedení cyklopruhu vedle parkoviště by měla být jeho šířka taková, aby řidič mohl otevřít dveře bez ohrožení cyklisty. Příkladem by mohl být cyklopruh Masarykovo nádraží – Prašná brána, který je veden za auty a dodává tak pocit bezpečí i méně zkušeným a otrlým cyklistům, avšak cyklisti jsou v těsném kontaktu s parkujícími auty, šířka cyklopruhu je tedy spíše suboptimální a oddělení od parkujících aut by mohlo být silnější. Byly pochvalovány cykloobosměrky, zvyšování jejich počtu, avšak zdůrazňuje se, že na jejich plnou funkci je nutná ohleduplnost řidičů a cyklistů, což znamená, že je nutná určitá osvěta a pravidla (např. snížení povolené rychlosti na 30 km/h).

Účastníci workshopu porovnávali Prahu s Amsterdamem, protože si chtěli vzít příklad z cyklistického města, rozdíl je však, že v Praze je vysoký podíl dopravních a rychle jedoucích cyklistů, nižší podíl vyšších věkových kategorií a hlavně žen, na což v Amsterdamu jsou pomalejší cyklisti a různých věkových kategorií.

Uvažovalo se o myšlence, že by mohla být nastavená určitá norma, která by nařizovala novostavbám kolik stojanů nebo míst na kola by měly mít, upozorňovalo se však na to, že se nesmí jednat o nezastřešené parkování. O této myšlence již uvazuje IPR Praha v rámci zavedení do aktualizace Pražských stavebních předpisů

Kritizována byla údržba cyklostezek, hlavně v zimě, kdy se sníh odhazuje z vozovky na cyklopruh a v některých případech povrch stezek, který není příjemný pro cyklisty (štěrk). Na základě zmíněných kritik se dospělo i k názoru, že dopravní nebo rekreační cyklistika je v našich končinách málo využívaná z důvodu, že cyklisti mají strach, ale kdyby se povedlo odstranit zmíněné nedostatky, tak by mohl zájem stoupnout.

Na workshopu se již diskutovalo o zapojení bikesharingu do systému MHD. Kombinaci bikesharingu například s metrem by uvítali, avšak přiznávají, že některé okrajové oblasti Prahy doposud nejsou pokryty zónami bikesharingu, případně uživatelé nemají kde kola zaparkovat.

2.4 Téma 4 - Aktivní mobilita v městské logistice

Na toto téma neprobíhala diskuze u kulatých stolů, neboť si jej zvolil malý počet účastníků.

2.5 Téma 5 - Turisté a rekreanti jako cílová skupina

Na toto téma neprobíhala diskuze u kulatých stolů, neboť si jej zvolil malý počet účastníků.

2.6 Téma 6 - Odstranění bariér v pohybu

Diskuze se zaměřovala v tomto tématu na všeobecná pravidla a problémy. Mluvílo se o charakteristice bariér, nejedná se totiž jenom o bariéry fyzické, ale také o mentální, což znamená, že se to netýká výhradně lidí se specifickými potřebami. Tyto mentální bariéry (např. zanedbaný parčík, brownfield nebo skupinka asociálů), které ani nemusí zasahovat do prostoru chodců, avšak zanechávají negativní pocit na osobách, nesympatie vůči dané ulici. Tito lidé pak příště zvolí raději automobil, jako prostředek překonání těchto bariér.

Prostor pro komunikaci není jen místo pro procházení, ale také pro setkávání a očekává se, že osoba se na tomto místě zastaví a tím pádem jsou vyšší nároky na tento prostor (mobiliář, osvětlení, obstarávaná zeleň apod.), při času stráveném v tomto prostředí si osoba uvědomuje detaily prostředí a každý špatný detail může být pro někoho bariérou. Účastníkům workshopu chybí zaměřování se na tyto detaily ze strany města a že na území prakticky nedokážou vedle sebe fungovat různé módy dopravy právě kvůli nevhodně navrženým veřejným prostorům, myslí si, že město si samo klade překážky v překonávání těchto problémů.

