

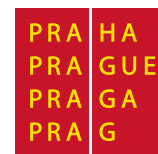
STRATEGIE AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE



M
MOTT
MACDONALD

**VOJTĚCH
NOVOTNÝ**
mobility consultancy & advisory

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G



Tato Strategie aktivní mobility v Praze je hlavní strategickým dokumentem hl. m. Prahy pro oblast aktivní mobility (pěší a cyklistické dopravy). Byla schválena Radou hl. m. Prahy prostřednictvím Usnesení RHPM č. 1859 ze dne 1.8.2022.

Implementace této Strategie je úkolem Magistrátu hl. m. Prahy, relevantních příspěvkových organizací hl. m. Prahy a společností v majetkovém portfoliu hl. m. Prahy.



Polad'
Prahu

Vytvořením této Strategie bylo naplněno opatření č. 110 Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (P+).

Rychlý pohled na strategii aktivní mobility v Praze

Aktivní mobilita, tj. chůze, jízda na kole a další přeprava osob či zboží převážně lidskou silou, je nezastupitelnou součástí dopravního systému Prahy. Společně s integrovanou veřejnou dopravou představují hlavní prostředky udržitelné a městotvorné mobility v Praze. Aktivní mobilita je nejen prostorově a energeticky efektivní mód dopravy, ale má také pozitivní vliv na životní prostředí, veřejné zdraví, kvalitu veřejných prostranství, sociální soudržnost komunit a lokální ekonomiku. Město žije a prosperuje tam, kde lidé chodí či jezdí na kole.

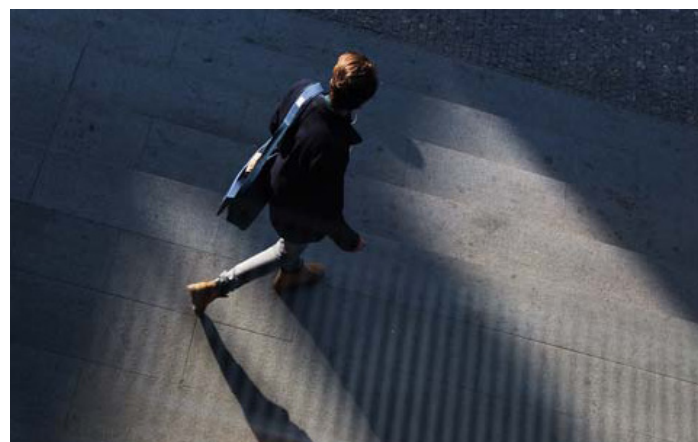
Praha bude vytvářet kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu, aby zajistila udržitelný dopravní systém, atraktivnější ulice a veřejná prostranství. Zvýší tím kvalitu života Pražanů a zpříjemní pobyt návštěvníků města.



Praha chce být soudržnou, zdravou a ekonomicky se rozvíjející metropolí a prostřednictvím této strategie, se rozhodla systematicky zlepšovat podmínky pro aktivní mobilitu a její efektivní kombinování s veřejnou dopravou. Cílem strategie je zvýšení počtu cest realizovaných prostřednictvím aktivní mobility, vyjádřené v dělbě přepravní práce. Toto rozhodnutí je praktickým naplněním Strategického plánu hl. m. Prahy a Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, stejně jako dalších koncepčních dokumentů města. Zároveň je tato strategie v souladu s národní Koncepcí městské a aktivní mobility ČR pro období 2021–2027.

Strategické cíle do roku 2030:

- souhrnný podíl aktivní mobility a veřejné dopravy na dělbě přepravní práce na 81 %.
- zvýšení podílu pěší dopravy na dělbě přepravní práce k hodnotě 27,5 % (celoroční průměr)
- zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce k hodnotě 3,5 % (celoroční průměr)

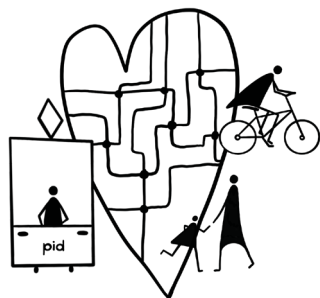


Specifické cíle do roku 2030:

1. převedení co největšího podílu cest autem do 1,5 km na aktivní mobilitu
2. zajištění naprosté většiny cest do škol prostřednictvím aktivní mobility či v kombinaci s veřejnou dopravou
3. umístování nové zástavby v dobré dostupnosti kolejové veřejné dopravy a zajištění nadstandardně kvalitních pěších a cyklistických vazeb k ní
4. kompletní páteřní síť cyklotras realizovaná ve vysokém standardu, kapacitě a kontinuitě cyklistických opatření
5. systematická aplikace zón 30, cyklistických zón a obytných zón na síti obslužných komunikací
6. rozvoj pěších zón a zón setkávání (sdílených prostorů) ve významných veřejných prostranstvích i před významnými cíli cest
7. systematická plošná aplikace kvalitních podmínek pro pěší
8. systematické zajištění kvalitních podmínek pro pohyb cyklistů v uličním prostoru
9. integrace systémů bikesharing do veřejné dopravy v rámci konceptu Mobilita jako služba (Mobility as a Service)
10. rozvoj parkovišť B+R a dalších parkovacích možností pro jízdní kola
11. snížení počtu nehod s účastí chodce či cyklisty vzhledem k celkovému podílu pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce
12. rozvoj sítě mikrodep s využíváním cargocyklistiky a pěší dopravy
13. zajištění kvalitní zimní i běžné údržby infrastruktury pro aktivní mobilitu
14. nastavení dotačního schématu pro financování projektů na místní úrovni z rozpočtu hl. m. Prahy, při dodržení celoměstské koncepce a standardů
15. zohlednění požadavků na rozvoj aktivní mobility již v rané fázi přípravy projektových záměrů městských, státních i soukromých investorů

Na základě analýzy výchozího stavu aktivní mobility v Praze ↗ kapitola 2, str. 15 ↗ Analýza stavu bezmotorové dopravy na území hl. m. Prahy (2021) a v souladu s nadřazenými strategickými dokumenty bude Praha systematicky naplňovat tyto cíle prostřednictvím opatření a projektů v těchto oblastech:

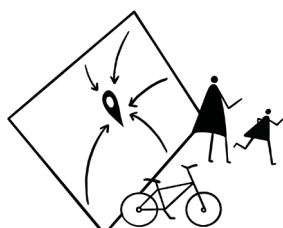
1



Územní rozvoj orientovaný na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu

Město krátkých vzdáleností, územní rozvoj v okolí stanic páteřních kolejových systémů, přímé pěší i cyklistické vazby v území, podoba veřejných prostranství upřednostňující aktivní mobilitu, předpisy pro parkovací kapacity jízdních kol v obytných domech i u cílů dopravy, koordinace a souslednost investic...
↗ podrobně kapitola 3.1, str. 32

2



Snadná prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů

Prioritní prostupnost území pro aktivní mobilitu (a veřejnou dopravu), přímé vedení pěších a cyklistických vazeb v širším území i detailu uliční sítě, kontinuita opatření pro cyklisty, adekvátní řešení prostupnosti liniových staveb a dalších bariér, veřejná prostranství u významných cílů přirozeně preferující aktivní mobilitu a veřejnou dopravu, hierarchie cyklistických opatření, kvalitní orientační systém...
↗ podrobně kapitola 3.2, str. 34

3



Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu

Projektování ulic se zaměřením na lidi (nikoliv na vozidla), přerozdělování prostoru místních komunikací ve prospěch aktivní mobility a veřejné dopravy, ulice s komfortními širokými chodníky, s aktivním parterem i vertikální zelení, rozvoj pěších zón, zón setkávání¹, zón 30 a obytných zón, vybavení ulic kvalitním mobiliářem vč. veřejných bezbariérově přístupných toalet, osvětlením a vhodnými povrchy, bezpečný a bezbariérový pohyb všech uživatelů...
↗ podrobně kapitola 3.3, str. 36

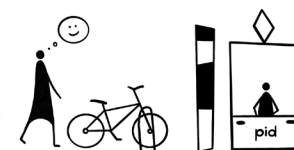
4



Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility

Kategorizace ulic, plošné zklidnění dopravy na obslužných komunikacích, preference aktivní mobility v lokálních centrech území i na cestách k nim, umísťování přechodů pro chodce, míst pro přecházení a přejezdů pro cyklisty dle potřeb uživatelů aktivní mobility, zklidnění dopravy u zastávek, stanic a přestupních bodů veřejné dopravy...
↗ podrobně kapitola 3.4, str. 40

5



Efektivní a pohodlné propojení aktivní mobility s veřejnou dopravou

Kvalitní veřejná prostranství v okolí zastávek, stanic a přestupních bodů veřejné dopravy, jejich optimální umístění v území a kvalitní pěší a cyklistické vazby k nim, rozvoj parkovacích kapacit pro jízdní kola a další prostředky aktivní mobility vč. parkovišť B+R, bikesharing integrovaný se systémem veřejné dopravy...
↗ podrobně kapitola 3.5, str. 44

6



Zapojení aktivní mobility do systémového řešení městské logistiky

Poslední míle zásobování jako příležitost pro aktivní mobilitu, mikrodepa a využívání cargokol, podpora soukromého sektoru v oblasti udržitelné citylogistiky...
↗ podrobně kapitola 3.6, str. 46

7



Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami

Praha bude uplatňovat strategii prostřednictvím Magistrátu hl. m. Prahy, jí zřizovaných institucí a společností v jejím majetkovém portfoliu, ve spolupráci s městskými částmi a dalšími zainteresovanými stranami. Každý z těchto partnerů může svými kompetencemi přispět k vytváření města vstřícného aktivní mobilitě a atraktivního pro své obyvatele i návštěvníky.
↗ kapitola 3

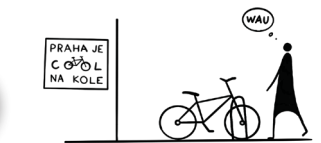
8



Pečlivá správa a údržba infrastruktury pro aktivní mobilitu

Pečlivá celoroční údržba chodníků, stezek i prvků cyklistické infrastruktury, systematické zajišťování a vyznačování obchodů a objízdných tras pro aktivní mobilitu v případě záborů veřejného prostoru, systematický sběr dat o aktivní mobilitě i technickém stavu infrastruktury, evaluace realizovaných opatření
↗ podrobně kapitola 3.8, str. 52

9



Propagace aktivní mobility (a veřejné dopravy) a spolupráce se soukromým sektorem

Zapojení velkých zaměstnavatelů do podpory aktivní mobility i v rámci řešení firemní mobility, systematická propagace přínosů aktivní mobility mezi odbornou i laickou veřejností
↗ podrobně kapitola 3.9, str. 53

↗ Udržitelná mobilita jako téma školního vzdělávání, strategií škol a městských částí, důsledné zklidnění nebo vyloučení motorové dopravy v bezprostřední blízkosti škol, zvyšování bezpečnosti na pěších a cyklo trasách do škol s důrazem na trasy od zastávek veřejné hromadné dopravy, preference aktivní mobility u dalších cílů volnočasových aktivit dětí a mládeže, kvalitní napojení kampusů vysokých škol na systém integrované veřejné dopravy a celoměstský systém cyklotras hl. m. Prahy...
↗ podrobně kapitola 3.7, str. 48

Obsah

1/	Lepší život Pražanů i návštěvníků města díky aktivní mobilitě	9
2/	Výchozí stav aktivní mobility v Praze	15
3/	Praha bude atraktivním městem pro aktivní mobilitu	21
1	Územní rozvoj orientovaný na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu	32
2	Snadná dostupnost územím a dosažitelnost významných cílů	34
3	Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu	36
4	Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility	40
5	Efektivní a pohodlné propojení aktivní mobility s veřejnou dopravou	44
6	Zapojení aktivní mobility do systémového řešení městské logistiky	46
7	Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami	48
8	Pečlivá správa a údržba infrastruktury pro aktivní mobilitu .	52
9	Propagace aktivní mobility (a veřejné dopravy) a spolupráce se soukromým sektorem	53
4/	Účel a uplatňování strategie	55

**LEPŠÍ
ŽIVOT,
PRAŽANŮ
2/ VÝCHOZÍ
STAV • STRA 3/
TEGIE
4/ KDO
CO
JAK**

LEPŠÍ ŽIVOT PRA ŽANŮ

1/

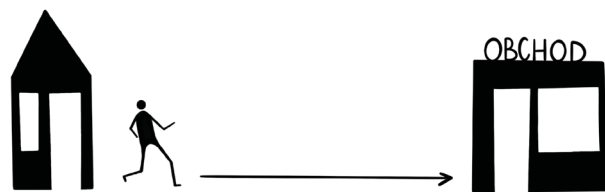
Lepší život Pražanů i návštěvníků města díky aktivní mobilitě

- Aktivní mobilita a její úloha v dopravním systému Prahy
- Význam aktivní mobility pro Prahu

1/ Lepší život Pražanů i návštěvníků města díky aktivní mobilitě

Aktivní mobilita a její úloha v dopravním systému Prahy

Aktivní mobilita (aktivní doprava) je přeprava osob nebo zboží s využitím převážně vlastní fyzické síly. Mezi aktivní mobilitu patří nejen chůze a jízda na kole, ale i jízda na koloběžce, na skateboardu, kolečkových bruslích či dalších obdobných prostředcích.



pěší cesta



pěší cesta součástí cestování veřejnou dopravou



vycházka či pobyt ve veřejném prostranství

Každý obyvatel či návštěvník Prahy je také chodcem.

Chůze je neodmyslitelnou součástí života ve městě, ať už jde o chůzi do obchodu, na zastávku veřejné dopravy, za poznáním okolí či jen za odpočinkem. Každý obyvatel i návštěvník města je alespoň někdy, ale obvykle poměrně často, chodcem. Chůzi využívají všechny skupiny obyvatel – od prvního samostatného pohybu dětí až po seniory, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Pěší cesty mají typicky lokální charakter – nejčastěji v řádech stovek metrů zhruba do délky 1,5 km. Dostatečně atraktivní veřejná prostranství a komfortní pěší vazby často efektivně motivují i k delším pěším cestám. Obecně nejčastějšími jsou však pěší cesty, které jsou součástí cestování veřejnou dopravou.

Významnou část pěších cest tvoří cesty za účelem vycházky, pobytu či aktivně stráveného času venku i turistické pěší cesty představující pěší cesty turistů navštěvujících Prahu, její památky, kulturní instituce nebo jiné zážitky.

Jízdní kolo je efektivní alternativou k použití osobního automobilu.

Použití jízdního kola jako dopravního prostředku může mít pouze lokální charakter,

zcela běžné je však i užívání jízdního kola pro cesty o délce kolem 10 km. Použití jízdního kola je tedy velmi variabilní – může být lokální, doplňkem cestování veřejnou dopravou v první a poslední míli nebo i přímým „konkurentem“ cesty osobním automobilem či veřejnou dopravou.



cesta na kole



cesta na kole v kombinaci s veřejnou dopravou

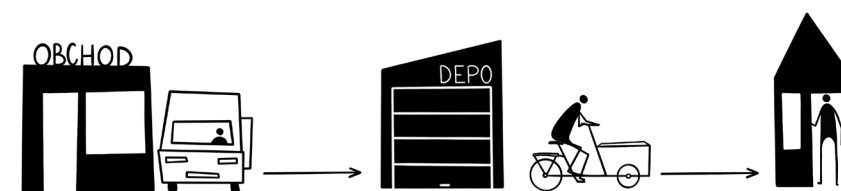


vyjížďka na kole, cykloturistika, sportovní cyklistika

Využití aktivní mobility je trendem v oblasti city logistiky.

Cyklistika nachází stále větší uplatnění i v rámci city logistiky jako udržitelný a ekologický prostředek k zajištění poslední míle zásobování či rozvozu zboží nebo

služeb. Největším potenciálem doručování cargokoly je doprava zásilek menší hmotnosti a objemu na vzdálenost do cca 5–7 km, což v kompaktním městě zároveň vytváří z hlediska rychlosti i flexibility výhodnější variantu oproti osobnímu automobilu, včetně možnosti využít příslušnou cyklistickou infrastrukturu.



cyklologistika

Význam aktivní mobility pro Prahu

Aktivní mobilita je nezastupitelnou součástí dopravního systému města a spolu s integrovanou veřejnou dopravou představují hlavní prostředky udržitelné a městotvorné mobility v Praze.



Město žije a prosperuje tam, kde lidé využívají aktivní mobilitu.

Význam aktivní mobility byl v Praze v minulosti často podceňován. S rozvojem automobilismu ji tehdejší dopravní plánování zatlačilo na okraj zájmu i uličního prostoru. To však bylo velkou chybou. Nejde jen o to, že chůze či jízda na kole je zdravá, či že v kombinaci s veřejnou dopravou se jedná o udržitelné, prostorově i energeticky efektivnější řešení mobility obyvatel a návštěvníků města. Tam, kde se chodí a jezdí na kole, prosperuje místní ekonomika, rozvíjí se nabídka obchodů a služeb, jsou hezčí ulice s příjemným bydlením, děti i senioři se pohybují bezpečně a samostatně, místní komunity jsou sociálně soudržnější a obyvatelé šťastnější.

Praha chce být soudržnou, zdravou a ekonomicky se rozvíjející metropolí.² Vytváření kvalitních podmínek pro chůzi, jízdu na kole i další druhy aktivní mobility má pro Prahu a její obyvatele zásadní význam, ty totiž přímo souvisejí s kvalitou jejich života. Je povinností veřejné správy³ na všech úrovních tyto kvalitní podmínky zajistit.

Zdraví

Pravidelná chůze a jízda na kole je nejnadhším způsobem, jak si vylepšit fyzickou kondici, a tak zlepšit své zdraví a životní styl. Fyzická aktivita předchází nadváze, kardiovaskulárním onemocněním, rakovině i diabetu, naopak zvyšuje spokojenost, soběstačnost ve stáří i věk dožití. Na dosažení těchto pozitivních efektů se doporučuje každodenní chůze v délce alespoň 30 minut denně, u dětí, protože jsou ve vývinu, dvojnásobek chůzí stráveného času, tedy 60 minut denně.⁴ Lepší fyzická kondice obyvatel jim přináší kvalitnější život a státu nižší výdaje veřejných rozpočtů na zdravotní péči nebo sociální výdaje způsobené nemocnostmi.

Duševní pohoda

Obyvatelé města, ve kterém se často chodí a jezdí na kole, jsou ve větší psychické pohodě. Účinek chůze při léčbě nebo prevenci úzkosti a deprese byl prokázán v mnoha studiích a je přijímán jako finančně nenákladné, neinvazivní a snadno dostupné řešení. 20minutová pravidelná chůze dokáže výrazně snížit hladinu deprese.^{5,6}

Prostorová a energetická efektivity $A \rightarrow B$

Chůze a jízda na kole (společně s veřejnou dopravou) jsou prostorově i energeticky nejefektivnějšími módy dopravy. Nejen proto se jedná o město a jeho obyvatelům přátelské módy dopravy. Do prostoru pro jeden automobil se vejde 5 cyklistů na jízdním kole, 20 chodců nebo 12

zaparkovaných jízdních kol.⁷ A to počítáme jen prostor, který zabírá samotné vozidlo, infrastruktura potřebná k jeho pohybu má další prostorové nároky.

Prosperující lokální ekonomika

Dobré podmínky pro pěší a cyklisty zvýší dostupnost, atraktivitu i ekonomický potenciál parteru ulice (obchody, služby, restaurace a kavárny). Malí podnikatelé často přeceňují význam automobilové dopravy jako módu dopravy přinášejícího zákazníky. Ve skutečnosti je poptávka po službách a nakupování úzce spojena s atraktivitou prostředí, která roste se zlepšujícími se podmínkami pro bezmotorovou dopravu, v atraktivním prostředí má totiž osoba zájem se zastavit a objevovat prostor kolem sebe.

Životní prostředí

Chůze a jízda na kole neprodukuje žádné emise. Nejsou ani hlučné a negenerují žádné vibrace. Vytváření kvalitních podmínek pro pěší a cyklisty jde často ruku v ruce s rozvojem městské zeleně či vodních prvků na veřejných prostranstvích.

Sociální interakce a rovnost $1 = 1$

Chůze a jízda na kole je dostupná pro všechny a je přístupná všem sociálním vrstvám. Lidé, kteří využívají chůzi či jízdu na kole pro své každodenní cesty, intenzivněji vnímají své okolí a ostatní obyvatele. Díky lidskému měřítku a pomalejší rychlosti jsou utužovány sousedské vztahy a vnímání společnosti a prostoru. Především dětem umožňuje tento způsob dopravy trávit více času s kamarády nebo rodiči a dodává jim potřebnou sebedůvěru k samostatnému pohybu a příležitost k nácviu důležitých kompetencí pro život. Přítomnost chodců je navíc prostředkem přirozené sociální kontroly nežádoucích jevů (vandalismus, konzumace drog apod.) a pomáhá tak vytvářet bezpečnější veřejná prostranství.

Dva v jednom $2 \vee 1$

Chůze a jízda na kole v sobě spojují zdravé s užitečným. A také představují efektivní formu úspory času. Docházkou či dojížděnkou do práce na kole lze spálit srovnatelně kalorií jako aerobikem nebo cvičením ve fitness centru, do kterého pak ani není třeba jezdit. Benefitem je úspora času, financí a prakticky nulové emise. Při chůzi k tomu lze navíc třeba poslouchat hudbu, podcast či audioknihu. Pokud děti jdou či jedou na kole do školy alespoň 10 minut, vyvinou bazální svalovou aktivitu, která jim pomáhá k lepšímu soustředění ve škole.

1:13⁸

Taková je dle výpočtů Transport for London návratnost investic do rozvoje pěší a cyklistické dopravy.

900 mil. eur/rok⁹

Takový je přínos cyklistické dopravy v Praze z hlediska celospolečenských nákladů. Každý kilometr ujetý na jízdním kole namísto osobním automobilem totiž znamená úsporu celospolečenských nákladů 0,97 eura (cca 25 Kč).

o 30 % vyšší obrat¹⁰

Obrat obchodů, služeb, restaurací a kaváren nacházejících se v atraktivním prostředí pro aktivní mobilitu může být až o třetinu vyšší než v ulici, která kvalitní podmínky pro chůzi a dostupnost jízdu na kole nevytváří.

VÝ CHOZÍ STAV

2/

Výchozí stav aktivní mobility v Praze

2/ Výchozí stav aktivní mobility v Praze

Praha disponuje kvalitním systémem integrované veřejné dopravy PID s poměrně dobrým územním pokrytím a tradičně vysokým podílem veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce na sebe váže i velký počet pěších cest na zastávku či stanici veřejné dopravy a z ní. Mimo to jsou však počty pěších cest spíše závislé na atraktivitě konkrétní trasy pro pěší. Řada pěších vazeb na lokální úrovni v detailu města i celoměstské úrovni stále chybí nebo jsou nevyhovující, systémový přístup k pěší dopravě je v Praze spíše na začátku.

Praha však významně zaostává za srovnatelnými městy v podílu cyklistické dopravy, který je v Praze extrémně nízký. Přičemž ze zkušeností ze zahraničí i z Česka je evidentní, že často se vyskytující argumentace o „kopcovitém reliéfu Prahy“, „pouhých 3 měsících v roce, kdy je na kole možné jezdit“, či že „kolo je jen sportovní aktivita“ neobstojí. Na vině je především nesystematický přístup k vytváření podmínek pro cyklisty v uliční síti, nekonzistentní a nespojitá cyklistická infrastruktura i nedostatečná osvětla. Naopak pandemie onemocnění COVID-19 i Praze ukázala, že potenciál aktivní mobility je velký.