K závěru se dospělo k názoru, že při tvorbě prostor pro aktivní mobilitu by se mělo zaměřit na snahu o kompromisní řešení, které bude fungovat pro všechny účastníky (za pomoci dobré legislativy a osvěty klíčových aktérů), přívětivost, bezpečnost dětí, povědomí o specifických potřebách a propojení nebo dobudování existujících sítí v postupnosti úrovně detailu, úrovně koncepce a úrovně mezi nimi (např. bariéry tvořené současnými výraznými bariérovými stavbami jako magistrála, železnice apod.). Ačkoli v Praze tyto výrazné bariérové stavby mají podchody nebo nadchody, jsou to také jisté mentální bariéry, které nemusí být příjemné pro každého nýbrž pro osobu se specifickými potřebami.

Účastníci uvedli, že pokud místo funguje i pro nejslabší článek (osoby se znevýhodněním, např. vozíčkáři, nevidomí, děti, dospělí s kočárky apod.), tak bude fungovat pro každého.

2.7 Téma 7 - Zvyšování komfortu a bezpečnosti pohybu

Účastníci se shodli, že každý má jiný pohled na vnímání bezpečnosti pohybu. Pro někoho představuje fyzickou bezpečnost (stavební řešení, umístění prvků v rámci uličního prostoru apod.) a pro někoho představuje spíše psychologickou bezpečnost (přehlednost prostoru, jeho dostatečné prosvětlení). Jelikož existuje mnoho prvků, které mají dopad na bezpečnost, tak se dospělo k myšlence, že při tvorbě prostor je prvotně nutné najít shodu v pojetí tohoto výrazu.

Dle účastníků jsou ve výsledku nejbezpečnější úrovně křížení a sdílené prostory, nejméně oceňované byly podchody. Jak zaznělo i u jiných kulatých stolů, mělo by se myslet na nejslabší články, na lidi s určitým pohybovým omezením, jestli jsou prostory bezpečné a příjemné právě pro ně. Zároveň tato skupina se stěžuje na nedostatek informací a možnost dostat se k nim.

Jako současný problém byla zmíněna nekontinuita infrastruktury, počet a délka cyklostezek se totiž zvyšuje, ale často bývají vyvedeny do vozovky (hlavního dopravního prostoru) bez nějakého výrazného upozornění pro řidiče nebo ochranné bariéry pro cyklisty. Může tak nastat nebezpečná situace, jelikož řidič nemusí upozorovat cyklistu a dalším faktorem je rychlostní rozdíl účastníků provozu, který byl všeobecně označován za problém v uličním prostoru. HMP by mělo zabezpečit, aby byl dopravní prostor příjemný bez dopravního stresu a určen pro všechny.

Při navrhování prostoru by účastníci uvítali prvotně upřednostnit bezpečnost a následně řešit komfort, nelíbí se jim, že jediný druh dopravy, u kterého je hlavně řešen, je motorová doprava. U komfortu se často zmiňoval povrch, ten byl označován jako nekomfortní, ačkoliv vědí, že se jedná o chráněnou pražskou dlažbu, uvítali by řešení povrchu zvlášť, a to pro každý mód dopravy.

2.8 Téma 8 - Společný prostor pro chodce a cyklisty

K tomuto tématu bylo zformulováno několik klíčových problémů, kvůli kterým společný prostor není dostatečně kvalitní. Jedná se o legislativu, která je buď nedostatečná nebo pomalu reaguje na dění, provedení infrastruktury, které bývá zastaralé a tím pádem i nebezpečné, chybějící odborné vzdělání a osvěta, čímž se nemyslí výhradně vzdělávání mládeže, ale kampaně, jak již zmiňovali diskutéři u stolu s tématem propagace zdravotního stylu zaměřené na všechny účastníky dopravy a atmosféra společnosti, čímž diskutéři mysleli ohleduplnost osob a jejich akceptování se (koexistence) vzájemně v rámci sdíleného prostoru. Účastníci by ocenili, kdyby bylo město prostupné a dostupné pro všechny a všude, shodli se, že jsou v městě častá polovičatá řešení.