Analýza stavu bezmotorové dopravy na území hl. m. Prahy

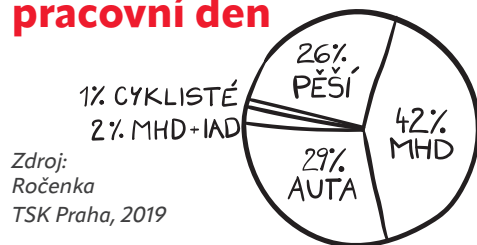
Podrobný popis výchozího stavu aktivní mobility v Praze obsahuje dokument Analýza stavu bezmotorové dopravy na území hl. m. Prahy (březen 2021), který byl zároveň hlavním analytickým podkladem pro zpracování této strategie.



69 %

cest realizovaných na území Prahy v sobě zahrnuje aktivní mobilitu. Stabilně je podíl cest vykonaných pěšky 26 % a na jízdním kole 1 %. Cesty veřejnou dopravou, u kterých je chůze či jiné druhy aktivní mobility přirozenou součástí, zaujímají 42 % podíl.

Dělbna přepravní práce dle počtu všech cest na území města za pracovní den



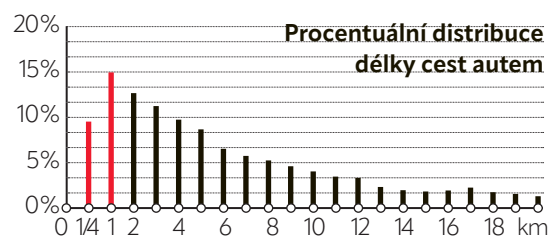
Zdroj:
Ročenka
TSK Praha, 2019

2 KM 89 % pěších cest má délku do 2 km, cesty do 1 km tvoří 62 %.

200 000

CEST DENNĚ

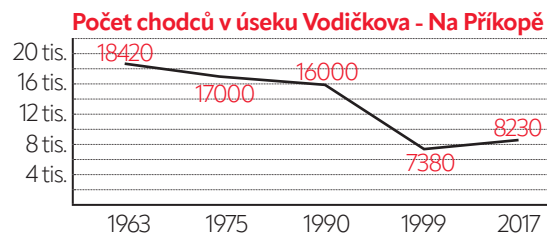
do 1,5 km je v Praze vykonáno osobním automobilem. Tyto cesty představují největší potenciál pro rozšíření využití pěší dopravy.



Zdroj: Czech Consult

Využívání pěší dopravy bylo v Praze v minulosti vyšší, než je nyní

Například profilem Václavského náměstí mezi Vodičkovou a Na Příkopě prošlo v roce 1963 přes 18 000 lidí za den. V roce 2017 to bylo jen 8 230 chodců/den.



Zdroj: Ročenka TSK Praha, 2017

TŘETINA

Tolik obyvatel Prahy jsou osoby v předproduktivním nebo poproduktivním věku, tedy uživatelé s nejvyššími požadavky na kvalitu podmínek pro aktivní mobilitu. Přes 18 % obyvatel tvoří předproduktivní skupina (mladší 18 let), která vykazuje vysoký potenciál pro užívání aktivní mobility a osvojení si udržitelného dopravního chování. Dalších 19 % obyvatel tvoří postproduktivní skupina (starší 65 let), u které z ekonomických nebo ze zdravotních důvodů výrazně klesá možnost využívat vlastní automobil a zároveň je pro ni možnost pohybovat se ve veřejném prostoru základní podmínkou zachování soběstačnosti a udržení fyzické i psychické kondice. 2,2 % obyvatel Prahy jsou držitelé průkazu osoby se zdravotním postižením.

Aktivní doprava je vnímána pozitivně

Opatření pro aktivní mobilitu (a veřejnou dopravu) jsou veřejností nadprůměrně dobře vnímána. Respondenti si však podporu aktivní mobility obecně nespojují s často nutným omezením osobní automobilové dopravy.

Veřejná doprava a aktivní mobilita jdou ruku v ruce

Obyvatelé částí města s lepší dostupností veřejné dopravy jsou více nakloněni i aktivní mobilitě. Pražané v těchto případech více využívají kombinace dopravních módů – využívají chůzi nebo jízdu na kole v kombinaci s veřejnou dopravou.

0,7 - 1,3 %

Mezi těmito hodnotami hodnotami kolísá podíl cyklistické dopravy v Praze v rámci roku. Ve srovnání s obdobnými metropolemi se jedná o velmi malá čísla.

Nespojitá síť

Síť cyklistické infrastruktury je nespojitá a napojení Prahy na cyklistickou síť v zázemí Prahy je nedostatečné. Zásadním problémem jsou rovněž parkovací kapacity.

90 % CEST V PRAZE

V Praze je vykonáno 90 % cest do vzdálenosti menší než 11 km, tedy délky, která je obecně akceptovatelná pro využití cyklistické dopravy. Průměrná vzdálenost, kterou v roce 2021 překonávali pražští cyklisté na cestě do práce, je cca 11,5 km¹¹

COVID-19

Pandemie nemoci COVID-19 ukázala, že aktivní mobilita v Praze má daleko větší potenciál. Například podíl pěší dopravy v říjnu 2020 se zvýšil z 26 % na 31 %, výrazně vzrostla také intenzita cyklistické dopravy.

Chybějící pěší vazby

V Praze v řadě případů chybí významné i lokální pěší vazby – absence přímých povrchových pěších vazeb na křižovatkách či na zastávkách veřejné dopravy, absence přímých a bezpečných propojení městských částí mezi sebou, ale také absence propojení Prahy s okolními obcemi ve Středočeském kraji.

2 600

SDÍLENÝCH KOL

Dle odhadů je v Praze k dispozici kolem 2 600 kol služby sdílených kol (bikesharing) a až 3 000 sdílených koloběžek.

Testování školních ulic

Několik škol si již vyzkoušelo nástroj školní ulice a dle průzkumů většina rodičů hlasuje pro jejich zachování trvale.

**7 272 ZÁSILEK
A 4 800 KM**

V roce 2021 to byl průměrný měsíční počet doručených zásilek z pilotního mikrologistického depa na Florenci prostřednictvím cargokol, v pracovní dny tak bylo v průměru doručeno 348 zásilek a najetých 229 km.

572 KM

STROMOŘADÍ

S nárůstem rušivých prvků ve městě dochází ke zvyšující se potřebě zeleně v urbánním prostředí, proto, pokud má chodec možnost si vybrat, volí pro svou cestu komunikace opatřenou vegetačním prvkem.

31 STANOVIŠŤ CYKLISTICKÉHO SČÍTÁNÍ

Prostřednictvím celoročního automatizovaného sčítání cyklistů na vybraných lokalitách je možné pravidelně vyhodnocovat trendy ve využití jízdního kola.

Bezbariérovost

Praha systematicky pracuje na zvyšování bezbariérovosti komunikací i zastávek a stanic veřejné dopravy v rámci projektu Praha bez bariér.

STRATEGIE

3/

Praha bude atraktivním městem pro aktivní mobilitu

- Strategické a specifické cíle
- Způsob naplňování strategických i specifických cílů

- 1 Územní rozvoj orientovaný na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu
- 2 Snadná prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů
- 3 Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu
- 4 Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility
- 5 Efektivní a pohodlné propojení aktivní mobility s veřejnou dopravou
- 6 Zapojení aktivní mobility do systémového řešení městské logistiky
- 7 Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami
- 8 Pečlivá správa a údržba infrastruktury pro aktivní mobilitu
- 9 Propagace aktivní mobility (a veřejné dopravy) a spolupráce se soukromým sektorem

3/ Praha bude atraktivním městem pro aktivní mobilitu

Praha bude městem, ve kterém jsou vytvořeny podmínky pro zdravý životní styl jeho obyvatel, pravidelně dojíždějících i návštěvníků, ve kterém prosperuje lokální ekonomika, je čisté životní prostředí, jsou hezké ulice a lidé všech sociodemografických skupin se v něm cítí příjemně a bezpečně. Praha bude městem atraktivním pro aktivní mobilitu.

Praha podporuje aktivní mobilitu, aby zajistila udržitelný dopravní systém, atraktivnější ulice a veřejná prostranství. Zvýší tím kvalitu života Pražanů a zpříjemní pobyt návštěvníků města.

Orientace na aktivní mobilitu (a veřejnou dopravu) není jen otázkou strategických cílů a směřování k udržitelné mobilitě. Podpora aktivní mobility Praze přinese celou řadu praktických benefitů, které zlepší či zkvalitní život dospělým, seniorům i dětem v Praze, ale bude mít také pozitivní vliv na místní ekonomiku, energetickou efektivitu provozu města a návratnost investic města do dopravní infrastruktury. ↗ kapitola 1, str. 12 Nejedná se o nic nového, tento směr již nastavil Strategický plán hl. m. Prahy a Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (projekt P+) a je plně v souladu se strategickými cíli Česka i Evropské unie.

Praha považuje aktivní mobilitu, společně s integrovanou veřejnou dopravou, za hlavní pilíře přechodu na udržitelný systém dopravy ve města a jejím hlavním cílem je zvýšit počet cest realizovaných aktivní mobilitou a kombinací aktivní mobility a veřejné dopravy. Nejedná se o nic nového, tento směr již nastavily Strategický plán hl. m. Prahy a Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (projekt P+) a je plně v souladu se strategickými cíli Česka i Evropské unie.

Proto bude, prostřednictvím Magistrátu hlavního města Prahy, jím zřizovaných institucí a společností v jejím majetkovém portfoliu, ve spolupráci s městskými částmi a dalšími zainteresovanými stranami, systematicky vytvářet kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu i kombinování aktivní mobility a veřejné dopravy za účelem snížení počtu cest realizovaných zcela či částečně na území Prahy individuální automobilovou dopravou a zajištění vyššího podílu udržitelných forem mobility v dělbě přepravní práce.



Praha vytvoří podmínky pro aktivní mobilitu tak kvalitní, že se přirozeně zvýší počet cest realizovaných prostřednictvím aktivní mobility a veřejné dopravy.

Tomu odpovídají i sledované **strategické cíle** v oblasti dělby přepravní práce:



Zvýšení souhrnného podílu aktivní mobility a veřejné dopravy na dělbě přepravní práce k hodnotě 81 %.



Zvýšení podílu pěší dopravy na dělbě přepravní práce k hodnotě 27,5 % (roční průměr)



Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce k hodnotě 3,5 % (roční průměr)

Hlavní strategické cíle jsou doplněny o 15 **specifických cílů**, které sledují vybrané oblasti podpory aktivní mobility a jsou navázány i na hodnocení konkrétních projektů.

1. Převedení co největšího podílu cest autem do 1,5 km na pěší (případně cyklistickou) dopravu
2. Zajištění naprosté většiny cest do škol prostřednictvím aktivní mobility či v kombinaci s veřejnou dopravou
↗ kapitola 3.7, str. 48
3. Umísťování nové zástavby v dobré dostupnosti kolejové veřejné dopravy a zajištění nadstandardně kvalitních pěších a cyklistických vazeb k ní
↗ kapitola 3.1, str. 32 ↗ kapitola 3.5, str. 44
4. Kompletní páteřní síť cyklotras realizována ve vysokém standardu, kapacitě i kontinuitě cyklistických opatření
↗ kapitola 3.2, str. 34
5. Systematická aplikace Zón 30, cyklistických zón a obytných zón na síti obslužných komunikací
↗ kapitola 3.3, str. 36 ↗ kapitola 3.4, str. 40
6. Rozvoj pěších zón a zón setkávání (sdílených prostorů) ve významných veřejných prostranstvích i před významnými cíli cest
↗ kapitola 3.4, str. 40
7. Systematická plošná aplikace kvalitních podmínek pro pěší
↗ kapitola 3.2, str. 34 ↗ kapitola 3.5, str. 44
8. Systematické zajištění kvalitních podmínek pro pohyb cyklistů v uličním prostoru
↗ kapitola 3.2, str. 34 ↗ kapitola 3.4, str. 40
9. Integrace systémů bikesharing do veřejné dopravy v rámci konceptu Mobility as a Service
↗ kapitola 3.5, str. 44
10. Rozvoj parkovišť B+R a dalších parkovacích možností pro jízdní kola
↗ kapitola 3.5, str. 44
11. Snížení počtu nehod s účastí chodce či cyklisty vzhledem k celkovému podílu pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce
↗ kapitola 3.4, str. 40
12. Rozvoj sítě mikrodep s využíváním cargocyklistiky a pěší dopravy
↗ kapitola 3.6, str. 46
13. Zajištění kvalitní zimní i běžné údržby infrastruktury pro aktivní mobilitu
↗ kapitola 3.8, str. 52
14. Nastavení dotačního schématu pro financování projektů na místní úrovni z rozpočtu hl. m. Prahy, při dodržení celoměstské koncepce a standardů
↗ kapitola 4, str. 57
15. Zohlednění požadavků na rozvoj aktivní mobility již v rané fázi přípravy projektových záměrů městských, státních i soukromých investorů
↗ kapitola 4, str. 64

Naplnění těchto strategických a specifických cílů je pravidelně vyhodnocováno prostřednictvím sady indikátorů. ↗ kapitola 4, str. 74



Strategie aktivní mobility v Praze navazuje na Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (P+), který je hlavním strategickým dokumentem hl. m. Prahy pro oblasti dopravy a mobility, a tedy přímo nadřazeným dokumentem této strategie. P+ definuje celkovou vizi 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.

Podpora chůze a dopravní cyklistiky je jedním z klíčových aspektů dopravní politiky města:

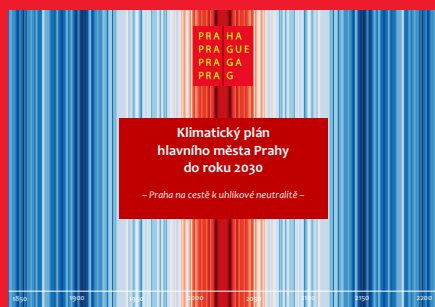
Praha bude celoplošně podporovat komfortní a bezpečnou pěší a cyklistickou dopravu na cestách „od dveří ke dveřím“, i jako součást multimodálního chování, v návaznosti na přestupní body a zastávky veřejné dopravy „na první a poslední míli“ cesty.

Praha aktivně vytvoří podmínky pro rozvoj dopravní cyklistiky jako doplňkového systému k ostatním modům dopravy, a to jak v podobě celistvých infrastrukturních a dopravně-organizačních opatření, tak rozvojem parkovišť B+R a systému bikesharingu. Ten bude primárně navázaný na veřejnou dopravu, v jádrovém městě i lokálních centrech rovněž orientovaný na cesty „od dveří ke dveřím“.



Podpora aktivní mobility je přímou odpovědí na strategické cíle, které plán udržitelné mobility definuje:

strategické cíle P+	vztah podpory aktivní mobility k naplňování těchto cílů
Zvýšení prostorové efektivity dopravy	Podpora aktivní mobility a její provázání s veřejnou dopravou přímo zvyšuje prostorovou efektivitu dopravy, tímto způsobem získáme efektivněji využívaný uliční prostor, který můžeme využít na zlepšení lokálních životních podmínek. Do prostoru pro jeden automobil se totiž vejde 5 cyklistů na jízdním kole, 20 chodců nebo 12 zaparkovaných jízdních kol.
Snížení uhlíkové stopy	Podpora aktivní mobility a její provázání s veřejnou dopravou a převedení řady cest z automobilové dopravy na aktivní mobilitu přímo přispívá ke snížení uhlíkové stopy z dopravy. Aktivní mobilita je z podstaty věci bezemisní dopravou.
Zvýšení bezpečnosti	Z podstaty věci se zklidněním silniční dopravy, snížením její rychlosti a jejími klesajícími intenzitami jde ruku v ruce i zvýšení bezpečnosti všech uživatelů uličního prostoru. Ulice a veřejná prostranství, která jsou atraktivní pro aktivní mobilitu, prakticky vždy zároveň zklidňují provoz motorových vozidel. Avšak zvýšení počtu uživatelů aktivní mobility neznamená, že dojde automaticky ke snížení počtu kolizí. S vyšším počtem lidí v ulicích se očekává zároveň nárůst kolizí mezi nimi, a to se nejedná jen o chodce, ale také o cyklisty a osoby na dopravních prostředcích na pomezí chůze a cyklistiky.
Zlepšení lidského zdraví	Podpora aktivní mobility a její provázání s veřejnou dopravou přímo přispívá ke zlepšení lidského zdraví a kvality života, a to nejen podporou pohybové aktivity a fyzické kondice, ale i snížením zatížení území emisemi a hlukem.
Zlepšení dostupnosti dopravy	Chůze a cyklistická doprava mají dobrou schopnost prostupnosti územím, avšak musí být k tomu také vytvořeny podmínky. Zvyšování dostupnosti veřejné dopravy přirozeně vede k vyššímu užívání nejen jí, ale i aktivní mobility. Přihlédnuto musí být také na dostupnost dopravy pro osoby se sníženou schopností orientace nebo pohybu, kromě toho až třetina obyvatel Prahy jsou děti nebo senioři.



Strategie aktivní mobility v Praze také navazuje na Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030, který reaguje na závazek města aktivně sledovat a postupně snižovat své přímé i nepřímé emise oxidu uhličitého (CO₂).

Město oficiálně vyhlásilo svůj klimatický závazek snížit emise CO₂ o 45 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 2010 a současně konstatovalo, že odklon od fosilních paliv při výrobě energie, v dopravě a při dalších ekonomických aktivitách města nepovažuje za hrozbu, nýbrž za příležitost postupně transformovat město v ekologicky přátelskou metropoli, atraktivní pro život. Praha se tímto rozhodnutím zařadila mezi progresivní města, která stejný závazek již přijala.

K této strategii navazuje druhá tematická sekce Klimatického plánu – udržitelná mobilita. Sdíleným cílem této tematické sekce je postupně zvyšovat podíl nemotorové (pěší a cyklistické) a veřejné (zejména kolejové) dopravy na úkor osobní automobilové dopravy a tu postupně nahrazovat vozidly s alternativními pohony majícími menší environmentální dopady. Zároveň se tu apeluje na spolupráci se Středočeským krajem na budování tramvajových tratí a navazujících P+R mimo území hlavního města Prahy.

Klimatický plán má konkrétní opatření, které jsou průmětové se Strategií aktivní mobility v Praze:

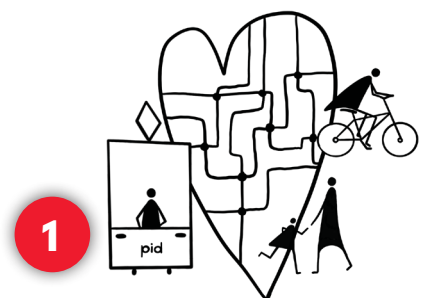
- o Podpora pěší dopravy – rozvoj města bude plánován a realizován v souladu s principem města krátkých vzdáleností. Město zajistí postupné zklidňování dopravy, rozvoj veřejných prostranství a omezování bariér rozvoje pěší dopravy na území města.
- o Rozšíření páteřní sítě cyklostezek a chráněných cyklotras – budování nových a rozšiřování stávajících s cílem navýšit cyklodopravu z 1 % na 7 % v létě a na 4 až 5 % v ostatních částech roku. Postupné oddělování od ostatních druhů dopravy a omezování bariér rozvoje cyklodopravy na území města, současně s tím realizovat další opatření pro omezování bariér rozvoje cyklo a pěší dopravy na území města.

Podpora aktivní mobility je rovněž součástí priorit, které Klimatický plán definuje:

Priority tematické sekce udržitelné mobility Klimatického plánu	vztah podpory aktivní mobility k naplňování těchto cílů
Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony veřejné dopravy	Z hlediska Klimatického plánu je hromadná doprava a její výkonnost zásadním předpokladem, jak snížit uhlíkovou stopu dopravy na území města. Proto toto prioritní zaměření cílí na taková opatření, která napomohou k nárůstu objemu přepravených osob metrem namísto jiných dopravních prostředků veřejné dopravy a samozřejmě také namísto přepravy osobními automobily tam, kde je to ekonomicky možné. Zároveň chce dosáhnout, aby linky metra C a D byly automatizovány, čímž by se zkrátily intervaly v dopravních špičkách a obyvatelé nebo i návštěvníci města by měli větší důvod využívat MHD a potenciálně ji i kombinovat s mody aktivní mobility.
Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony nemotorové dopravy	Pěší doprava zajišťuje již nyní značný podíl vykonaných cest, přesto však zvyšování její atraktivity může ve svém důsledku vést k větší preferenci veřejné hromadné dopravy nad osobní automobilovou dopravou, pěší docházka je totiž neoddelitelnou součástí cest s využitím VHD. I cyklistická doprava je z hlediska naplňování vize klimaticky odpovědného města velmi žádoucím způsobem osobní přepravy, zejména pro pravidelnou dojížděku v řádu jednotek kilometrů (např. mezi místem bydliště a zaměstnáním, na tzv. poslední míli od stanice vlaku či metra do místa bydliště apod.), kdy může být náhradou automobilové dopravy. Klimatický plán zdůrazňuje, že podporou pěší a cyklistické dopravy se zvýší se pobytová kvalita veřejného prostoru, bezpečnost na komunikacích i jejich přepravní kapacita.
Snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze	Nástrojem zlepšení kvality ovzduší a kvality života v centrální části Prahy by měl být vedle zón placeného stání také systém zpoplatnění tranzitu a vjezdu automobilové dopravy do centra města. Systém by měl ekonomicky zvýhodnit bezemisní a nízkoemisní vozidla, která neznečišťují ovzduší buď vůbec či méně než klasické spalovací motory. Veškeré výnosy z budoucího mýtného systému by se vracely do rozvoje udržitelné mobility (např. budování nabíjecích stanic pro elektromobilitu, rozvoj a modernizace městské hromadné dopravy, pěší a cyklistická infrastruktura apod.). Zároveň v této prioritě figuruje městská logistika, která staví zejména na snižování intenzity automobilové dopravy. Hlavním cílem městské logistiky je snížit počet kilometrů najetých dodávkami a nákladními vozy. Dosaženo toho bude zejména využíváním samoobslužných výdejních boxů. Dalším významným opatřením městské logistiky ve vztahu ke snižování automobilové dopravy je provoz městských logistických dep. Na strategických místech rozmístěna depa slouží k překládání zásilek z vozidel na pěší kurýry, cargo kola. V neposlední řadě dojde k zapojení železniční a vodní dopravy do městské logistiky.

Způsob naplňování strategických i specifických cílů

Vytváření atraktivních podmínek pro aktivní mobilitu je komplexní a multidisciplinární problematikou. Praha proto bude stanovené cíle systematicky naplňovat zejména v těchto oblastech:



1

Územní rozvoj orientovaný na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu



2

Snadná dostupnost územím a dosažitelnost významných cílů



3

Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu



4

Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility



5

Efektivní a pohodlné propojení aktivní mobility s veřejnou dopravou



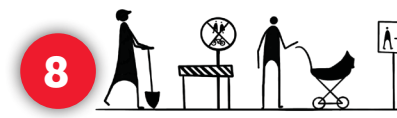
6

Vyšší zapojení aktivní mobility do city logistiky



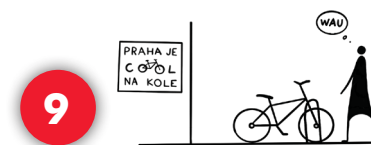
7

Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami



8

Pečlivá správa a údržba infrastruktury pro aktivní mobilitu



9

Propagace aktivní mobility (a veřejné dopravy) a spolupráce se soukromým sektorem

Co nejvíc Pražany odrazuje od využití chůze či jízdy na kole?