Velkou protichůdnou diskusi způsobila duální infrastruktura, diskutéři u tohoto stolu ji považují za dočasné řešení, protože ztrácíme na vozovce prostor, který byl vyčleněn pro cyklisty, přičemž máme v ulici zároveň cyklostezku nebo smíšenou stezku a v neposledním řadě bylo zdůrazněno, že některé ulice mají svoje pravidla a značky, kde cyklisty nesmějí využít vozovku, ale výhradně jen stezku, a to by mohlo způsobovat komplikace. Mezitím schválená aktualizace zákona č. 361/2000 o provozu na pozemních komunikacích by však tento problém měla částečně řešit, použití infrastruktury by nadále nemělo být povinné. Je ale možné, že sentiment, že cyklisté na silnici podél stezky nepatří, bude přetrvávat a bude i nadále nutné vyvracet tuto domněnku motoristů jakýmsi potvrzením, že možnost jízdy ve vozovce je možná a to např. s využitím integračních prvků.

Diskutéři od stolu, který se věnoval využití jízdního kola pro dopravní účely duální infrastrukturu pochvalovali, protože je tak možné oddělit dopravní cyklisty od rekreačních a zabránit tak jejich střetu. Uvedli, že Praha je unikátní v tom, že se na stezkách pohybují nejenom cyklisti, ale také chodci, běžci, bruslaři a osoby na koloběžkách, zrušení duální infrastruktury by mělo za následek, že by dopravní cyklisti (pohybující se rychleji než rekreační cyklisti) museli sdílet prostor s těmito zmíněnými pomalejšími skupinami, čímž by v Praze upadl charakter dopravní cyklistiky a mohlo docházet ke kolizím. Dospělo se k otázce: „Sport nebo rekreace?“ Při řešení kolizí účastníku smíšených stezek se navrhovalo, aby v případě vysoce frekventovaného místa byl cyklistický pás smíšené stezky oddělený fyzickou bariérou, avšak diskutéři si byli vědomí, že v mnohých případech na to v uličních prostorech není místo.

Jelikož často diskuse směřovala k tomu, že v uličních prostorech je nedostatek místa pro realizaci ideální infrastruktury pro aktivní mobilitu, tak diskutéři navrhovali, aby při plánování nových ulic nebo rekonstrukci ulic (např. při přestavbě zastávky) byly zohledněny možnosti rekonstrukce infrastruktury s novým přerozdělením hlavního a vedlejšího dopravního prostoru, tedy že by se pro aktivní mobilitu vyčlenilo více místa. Následkem zaběhaných postupů je tendence na HMP připravovat spíše opravy ulic, která zafixují stávající rozdělení prostoru a vedou pak ke vzniku krátkodobých řešení pro cyklisty (např. duální infrastruktura), zatímco rekonstrukce by umožnila přerozdělení prostoru vhodnějším způsobem.

2.9 Téma 9 - Synergie aktivní a veřejné dopravy

Diskutéři definovali hlavní problémové klíčová slova, které na sebe vzájemně silně působí, a to přestupní vazby, propojení cyklostezek s MHD a odstavní plochy pro kola. U přestupních vazeb zmiňovali, že jsou špatné, protože mnohdy není možné přestoupit s kolem (např. z metra na tramvaj), či už z důvodu, že je nutné překonat schody nebo se jedná o tramvajový úsek, kde není možná přeprava kol. Propojení cyklostezek s MHD jim nevyhovuje a chybí, protože i když zastávka může být u stezky, tak dopravní prostředek nemusí mít volné místo pro kolo, případně větší kolo zabere více místa určeného pro kočárky nebo invalidní vozíky, které by měly mít větší prioritu.

Uvítali by například kdyby byla u stezky zastávka přívozu, kde by bylo možné umístit na loď více kol a dostat se na druhou stranu břehu, kde by byla návaznost na další stezku, uvažovali o projektu přepravní lodě. Při současných kapacitách přívozu je totiž často možné na jednu jízdu přepravit maximálně jedno kolo, což u větších skupinek může způsobit nutnost podstoupit více plaveb.

Odstavné plochy pro kola již zmiňovali i jiné skupiny, u této kategorie se mluvilo o chybějících stojanech, úschovných, parkovištích, a to hlavně v blízkosti přestupních uzlů, tyto zařízení by však měly splňovat i nějaké bezpečnostní a technické nároky na to, aby je lidi měli zájem využívat. V souvislosti s přestupními uzly navrhuji vytvářet strategii a vizi jejich využití se zaměřením na více aspektů, zatím jsou přestupní uzly řešeny jako samostatné projekty jednotlivých městských částí často v souvislosti s developerskými projekty.

Diskutéri i uvažovali, či se vůbec hodí kola do dopravních prostředků, uvažovali, jestli by nebylo lepší právě zapojit bikesharing, aby nebylo nutné umísťovat kolo např. do tramvaje, kde jsou omezené prostory, ale bylo by ponechané poblíž zastávky, kde si osoba nastoupí a na zastávce, kde vystoupí si vezme další kolo. Nedostatkem této myšlenky je, že pokrytí je zatím slabé a na okraji Prahy by to možné nebylo. Někteří diskutéri doporučovali, aby se kola nepřepravovala dopravními prostředky, ale byly jim vytvořeny odstavné plochy (s odpovídajícím vybavením), strategicky umístěné na přestupních uzlech, našli se však i diskutéri, kteří měli protichůdný názor a nepovažují za vhodné, aby zpocení nebo mokří cyklisti v sportovním oblečení nastupovali do MHD, což je z části i proti přepravním podmínkám PID, protože to může obtěžovat cestující.

Za další problém byla označena komunikace, účastníci workshopu posuzují komunikaci a spolupráci mezi DPP, městskými útvary, městskými organizacemi a Středočeským krajem za ne úplně optimální a doporučují ji zlepšit a nastavit si nová pravidla. Účastníci nevytýkali jenom komunikaci interní, ale také externí, uvítali by kdyby DPP poskytovalo lepší informovanost veřejnosti, disponovalo aplikacemi a přijímalo vhodněji zpětnou vazbu. Ze strany DPP bylo zase zmíněno, že HMP nemá definovanou jasnou strategii v oblasti synergie veřejné a hromadné dopravy, podle které by DPP mohl postupovat a směřovat, zároveň kromě toho DPP postrádá některá potřebná data.

Jak již uváděli diskutéri u jiných stolů, tak za zlepšení stojí odstranění bariér prostředí a uklizenost stezek hlavně v zimním období, sčítání pěších, vzdělávání a osvěta pro vzájemné respektování se účastníky dopravy.

2.10 Téma 10 - Zajištění agendy ve správě města

Diskutéri zformulovali 4 principy správného zajištění agendy ve správě města:

- princip vysvětlení a objasnění projektů stakeholderům a veřejnosti,
- princip nositelství, nositel projektu (nebo i strategie) má být vždy za něj odpovědný od začátku až po konec, kombinace nositelů způsobuje, že projekty nejsou úplně dokončeny a následně se nepozná viník, který by mohl být stíhán, nositel by měl mít kombinaci politické a věcně-odborné odpovědnosti,
- princip moje peníze, moje koncepce, který má představovat postoj, že město platí koncepci a proto by mělo být podle něj a ostatní subjekty by ji měly ctít,
- princip systémového rozhodování, kde bylo kritizováno, že v dnešní době se nerozhoduje správně a postupy jsou obcházeny, a to občas i legálně.