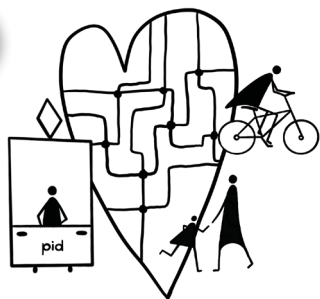


Jako největší bariéry pro vyšší využití chůze jsou ze strany uživatelů a potenciálních uživatelů zmiňovány (kromě nepříznivého počasí) zejména hluk a smog, pokud trasa vede po ulicích intenzivně zatížených motorovou dopravou, pěší trasy se ztraceným spádem a vzdáleností či dopravní stres při křížení s motorovou dopravou.

Jako největší bariéry pro vyšší využití cyklistické dopravy jsou nejvíce Pražany zmiňovány pocit nebezpečí při jízdě v provozu silničních vozidel a nespojitá síť chráněných komunikací pro cyklisty, snížená dostupnost území pro cyklisty i nedostatek parkovacích kapacit v cílech cest nebo u stanic a terminálů veřejné dopravy. Významnou překážkou jsou i omezené možnosti pro provedení osobní hygieny a převlékání se v cíli cesty.

zdroje:
Ipsos Cykloturistika v ČR. Průzkum. [Kniha]. - [Praha]: Czech Tourism, 2016.
SCaC Výzkum cyklistické dopravy v Praze. [Kniha]. - [Praha]: TSK, 2019.

1



Územní rozvoj orientovaný na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu

Zástavba, která efektivně kombinuje bydlení se službami a komerčními plochami v aktivním parteru, která zároveň nabízí veřejná prostranství atraktivní pro chůzi, komfortní pro jízdu na kole a dostupná veřejnou dopravou, přirozeně podporuje vyšší využívání aktivní mobility. Tím je zároveň v mnoha dalších směrech „nejzdravější“ zástavbou města.

Již při urbanistickém návrhu nových čtvrtí je třeba zajistit přímé a komfortní pěší i cyklistické vazby z hlediska prostupnosti území i z hlediska přístupu na zastávky a stanice integrované veřejné dopravy. Nový územní rozvoj je nejvhodnější navázat na existující či budoucí stanice páteřních kolejových systémů integrované veřejné dopravy (metro, eSko – městská/příměstská železnice).

Rozvoj pěších vazeb, cyklistické infrastruktury i veřejné dopravy musí být časově a funkčně koordinován s novou výstavbou, realizace nové zástavby nesmí předcházet rozvoji infrastruktury pro obsluhu veřejnou dopravou.

Město krátkých vzdáleností



Myšlenka tzv. města krátkých vzdáleností spočívá v možnosti uspokojit potřebu dopravy za běžnými denními cíli (bydlení, práce, zdravotnictví, rekreace, vzdělávání, služby) prostřednictvím především chůze, v širším pojetí také využitím jízdního kola, dalších prostředků mikromobility a veřejné dopravy, a to díky optimálnímu rozmístění těchto cílů v prostoru. Pro úspěšnou aplikaci konceptu se nejedná pouze o geografickou blízkost cílů, ale také o jejich pohodlné a kvalitní dopravní propojení. Výhodou města krátkých vzdáleností je, že obyvatelům umožňuje žít bez aut. V našich podmínkách se za hranici dostupnosti v rámci konceptu považuje 10 minut, v zahraničí je to 15 nebo 20 minut. Současné trendy naznačují, že díky digitalizaci, online nakupování a práci z domova je transformace měst na krátké vzdálenosti uskutečnitelná.

hlavní aktéři v rámci HMP

Zastupitelstvo hl. m. Prahy, MHMP
Odbor územního rozvoje, IPR Praha

související dokumenty

- Územní plán hl. m. Prahy / Metropolitní plán hl. m. Prahy
- Pražské stavební předpisy

Typová opatření a přístupy:

Územní rozvoj

- ➔ Zajištění územního rozvoje v souladu s koncepcí „města krátkých vzdáleností“, aby přirozeně podporoval chůzi a užívání veřejné a cyklistické dopravy k zajištění každodenních cest, obsluhy důležitých cílů v území a volnočasových cest.
- ➔ Orientace nového územního rozvoje zejména na stávající a nové stanice páteřních kolejových systémů veřejné dopravy.
- ➔ Zajištění přímého vedení pěších a cyklistických vazeb a respektování příslušných vytoužených linií¹² již v rámci urbanistické koncepce území, a to jak z hlediska prostupnosti území, tak z hlediska přístupu k významným cílům i zastávkám integrované veřejné dopravy.
- ➔ Podoba veřejných prostranství v bezprostřední blízkosti významných cílů dopravy by měla přirozeně, avšak jednoznačně, upřednostňovat obsluhu prostřednictvím aktivní mobility

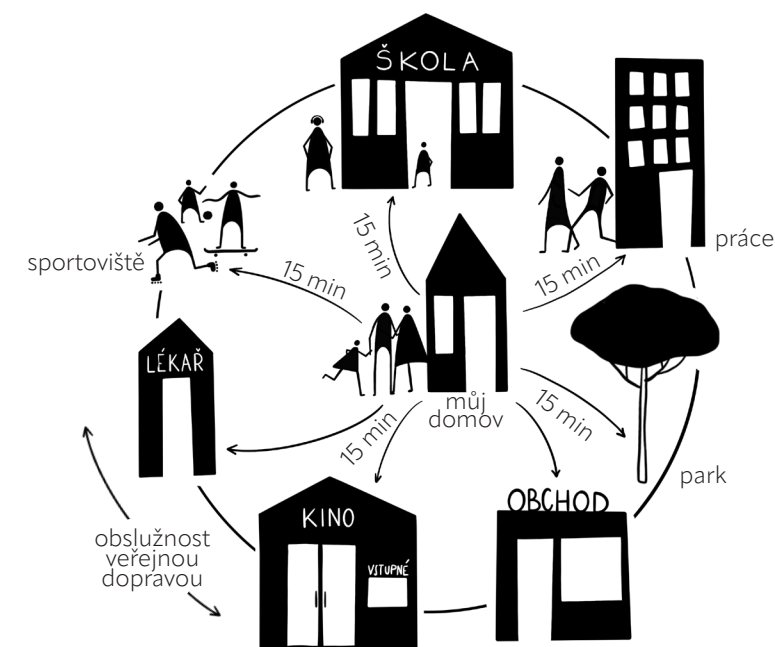
a veřejné dopravy. To představuje prioritní řešení atraktivních ploch pro pěší, přímé pěší návaznosti na zastávky veřejné hromadné dopravy, zajištění odpovídajícího řešení dojezdu cyklistů a zajištění míst pro parkování jízdních kol (včetně možné realizace parkování jízdních kol uvnitř objektu při zachování uživatelsky přívětivé dostupnosti těchto vnitřních prostor).

Budovy a jejich vybavení

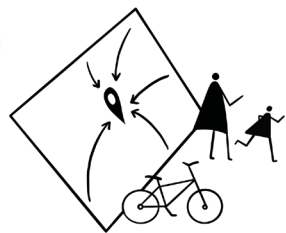
- ➔ Zavedení norem či zákonných předpisů pro zřizování koláren uvnitř obytných objektů (přístupných z uliční úrovně) a jejich kapacit, stejně tak pravidel pro povinné zřizování parkování jízdních kol o odpovídající kapacitě u cílů dopravy.

Časová souslednost územního rozvoje a řešení mobility.

- ➔ Zajištění vhodné časové souslednosti investic do infrastruktury aktivní mobility a veřejné dopravy s rozvojem území.



2



Snadná prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů

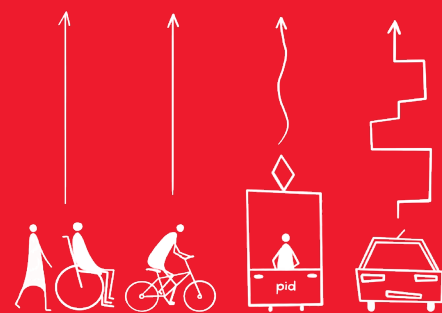
Snadná prostupnost území přirozeně podporuje aktivní mobilitu. Přímé a komfortní pěší a cyklistické vazby, bez ztracených spádů, vzdáleností a respektující vytoužené linie, musí být zajištěny jak v detailu uliční sítě, tak z pohledu propojení jednotlivých čtvrtí a sídel. Čím je mód dopravy šetrnější, ohleduplnější k životnímu prostředí a městotvornější, tím by měl mít zajištěnou kvalitnější prostupnost územím.

Vysoká priorita aktivní mobility a zklidnění dopravy [7 kapitola 3.4, str. 40](#) bude platit pro veřejná prostranství v lokálních centrech s občanskou vybaveností a cíli. Důraz bude také kladen na veřejná prostranství v rámci obchodních a administrativních center, která by přirozeně měla vytvářet kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu. Součástí tohoto přístupu je i zajištění kvalitních pěších a cyklistických vazeb ze spádové oblasti k těmto centrům. Vodní toky typicky tvoří osy užívání aktivní mobility, a to nejen z hlediska každodenních cest, ale i z hlediska volnočasových aktivit. Rovněž rekonstrukce či novostavby železničních tratí jsou vzhledem k svému trasování i gradientu ideální osy rozvoje aktivní mobility.

Příčná prostupnost liniových dopravních staveb pro aktivní mobilitu musí být řešena již od ranných stupňů projektové dokumentace s důrazem na její velkorysý a komfortní zajištění, respektování stávajících vazeb aktivní mobility v území i zajištění nových přímých spojení.

Princip řešení prostupnosti území jednotlivými druhy dopravy

Základním dopravně-inženýrským principem řešení prostupnosti území je, že čím je mód dopravy šetrnější, ohleduplnější k životnímu prostředí a městotvornější, tím by měl mít zajištěnou vyšší prostupnost územím.



obrázek (10) – princip řešení prostupnosti území jednotlivými druhy dopravy

hlavní aktéři v rámci HMP

MHMP (Odbor dopravy, Odbor investic, Odbor památkové péče), IPR Praha, městské části, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Dopravní podnik hl. m. Prahy, Správa železnic, Ředitelství silnic a dálnic, Povodí Vltavy spolupráce s obcemi za hranicí Prahy a Středočeským krajem

související dokumenty

- Pražské stavební předpisy
- Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy
- Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy

Typová opatření a přístupy:

Prostupnost územím

- ➔ Zajištění hierarchie prostupnosti územím – zajištění co nejvyšší prostupnosti územím pro aktivní mobilitu a veřejnou dopravu v kombinaci s aktivním snižováním prostupnosti území pro IAD pro posílení konkurenční výhody aktivní mobility a veřejné hromadné dopravy.
- ➔ Přímé vedení pěších a cyklistických vazeb, respektování vytoužených linií (současných i potenciálních), v širším území i v detailu uliční sítě (křižovatky, přechody pro chodce, přejezdy pro cyklisty apod.), a to z pohledu uživatelů aktivní mobility, nikoliv z teoretické perspektivy projektanta.
- ➔ Zajištění tangenciálních pěších a cyklistických vazeb v jednotlivých čtvrtích, spojení mezi městskými čtvrtěmi (sídelními celky) a mezi hl. m. Prahou a nejbližšími okolními sídly, a to alespoň v minimálním standardu, ale především napřímo a výhodně pro chodce/cyklistu. Systematické a rychlé odstraňování zjištěných deficitů.
- ➔ Doplnění pěších a cyklistických vazeb pro překonání liniových bariér (pozemní komunikace, železniční trať, vodní tok) v místech potřeby (včetně potenciálních).
- ➔ V běžné uliční síti musí být křížení vazeb aktivní mobility s motorovou dopravou prioritně řešeno úroňovým způsobem, respektive bez ztracených spádů a vzdáleností. Mimoúroňová řešení by měla být realizována výhradně v případě, že úroňovému řešení brání závažné technické či legislativní podmínky v daném místě, za takovou výjimku se nepovažuje zachování plynulosti IAD, ale například křížení vazeb aktivní mobility se železničními tratěmi.
- ➔ Podchody či nadchody, pokud splňují výjimku, budou vždy realizovány komfortně široké, umožňující průjezd jízdních kol, kočárků a jiných prostředků aktivní mobility, dostatečně osvětlené a v odpovídající architektonické kvalitě.
- ➔ Součástí plánování liniových staveb ve všech fázích jejich přípravy bude vždy systematický přístup k zajištění

k jejich příčné prostupnosti i podélných vazeb pro aktivní mobilitu. Současně nedílnou součástí plánování a realizace liniových staveb vždy budou veškerá veřejná prostranství podél této liniové stavby, respektive pod či nad ní¹⁵ v souladu s principy celostního přístupu.

Významné cíle a cesty k nim

- ➔ Veřejná prostranství při významných cílech dopravy v území (např. při komunitních centrech, kulturních institucích, obchodních i administrativních centrech) jsou významnými veřejnými prostranstvími, která budou primárně řešena s vyloučením automobilové dopravy nebo jako sdílené prostory a budou upřednostňovat aktivní mobilitu.
- ➔ Obsluha komunitních, obchodních a administrativních center bude primárně orientována na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu.
- ➔ Rozsáhlé areály (obchodní a skladové zóny, rezidenční areály) musí být dostupné tak, aby nemuseli uživatelé aktivních módů dopravy volit nepřiměřeně dlouhou obchozí či objízdou trasu.

Cyklistická síť

- ➔ Páteří systém cyklotras pro usnadnění pohybu mezi čtvrtěmi ve vyšším standardu.
- ➔ Plošné řešení pohybu cyklistů na všech komunikacích, včetně zřizování cyklointegračních opatření a systémového zajištění obousměrného provozu cyklistů v ulicích jednosměrných pro motorovou dopravu.

Orientační systém

- ➔ Zavedení jednotného a moderního informačního a navigačního systému (wayfinding) pro aktivní mobilitu a veřejnou dopravu, který zvýší estetickou kvalitu, srozumitelnost informací, propojí aktivní mobilitu s veřejnou dopravou, čímž se zároveň zvýší podíl využití těchto dopravních módů.

3



Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu

Ulice není pouze dopravní stavbou. Jedná se o veřejné prostranství, které má mnoho funkcí (mimo jiné i dopravní) i mnoho různých uživatelů. Uliční a další veřejná prostranství je vždy třeba řešit jako celek s vyváženým vztahem mezi jeho částmi i funkcemi. Praha bude při postupných rekonstrukcích ulic i jejich částí a veřejných prostranství uplatňovat vždy celostní přístup a zároveň bude uplatňovat systematické přerozdělení ploch tak, aby přirozeně vytvářely kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu a veřejnou dopravu. Pro naprostou většinu ulic platí, že se tak má dít i za cenu omezení ploch pro automobilovou dopravu (a to dle místních podmínek v různé míře jak pro parkování, tak dopravu v pohybu).

Cílem Prahy je, aby v každé ulici v Praze byly vytvořeny adekvátní podmínky pro aktivní mobilitu všech věkových skupin (děti, dospělí, senioři, osoby se sníženou schopností pohybu a orientace), a to v kontextu typu ulice, okolní uliční sítě i typu zastavby. Specifická pozornost bude věnována okolí významných cílů dopravy (stanice veřejné dopravy, lokální centra, obchodní centra, školy a sportoviště, významné instituce apod.).

Podoba ulic a veřejných prostranství se významně podílí na celkovém obrazu města pro jeho obyvatele i návštěvníky, zároveň přímo ovlivňuje jejich dopravní chování. Zdáli je tento obraz pozitivně vnímán, záleží právě na uspořádání tohoto uličního prostoru a na jeho přívětivosti pro aktivní mobilitu.

hlavní aktéři v rámci HMP

MHMP (Odbor dopravy, Odbor investiční, Odbor památkové péče, Odbor pozemních komunikací a drah), IPR Praha, městské části, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Dopravní podnik hl. m. Prahy,

související dokumenty

- Strategie tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy
- Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy
- Standard zastávek PID
- Katalog doporučených prvků ve veřejných prostranstvích



Typová opatření a přístupy:

- ➔ Projektování ulic a veřejných prostranství se zaměřením na lidi, nikoliv vozidla. Posuzování kapacity ulic a křižovatek nikoliv v počtu vozidel, ale počtu přepravených osob.
- ➔ Dostatečně široké chodníky v závislosti na typu ulice a intenzitách či potenciálních intenzitách chodců (minimální normová šířka není vždy dostatečná) nebo řešení ulice s pohybem chodců po celé její šířce. (pěší zóny / zóny setkávání¹⁴ / obytné zóny)
- ➔ Významné ulice a městské třídy umožní komfortní pohyb a pobyt pěších i pohyb cyklistů, a vytvoří podmínky pro rozvoj aktivního parteru i za cenu omezení ploch pro motorovou dopravu.
- ➔ Rozvoj pěších zón (s povoleným vjezdem cyklistů), zón setkávání (sdílených prostorů), a to nejen ve vnitřním centru města, ale i v lokálních centrech jednotlivých čtvrtí. Zřizování těchto zón bude vždy provázet i příslušná adekvátní změna stavebního uspořádání ulice.
- ➔ Plošný rozvoj zón 30 a obytných zón v obslužných ulicích. Zřizování těchto zón bude vždy provázet i příslušná adekvátní úprava či změna stavebního uspořádání ulice.
- ➔ Kontinuita řešení uličního prostoru pro cyklisty, ve všech typech opatření a dle typologie ulic.
- ➔ Kvalita povrchů odpovídající potřebám chodců a cyklistů.
- ➔ Minimální používání zábradlí jako restriktivního prvku pěších a cyklistů.
- ➔ Prostor ulic a veřejných prostranství je řešen tak, aby byla minimalizována obava o osobní bezpečnost jeho uživatelů.
- ➔ Stromořadí a práce s vertikální zelení (stín, estetická kvalita) a modrozelenou infrastrukturou obecně jako standardní součástí uličního prostoru.
 - *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy.*
- ➔ Vybavení ulic kvalitním mobiliářem
 - „pražský mobiliář“ (lavičky, odpadkové koše, stojany na kola, ale také bezbariérově přístupné veřejné toalety) a osvětlením, zvláštní pozornost je věnována místům přímo určeným k překonávání vozovky.
- ➔ Zajištění bezpečného a bezbariérového pohybu všech skupin uživatelů.
 - *Vyhláška č. 398/2009 Sb.*

Ulice a veřejná prostranství je třeba projektovat se zaměřením na lidi, nikoliv vozidla.

Optimální řešení konkrétního uspořádání uličního prostoru se vždy odvíjí od řady faktorů – urbanistické struktury, typu a funkčního využití území, typu ulice a jejího významu, podobe parteru, poloze ohnisek koncentrace lidí (stanice a zastávky veřejné dopravy, významné cíle) i kontextu dopravních sítí a infrastruktury. Přestože má v tomto kontextu Praha různé druhy městských struktur, bude při projektování ulic a dalších veřejných prostranství uplatňovat následující prioritizaci potřeb jednotlivých uživatelů:



Chodci



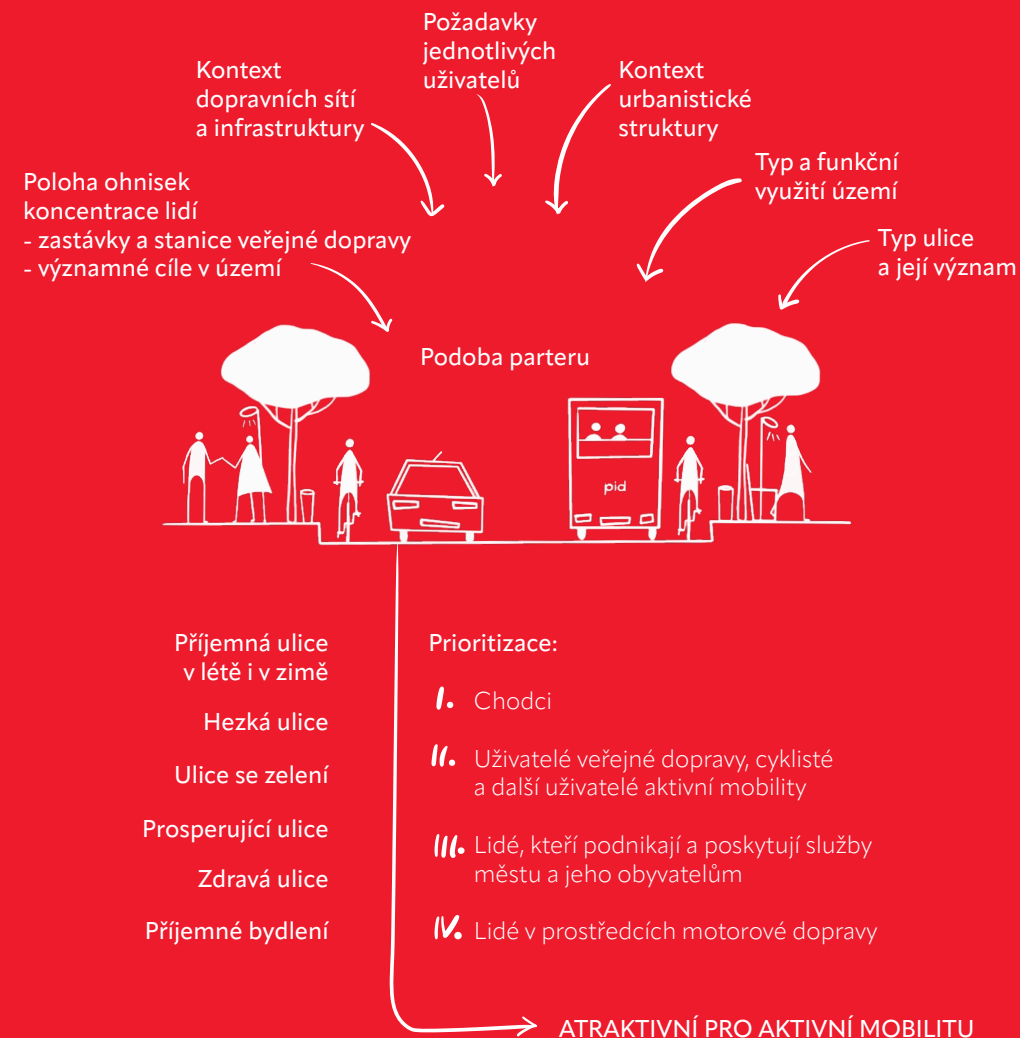
Uživatelé veřejné dopravy, cyklisté a další uživatelé aktivní mobility



Lidé, kteří podnikají a poskytují služby městu a jeho obyvatelům



Lidé v prostředcích individuální motorové dopravy (osobní automobily)



Zajištění vhodných podmínek pro aktivní mobilitu a veřejnou dopravu v uličním prostoru je výrazem konkrétního naplňování dopravní politiky města. Zároveň se jedná o prostředek reálného zvyšování kapacity uličního profilu – multimodální ulice mají z pohledu počtu přepravených osob prakticky vždy vyšší profilovou kapacitu než ulice orientované na automobilovou dopravu.



Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility

Zklidňování dopravy je klíčovým nástrojem pro zvyšování bezpečnosti pohybu především chodců a cyklistů, v důsledku však prakticky všech uživatelů uličního prostoru. Většina prvků a přístupů podporujících aktivní mobilitu v uličním prostoru s sebou automaticky přináší i zklidnění dopravy. Čím je rychlost pohybu vozidla nižší, tím se rozšiřuje šířka vidění jeho řidiče a zároveň zkracuje i brzdná dráha vozidla.

Hierarchizace komunikační sítě města a systematická aplikace dopravních režimů snižujících rychlost pohybu vozidel (zóna 30, obytná zóna, pěší zóna, zóna setkávání) na obslužných komunikacích je zásadním nástrojem pro podporu aktivní mobility.

Stavební uspořádání komunikace musí být takové, aby přirozeně zklidňovalo motorovou dopravu a poskytovalo komfortní možnosti pro pohyb chodců a cyklistů. Konkrétní provedení zklidnění závisí na místních podmínkách. Je však důležité, aby dopravní režim komunikace a stavební uspořádání uličního profilu byly vzájemně odpovídající bez zvýšených nároků na dopravní značení.

Místa vykazující závažné dopravně-inženýrské závady z hlediska bezpečnosti pohybu chodců a/nebo cyklistů je žádoucí řešit urychleně i za cenu „bodových“ (třeba i nízkonákladových dočasných) řešení, nicméně prioritně bude zklidňování dopravy řešeno v rámci souvislých logických oblastí (zón).

Koncept čtvrtí s nízkým provozem motorových vozidel

Jedná se o koncept oblasti rezidenčních ulic (typicky ohraničené sběrnými komunikacemi), které zachovávají plnou prostupnost pro aktivní mobilitu, ale vytvářejí neprůjezdné oblasti pro motorová vozidla. Možnost vjezdu motorových vozidel obyvatel i návštěvníků, městských služeb, kurýrů a podobných vozidel je plně zachována ↗ kapitola 3.2, str. 30. Například londýnské „Low Traffic Neighbourhoods“ vykazují výrazné snížení počtu motorových vozidel projíždějících ulic, a tedy i s tím spojenou nižší úroveň hluku a emisí. Úspěšným příkladem dobré praxe jsou rovněž tzv. superblocs ve španělské Barceloně. De facto tento koncept již desítky let úspěšně funguje i v Praze – například formou topologie komunikační sítě na pražském Jižním Městě, největším sídlišti v Česku. Ukazuje se, že tento koncept se skvěle doplňuje s implementací zón 30 či obytných zón v ucelených oblastech.

hlavní aktéři v rámci HMP

MHMP (Odbor dopravy, Odbor pozemních komunikací a drah, odbor investiční), IPR Praha, městské části, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Technologie hl. m. Prahy

související dokumenty

↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy

Typová opatření a přístupy:

- Plošné zavedení dopravních režimů snižujících rychlost vozidel (zóny 30, obytné zóny, pěší zóny, zóny setkávání) na všech obslužných komunikacích, včetně souvisejícího stavebního řešení. Toto stavební řešení bude akcentovat usnadnění pohybu a zvýšení bezpečnosti chodců i cyklistů.
- Regulace motorové dopravy v lokálních centrech a ohniscích území, pokud zde dochází z hlediska prostorových nároků ke konfliktu s chůzí, cyklistickou dopravou či žádoucím rozvojem aktivního parteru, například formou pěší zóny či zóny setkávání.
- Systémové zřizování zón neprůjezdných pro IAD, ale dobře prostupných pro aktivní mobilitu, zejména v rostlé blokové zástavbě či rezidenčních oblastech po vzoru konceptu čtvrtí s nízkým provozem.
- Důsledné umístování přechodů pro chodce a míst pro přecházení, respektive přejezdů pro cyklisty, v místech skutečné poptávky, tedy v přímé návaznosti na pěší a cyklistické vazby a bez ztracených vzdáleností – tedy nikoliv tam, kde je to výhodné z hlediska organizace a řízení motorové dopravy.
- Důsledné zklidnění dopravy v nejbližším okolí zastávek veřejné dopravy, přestupních bodů a přednádražních prostorů, a také zajištění pěších vazeb, respektive priority pohybu chodců, v těchto prostorech.
- Přisvětlení přechodů pro chodce, míst pro přecházení a přejezdů pro cyklisty, doplnění veřejného osvětlení na místních komunikacích, kde je to z pohledu aktivní dopravy žádoucí.
- Přerozdělování prostoru na sběrných komunikacích: zužování jízdních pruhů na normové šířky odpovídající nejvyšší dovolené rychlosti, vyznačování vyhrazených jízdních pruhů pro VHD a/nebo cyklisty, snižování počtu jízdních pruhů pro IAD atd.

Šíře vidění při různých rychlostech



60 km/h



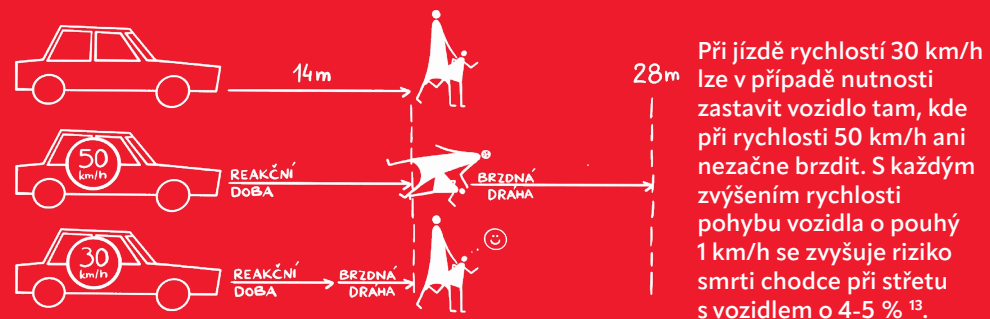
50 km/h



30 km/h

Schopnost řidiče dostatečně vnímat okolí je při rychlosti 30 km/h násobně větší, než při rychlosti 50 km/h.

Brzdné dráhy při 50 km/h a 30 km/h



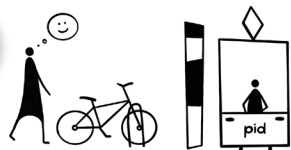
Změna přístupu k bezpečnosti silničního provozu



Dříve uplatňovaný přístup k zajištění bezpečnosti silničního provozu, jehož hlavním principem byla segregace jednotlivých uživatelů do vymezených ploch a snaha vyloučit kolize zvyšováním rozhledových úhlů, bezpečnostních odstupů, rozšiřováním jízdních pruhů či realizací mimoúrovňových řešení, se v městském prostředí ukázal jako jednoznačně neefektivní a to hlavně v ulicích, které mají různorodé funkční využití, aktivní parter, jsou součástí důležitých pěších tahů apod. Ve výsledku vede toto řešení v urbánních prostředích ke snížení pozornosti jeho účastníků, zvyšování rychlosti vozidel, ztrátě komfortu (např. chodci, kteří musí využít neosvětlený podchod) a velkému zabírání uličního prostoru, který mohl být lépe využit.



5



Efektivní propojení aktivní mobility s veřejnou dopravou

Užívání veřejné dopravy je vždy spojeno s aktivní mobilitou a multimodálním chováním. Další rozvoj systému integrované veřejné dopravy (PID) jako velmi kvalitní služby orientované na cestujícího, a tím i zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce, je důležitý nejen z hlediska udržitelnosti dopravního systému, ale zároveň přirozeně přináší i rozvoj aktivní mobility, zejména chůze.

Součástí vnímání kvality veřejné dopravy jako služby je rovněž kvalita zastávek, stanic a přestupních bodů, a to z mnoha hledisek, kterými jsou umístění v území, přístup a návaznost na pěší a cyklistické vazby, bezbariérová přístupnost, kvalita veřejného prostoru v jejich okolí, úroveň faktické osobní bezpečnosti i jejího pocitového vnímání, kvalita a přístupnost poskytovaných provozních informací či vybavení zastávky. Kultivované a kvalitní zastávky, stanice či přestupní body veřejné dopravy spolu s atraktivními pěšími cestami k nim zlepšují vnímání veřejné dopravy obyvateli i návštěvníky města a přirozeně podporují i její častější užívání, což se v závěru projeví i na častějším užívání aktivní mobility při docházce či dojezdu na zastávky. Je proto zapotřebí preferovat zajištění kvalitních pěších cest před krátkými vzdálenostmi mezi zastávkami, které naopak vedou k útlumu pěší dopravy a zároveň atraktivity veřejné dopravy.

Praha bude v tomto smyslu rozvíjet systém veřejné dopravy tak, aby přirozeně podporoval její užívání, a tím i větší využívání aktivní mobility.

Přístup na zastávku veřejné dopravy



↗ Standard zastávek PID (kapitoly 01.D a 02.A)

Přístup na zastávku či stanici veřejné dopravy musí být jednoduchý, bezbariérový, příjemný a bezpečný pro všechny skupiny uživatelů veřejné dopravy. Vzhledem k tomu, že většina chodců bude vždy používat nejkratší možnou cestu na zastávku (přestože se nemusí jednat o trasu nejbezpečnější či „legální“), přiznání možnosti přístupu na zastávkové nástupiště v jeho obou čelech spolu s příslušnými stavebními úpravami zajišťuje co nejpříjemnější přístup k veřejné dopravě, výrazně zvyšuje bezpečnost chodců v provozu na pozemních komunikacích a přirozeně slouží i jako opatření ke zklidnění dopravy, které je v okolí zastávky vždy žádoucí.



Typová opatření a přístupy:

Přestupní body, stanice a zastávky páteřních kolejových módů (metro, eSko)

- Plochy přestupních bodů veřejné dopravy (včetně přednádražních či předstaničních prostorů) budou realizovány jako kvalitní veřejná prostranství, přestupní vazba bude krátká a atraktivní.
- Komfortní a přímé pěší trasy k přestupním bodům veřejné dopravy, stanicím a zastávkám páteřní kolejové veřejné dopravy budou zajištěny ze širokého území (urbanistické osy).
- Moderní parkoviště B+R budou integrální součástí stanic a zastávek páteřní kolejové veřejné dopravy (s co nejkratší přestupní vazbou jízdní kolo – veřejná doprava), zejména mimo širší centrum města.
- Přestupní uzly, stanice a zastávky budou bezbariérově přístupné, tj. uzpůsobené pro využití osobami se sníženou schopností pohybu a orientace a také pro cestování za pomoci zdravotnických kompenzačních pomůcek, s dětským kočárkem, s jízdním kolem, zavazadly apod.
- Systémy bikesharingu budou plně integrovanou součástí systému veřejné dopravy.

Zastávky povrchové veřejné dopravy a přístup na ně

- Umístění zastávek veřejné dopravy v území i v uliční síti tak, aby vhodně obsluhovaly území (včetně významných cílů dopravy) a byly přímo navázány na pěší vazby v něm.
- Preference těch stavebních typů zastávek, které jsou pro cestující z hlediska nástupiště i pěšího přístupu na ně komfortní a bezpečné.

- Přístup na zastávky povrchové dopravy vždy přímý, intuitivní, bez ztracených spádů a vzdáleností a zajištěný z obou stran ulice v obou čelech zastávky.
- Přístup na zastávky a uspořádání zastávek budou uzpůsobeny pro cestování za pomoci kompenzačních pomůcek, s dětským kočárkem, s jízdním kolem apod.