Diskutérům překáží, že tvůrcem projektů, které spravuje město jsou často stejní tvůrci – držitelé agend, čímž vzniká subjektivita, monotónnost. Kritizovali také, že do mnoha projektů hovoří až příliš mnoho lidí a organizací, uvedli jako příklad silniční okruh kolem Prahy, kde už územní rozhodnutí je, ale bylo napadeno, účastníci workshopu by chtěli, aby si město ujasnilo do kdy je možné rozhodnutí napadnout a zabývat se těmito žádostmi, chybí jim také závaznost strategii pro jejich nositele a aby byly lépe analyzovány, připravovány, čímž se dosáhne lepší efektivity projektů.

Tak jako u jiných diskusních skupin, tak i tady byla zmíněná problematika koordinace a komunikace napříč magistrátem města, městskými částmi a městem zřizovanými organizacemi.

3 Závěr workshopu

Téma 1 - Propagace zdravého životního stylu

- Osvěta předností aktivní mobility před jinými módy
 - životní styl založený na spojení osobního zájmu s prací – „šetřím čas a běžím / jedu na kole do práce“
- Vnímání chůze jako legitimního dopravního prostředku
 - výtahy a eskalátory nemají být náhradou zdravého pohybu
- Motivace občasných / rekreačních cyklistů k pravidelnému užívání
 - bez komentáře
- Zapojení seniorů do plánování a rozvoje aktivní mobility
 - bez komentáře
- Propagace učení z vlastní zkušenosti s příklady dobré praxe
 - zapojení soukromého sektoru v činnostech, kam má blíže než samotné město
 - město by mělo komunikovat se zaměstnavateli a sdílet s nimi akce, na příkladu „Do práce na kole“
- Komunikace inovací a projektů v oblasti bezmotorové dopravy
 - kampaně by měly být přímo spojeny s inovacemi (úložné boxy na kola, kvalitní stezky apod.).
- Posílení image bezmotorové dopravy v rámci marketingu města
 - rozšíření od cyklistů i na další účastníky provozu, na příkladu „Nejezdi jak netopejrl!“
 - propagace aktivní mobility přímo politickými reprezentanty města

Téma 2 - Robustní datová základna

- Zavedení automatizovaného sčítání chodců a rozšíření pro cyklisty
 - dostatečná síť cyklo sčítačů, vhodná ke spojení s daty mobilních operátorů a navigací pro komplexnější výstupy a prezentaci trendů
 - monitoring pěších, pokud možno plošně (zdroje a cíle cest), nikoliv bodově (např. na křižovatkách)
- Pravidelný sběr dat o dopravním chování obyvatel a návštěvníků města
 - data pro aktivní dopravu s rozdělením na cyklisty a pěší, s podrobnějšími výstupy pro každou skupinu
 - kategorizace pěších na skupiny (např. děti, osoby s kočárkem, dospělí apod.)
 - data se v městě sice sbírají a sledují, ale jejich využití a prezentace jsou velmi slabé
- Mapování skutečné délky cest v jednotlivých módech dopravy
 - bez komentáře
- Sdílení dat mezi samosprávou a poskytovateli služeb v mobilitě (bikesharing apod.)
 - slabší možnost využití dat od mobilních operátorů (obsahují jen pohyby mezi sídelními jednotkami, ochrana osobních údajů znemožňuje sledovat jednotlivce, byť anonymně)
 - popularita aplikací, které nemají dohodu o sdílení s HMP (např. Runtastic nebo Strava), znamená snížení zásahu pro data sledovaná HMP
- Metodika pro analýzu nákladů a přínosů investic zohledňující pěší a cyklisty
 - bez komentáře
- Monitoring investic před a po realizaci k získání zpětné vazby
 - bez komentáře
- Data pro výpočet potenciálu pěší dopravy dle uznávané metodiky
 - bez komentáře
- Otevřená data

- data o bezbariérové dopravě, aby osoby s těžkou pohyblivostí dokázaly zjistit, které přechody jsou bezbariérové a naplánovat si bezproblémovou trasu
- data u nehodovosti a jejich kategorizace

Téma 3 - Využití jízdního kola pro dopravní účely

- Duální infrastruktura – v hlavním i přidruženém dopravním prostoru
 - nástroj pro zvýšení bezpečnosti pomalejších cyklistů na stezkách, zároveň zklidnění vozidel na vozovce, po které jedou zároveň cyklisti, kteří by byli pro provoz stezky zase příliš rychlí
 - respektování pravidel pro šířku cyklopruhů, s dodržáním vzdálenosti od automobilů v pohybu i zaparkovaných
- Legalizace cyklistické dopravy ve sdíleném prostoru s pěšími
 - vysoký podíl dopravních a rychle jedoucích cyklistů v Praze brání plošné integraci s pěšími, dokud se nezvýší podíl pomalejších cyklistů a různých věkových kategorií.
- Provádění zimní údržby cyklistické infrastruktury
 - zlepšení údržby cyklostezek, hlavně v zimě, kdy se sníh odhrnuje z vozovky na cyklopruh
 - v některých případech povrch stezek, který není příjemný pro cyklisty (štěrk).
- Vyšší prostupnost zastavěného území pomocí cykloobousměrek
 - další rozvoj cykloobousměrek, současně s osvětou ohleduplnosti řidičů a cyklistů a doplněním pravidel jejich zřizování (např. snížení povolené rychlosti na 30 km/h)
- Plošné pokrytí města parkovacími kapacitami pro kola a koloběžky
 - prověření normy pro novostavbám kolik s určením počtu míst pro odstavení kol
 - alternativně zapojení bikesharingu do systému MHD (kombinace s metrem), avšak současně s pokrytím okrajových oblastí Prahy zónami bikesharingu a vybudováním kapacit pro parkování kol v přestupních bodech
- Zohlednění budoucích nároků na infrastrukturu (např. provoz cargokol)
 - bez komentáře

Téma 4 - Aktivní mobilita v městské logistice

Na toto téma neprobíhala diskuze u kulatých stolů.

- Podpora prodejců a servisů nákladních kol
- Osvěta formou vyzkoušení nákladních kol v praxi
- Sdílení nákladních kol (cargo bikesharing)
- Pravidla zásobování v centrálních oblastech se zvýhodněním aktivní mobility
- Doručování zásilek s využitím chůze a veřejné dopravy
- Mikrologistická centra či místa pro doručování a výdej zásilek
- Stabilní přístup k problematice napříč veřejnou správou

Téma 5 - Turisté a rekreanti jako cílová skupina

Na toto téma neprobíhala diskuze u kulatých stolů.

- Zlepšování „přeshraničních vazeb“ do Středočeského kraje
- Vytvoření kontinuální sítě tras oddělené od motorové dopravy
- Informace pro turisty o pravidlech a bezpečnosti pohybu na komunikacích
- Rozvoj informačního a orientačního systému pro návštěvníky
- Budování kultury městské cyklistiky a chůze v Praze
- Spolupráce s organizacemi v cestovním ruchu

Téma 6 - Odstranění bariér v pohybu

- Odstraňování staré zátěže v podobě bariér na pěších trasách
 - kromě fyzických bariér zaměření také na bariéry mentální (zanedbaný veřejný prostor, sociálně-patologické jevy), které odrazují od aktivního pohybu danou lokalitou
- Snižování efektu liniových bariér pomocí zřizování nových propojení
 - podchody nebo nadchody jsou také jisté mentální bariéry, které nemusí být příjemné pro každého účastníka, a dokonce nepřekonatelné pro osobu se specifickými potřebami.
- Vytváření bezbariérových, přednostně úrovnových pěších vazeb
 - kompromisní řešení, které bude fungovat pro všechny účastníky (za pomoci dobré legislativy a osvěty klíčových aktérů), s důrazem na přívětivost, bezpečnost dětí
- Soustředění rozvoje infrastruktury pro chůzi kolem zájmových bodů
 - větší zaměření na pobytovou funkci veřejného prostoru místních komunikací, která klade vyšší nároky na jejich provedení
 - lepší provázání různých druhů dopravy pomocí vhodněji navržených veřejných prostorů
- Zajištění bezpečných pěších a cyklistických propojení samostatných sídelních celků
 - zvýšení povědomí o specifických potřebách a propojení nebo dobudování existujících sítí v postupnosti úrovně detailu, úrovně koncepce a úrovně mezi nimi
- Řešení míst křížení dopravních módů s ohledem na zranitelnější účastníky provozu
 - pokud místo funguje i pro nejslabší článek (osoby se znevýhodněním, např. vozíčkáři, nevidomí, děti, dospělí s kočárky apod.), tak bude fungovat dobře pro každého.

Téma 7 - Zvyšování komfortu a bezpečnosti pohybu

- Vytváření kvalitního veřejného prostoru motivujícího pro chůzi
 - pochopení odlišností ve vnímání bezpečnosti pohybu – fyzické bezpečnosti (stavební řešení, umístění prvků v rámci uličního prostoru apod.) a psychologické bezpečnosti (přehlednost prostoru, jeho dostatečné prosvětlení).
 - myslet na nejslabší články, na lidi s určitým pohybovým omezením, jestli jsou prostory bezpečné a příjemné právě pro ně.
 - rychlostní rozdíl účastníků provozu zvyšuje úroveň dopravního stresu
- Spojité řešení sítě tras na hranici Prahy a Středočeského kraje
- Uplatnění povrchů vhodnějších pro pěší a cyklisty zejména v centru Prahy
 - komfort pohybu je často snížen provedením povrchu, měl by být přizpůsoben rozličným potřebám uživatelů, i když je pod památkovou ochranou
- Nastavení nového systému správcovství mobiliáře ve veřejném prostoru
- Zaměření Jednotného informačního systému na volbu chůze místo jiného módu
- Uplatnění konceptu města krátkých vzdáleností v konkrétních lokalitách
- Preference plynulého pěšího a cyklistického pohybu před automobilovou dopravou
 - prvotně upřednostnit bezpečnost a následně řešit komfort
 - ve výsledku nejbezpečnější jsou úrovnová křížení a sdílené prostory, nejméně podchody.
 - odstranění nekontinuity infrastruktury (např. cyklostezky vyvedené do vozovky)

Téma 8 - Společný prostor pro chodce a cyklisty

- Jasnější formulace pravidel pro chování chodců a cyklistů ve společném prostoru
 - nelze spoléhat jen legislativu, která je buď nedostatečná nebo pomalu reaguje na dění
 - chování účastníků formuje hlavně provedení infrastruktury, které bývá zastaralé
 - chybějící odborné vzdělání a osvěta u kompetentních orgánů

- Kultivace chování účastníků silničního provozu vůči sobě navzájem (cyklisté × chodci, řidiči × cyklisté) prostřednictvím cílené osvěty a vzdělávání
 - vnímání atmosféry společnosti, která není vždy otevřená ohleduplnosti přijetí více možností pohybu či rozdílných potřeb uživatelů
- Přesunutí části cyklistické dopravy do hlavního dopravního prostoru, odlehčení přidruženého prostoru využívaného cyklisty
 - duální infrastruktura je spíše dočasným řešením, protože nejsou dostatečně využívány možnosti rekonstrukce infrastruktury s novým přerozdělením hlavního a vedlejšího dopravního prostoru, a formou rozsáhlých oprav je potvrzováno současné řešení
 - na stezkách se pohybují nejenom cyklisti, ale také chodci, běžci, bruslaři a osoby na koloběžkách; zrušení duální infrastruktury by mělo za následek, že by dopravní cyklisti (pohybující se rychleji než rekreační cyklisti) museli sdílet prostor s těmito zmíněnými pomalejšími skupinami, čímž by upadl charakter dopravní cyklistiky a mohlo docházet ke kolizím
- Legislativní zakotvení sdíleného prostoru (shared space)
 - město by obecně mělo sledovat co nejuniverzálnější provedení veřejného prostoru pro aktivní mobilitu, aby předem nevylučovalo či neomezovalo některé účastníky
- Legislativní úprava povinnosti cyklisty využít oddělenou stezku pro cyklisty namísto hlavního dopravního prostoru
 - pravidla zakazující cyklistům využít vozovku při paralelní stezce akorát způsobují komplikace

Téma 9 - Synergie aktivní a veřejné dopravy

- Zvyšování kvality pěší dostupnosti okolí stanic a zastávek VHD
 - bez komentáře
- Zlepšování přístupu do stanic metra a železnice pro cyklisty
 - standardizace stojanů, úschoven, parkovišť pro kola v blízkosti přestupních uzlů, pro splnění bezpečnostních a technických nároků uživatelů
 - strategie a vize využití přestupních uzlů, aby nebyly řešeny jako samostatné projekty jednotlivých městských částí, často jen v souvislosti s developerskými projekty
- Hledání funkčního řešení přepravy kol v autobusech
 - úprava přepravních podmínek PID, aby přeprava kol neobtěžovala cestující
 - stále platí upřednostnění přepravní kapacity pro kočárky nebo invalidní vozíky
- Zjednodušení pravidel přepravy jízdních kol, zvýšení povědomí veřejnosti
 - vyšší kapacita pro přepravu kol na pražských přívozech
- Systémové nastavení komunikace mezi SŽ a HMP k úpravám železničních stanic
 - bariérové přestupní vazby s kolem
 - nejistota dostatečné kapacity pro přepravu kola (může být odmítnuta)
- Budování parkovacích kapacit B+R u přestupních uzlů VHD v Praze i Středočeském kraji
 - zlepšení a nastavení pravidel komunikace mezi DPP, městskými útvary, městskými organizacemi a Středočeským krajem
- Podpořit dostupnost sdílených kol a koloběžek i v okrajových částech města
 - bikesharing jako alternativa přepravy kol dopravními prostředky
- Pěstovat přístup k rozvoji konceptu mobility as a service
 - bez komentáře

Téma 10 - Zajištění agendy ve správě města

- Posílení personálních zdrojů
 - bez komentáře

- Přehledná a efektivní komunikace mezi HMP a městskými částmi
 - konstatování závažnosti problematické koordinace napříč magistrátem města, městskými částmi a městem zřizovanými organizacemi
 - prosazování různých zájmů (magistrát vs. městské části), ač jde o jedno město
- Nastavení systému komunikace mezi odbory MHMP a organizacemi města
 - nositel projektu (nebo i strategie) má být vždy za něj odpovědný od začátku až na konec
- Transparentní pravidla pro prioritizaci opatření ve vazbě na strategickou úroveň
 - princip systémového rozhodování, kde bylo kritizováno, že v dnešní době se nerozhoduje správně a postupy jsou obcházeny, a to občas i legálně.
- Provázání finanční spoluúčasti HMP na prosazování dopravní politiky města
 - princip „moje peníze, moje koncepce“, který znamená respekt koncepci při spolufinancování projektů z prostředků HMP
- Zvýšení podílu externího financování opatření ze soukromého sektoru
 - bez komentáře
- Sdílení dobré praxe, včetně mezinárodní, na úrovni HMP i městských částí
 - princip vysvětlení a objasnění projektů stakeholderům a veřejnosti,
 - městské projekty mají často stejné tvůrce, čímž vzniká subjektivita, monotónnost.