Organizační opatření

- Propojení systémů bikesharing se systémem Pražské integrované dopravy jako základní kámen konceptu mobility jako služba (Mobility as a Service) v Praze.

hlavní aktéři

MHMP (Odbor dopravy, Odbor pozemních komunikací a drah), IPR Praha, ROPID, městské části, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Správa železnic

spolupráce se Středočeským krajem a IDSK

související dokumenty

- ↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy
- ↗ Standard zastávek PID
- ↗ Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v Praze (2014-2025)
- ↗ Plán dopravní obslužnosti hl. m. Prahy („Dopravní plán HMP 2021–2025“)

6



Zapojení aktivní mobility do systémového řešení městské logistiky

Praha sleduje možnosti využívání aktivní mobility v městské logistice a aktuální trendy v této oblasti. Jejím dlouhodobým cílem je přesun podstatné části cest segmentu „poslední míle“ související se zásobováním a doručováním na aktivní mobilitu. Doručování zásilek za pomoci cargokol, případně chůze, namísto motorové dopravy má potenciál výrazně snížit emise, ušetřit energii a uvolnit uliční prostor pro jiné využití.

Základními kroky Prahy v této oblasti budou jednak podpora vzniku městských logistických mikrodep, jednak rozšíření sítě balíkomatů. V mikrodepech dochází k překládce zboží a zásilek, které jsou pak s využitím aktivní mobility distribuovány do nejbližšího okolí. Balíkomaty poskytují možnost zajistit dopravu menších zásilek na „poslední míli“ samotnými adresáty, zejména prostřednictvím pěší dopravy.

Typová opatření a přístupy:

- Vytipování vhodných míst pro městská mikrodepa ve stávající zástavbě s ohledem na vhodné pokrytí území Prahy a jejich napojení na cyklistickou infrastrukturu.
- Zřizování zásobovacích stání pro cargokola v uličním prostoru.
- Systematické uplatňování cargologistiky v uspokojování logistických potřeb úřadů veřejné správy Prahy a městských částí Prahy.
- Pobídky soukromému sektoru pro uplatňování cargologistiky v uspokojování jeho logistických potřeb.
- Pobídky soukromému sektoru pro realizaci městských mikrodep v případě nové výstavby velkých rezidenčních a administrativních celků.
- Pobídky soukromému sektoru pro zřizování balíkomatů.

hlavní aktéři v rámci HMP

MHMP (Odbor dopravy), IPR Praha, městské části, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, poskytovatelé služeb v oblasti doručování a citylogistiky

související dokumenty

- Studie citylogistiky na území hl. m. Prahy



7



Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami

Udržitelná mobilita, jako významná součást udržitelného stylu života, by měla být významným tématem jak v rámci školního vzdělávání, tak i přístupu veřejné správy k řešení prostoru v okolí školských, sportovních a dalších institucí s nabídkou volnočasových a vzdělávacích aktivit pro děti a mládež, včetně studentů vysokých škol. Cílem Prahy je, aby co nejvíce dětí, žáků a studentů využívalo pro cesty do školy i za mimoškolními aktivitami aktivní mobilitu, případně kombinovanou s veřejnou dopravou.

Větší využití aktivní nebo veřejné hromadné dopravy, provázané se snížením využití individuální automobilové dopravy, vede ke zvyšování bezpečnosti dopravního provozu a rovněž má příznivé dopady na fyzické i mentální zdraví uživatelů. Díky chůzi či jízdě na kole nebo jiném prostředku aktivní mobility vyvinou uživatelé základní svalovou aktivitu, která přirozeně napomáhá udržovat pozornost a stimuluje kreativitu a schopnost přijímat informace nebo vytvářet sociální kontakty.

Praha se systematicky zaměří na veřejný prostor v bezprostředním okolí těchto institucí, který by měl přiznávat vysokou prioritu aktivní mobilitě a zároveň být architektonicky kvalitním veřejným prostranstvím s důrazem na pobytovou funkci. Stejně tak bude usilovat o kvalitní

a bezpečné pěší a cyklistické vazby ze spádové oblasti těchto institucí (což platí zejména o mateřských a základních školách, základních uměleckých školách, domech dětí a mládeže a sportovištích či vysokých školách) s důrazem na trasy od zastávek VHD. Možnost parkování jízdních kol a koloběžek u těchto institucí bude standardem.

Pohled dětí a rodičů¹⁶

55 %

rodičů by uvítalo omezení aut před kolou. Navíc 80 % rodičů postrádá u škol možnost bezpečného uložení kol a koloběžek.

Téměř polovina dětí chce změnu.

44 % dětí by chtělo jezdit do školy na koloběžce, skateboardu nebo na kole.

27 %

dětí považuje cestu do školy za nebezpečnou.

hlavní aktéři

MHMP (Odbor dopravy, Odbor pozemních komunikací a drah), IPR Praha, městské části, mateřské, základní a střední školy, vysoké školy (vedení, zaměstnanci, děti/žáci/studenti, rodiče), Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Dopravní podnik hl. m. Prahy, ROPID

Typová opatření a přístupy:

- V nejbližším okolí školských, sportovních a dalších institucí s nabídkou volnočasových a vzdělávacích aktivit pro děti a mládež, včetně kampusů vysokých škol, bude zklidňována, omezena či vyloučena motorová doprava s cílem zajistit maximální možnou bezpečnost v dopravním provozu pro uživatele aktivní dopravy, a to s ohledem na specifické potřeby dětí, žáků a studentů. Preferovány jsou dopravní režimy typu školní ulice, pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol, obytná zóna, cyklistická ulice, zóna setkávání apod.
- Veřejná prostranství před těmito institucemi, včetně kampusů vysokých škol, budou řešena s důrazem na funkční i architektonicko-urbanistickou kvalitu vedoucí k posílení pobytové funkce a bezpečnosti v dopravním provozu.
- Pěší i cyklistické vazby v okolí školských, sportovních a dalších institucí s nabídkou volnočasových a vzdělávacích aktivit pro děti a mládež a kampusů vysokých škol budou systematicky řešeny s důrazem na jejich přímé trasování v území a bezpečnost v dopravním provozu. Zvláštní pozornost bude věnována pěším vazbám mezi zařízeními a nejbližšími zastávkami veřejné hromadné dopravy, jakož i provedení těchto zastávek.
- U těchto cílů dětí a mladých lidí budou vždy zajištěny dostatečně kapacitní prostory pro bezpečné odložení jízdních kol a koloběžek.
- Mateřským, základním a středním školám Praha poskytne podporu pro to, aby bylo téma udržitelné dopravy uplatněno ve školním vzdělávacím plánu v rozsahu, který odpovídá jeho důležitosti, a zároveň napomůže, aby se podpora udržitelných módů dopravy ve spojení s docházkou, dětí, žáků a studentů i dojížděky zaměstnanců těchto škol stala součástí jejich strategického plánování.
- Příslušné součásti veřejné správy budou systematicky a prioritně realizovat opatření zajišťující bezpečné a pohodlné cesty do škol a budou podporovat osvětu a vzdělávání v oblasti aktivní mobility na školách.
- Kampusy vysokých škol budou kvalitně a přímo napojeny na systém veřejné dopravy a na pátevní síť Systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy.

Veřejná prostranství před školami, sportovišti a dalšími cíli dětí a mladých lidí



Prostranství před školami, sportovišti či dalšími cíli, kam míří děti a mládež, představují významná veřejná prostranství, v rámci kterých by měl být kladen důraz primárně na zklidnění (či vyloučení) motorové dopravy a umožnění užívání veřejného prostranství chodci a cyklisty v celé jeho šíři. To s sebou přináší nejen motivaci k užívání aktivní mobility pro cesty do škol, zároveň i vytváří bezpečný, atraktivní a svobodný prostor. Z hlediska řešení dopravy jsou nevhodnějšími opatřeními vyloučení motorové dopravy z předškolního (či jiného obdobného) prostoru nebo realizaci tohoto prostoru formou zóny setkávání. Například v sousedním Rakousku je realizace veřejných prostranství před školami, mateřskými školami, knihovnamy, sportovišti či domy dětí a mládeže formou zóny setkávání (begegnungszone) běžnou a osvědčenou praxí již od roku 2013.

Důležitost pohybové aktivity dětí po cestě do školy



Pro děti je nevhodné jezdit ráno do školy autem. Bez alespoň základní ranní pohybové aktivity tělo dítěte nevyprodukuje dostatečnou hladinu hormonů svalové tkáně – myokininů, které v mozku aktivují příslušná kognitivní centra. Ve škole děti následně mají problémy se soustředěním a jsou neklidné, což má pochopitelně dopad na kvalitu jejich vzdělání. Každodenní přirozený pohyb je důležitý i pro udržení dobré fyzické a psychické kondice dítěte. Po cestě do školy se děti také přirozeně učí bezpečnému pohybu po městě, budují si vztah k místu, kde žijí, a vytvářejí důležité sociální vazby.

Školní plány mobility



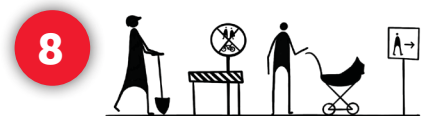
Školní plán mobility je dlouhodobým strategickým dokumentem zaměřeným na podporu aktivních a udržitelných způsobů dopravy žáků, studentů, rodičů i zaměstnanců školy (dále jen "ŠPM"). Na přípravě ŠPM se aktivně podílejí zástupci žáků, rodičů a zaměstnanců školy. V plánu mobility si škola definuje a kvantifikuje cíle, kterých chce v období 1 až 2 let dosáhnout, specifikuje aktivity a opatření vedoucí k jejich dosažení i předpokládané výsledky a stanoví, jak bude hodnotit efektivitu plánu a jak jej bude po uplynutí stanovené doby aktualizovat. ŠPM je jedním z výstupů programu Bezpečné cesty do školy. Praha bude podporovat, aby jej zpracovaly i další školy mimo tento program.

Bezpečné cesty do školy



Cílem programu Bezpečné cesty do školy (dále též "BCŠ") je zvýšení dopravní bezpečnosti v okolí školy a podpora aktivní mobility u žáků a studentů. Roční program je založen na aktivní účasti dětí na odhalování dopravně rizikových míst v okolí školy, mapování potřeb dětí a rodičů v této oblasti, a především spolupráci školy, veřejné správy na úřadu příslušné městské části a dopravních odborníků na odstraňování bariér, které brání většímu využití udržitelné dopravy při cestách do/ze školy. Program je v Praze realizován od roku 2002 a prošlo jím zatím 63, především základních, škol. Program je od roku 2008 financován hl. m. Prahou, administrován Odborem dopravy MHMP a realizován spolkem Pešky městem.





8 Pečlivá správa a údržba infrastruktury pro aktivní mobilitu

Praha považuje pečlivou údržbu infrastruktury pro aktivní mobilitu za nezbytnou součást vytváření kvalitních podmínek pro pěší a cyklisty. Proto jí bude věnovat stejnou pozornost jako správě a údržbě infrastruktury pro jiné dopravní módy. Z hlediska aktivní mobility je důležitý dobrý technický stav povrchu komunikace a – zejména v případě cyklistické dopravy – i stav dopravního značení. Kromě samotné péče o dobrý technický stav staveb je zásadní kvalitní zimní údržba zaměřená na eliminaci nebezpečí spojených s náledím a sněhovou pokrývkou.

V případě dočasného či trvalého záboru na komunikaci pro chodce a cyklisty je nutné zajistit co nejkratší obchodí či objízdnu trasu v dostatečné kvalitě vč. naplnění požadavků na bezbariérové užívání, vhodným způsobem ji vyznačit v terénu a efektivně o ní uživatele informovat.

Pro účely efektivní správy a rozvoje infrastruktury pro aktivní dopravu si Praha vybuduje dostatečné datové a analytické zázemí.

hlavní aktéři

MHMP (Odbor dopravy), městské části, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Operátor ICT, Technologie hlavního města Prahy, poskytovatelé bikesharingu

související dokumenty

➤ *Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy*

Typová opatření a přístupy:

Sezónní údržba a technický stav

- ➔ Pečlivá zimní údržba chodníků i samostatných stezek pro chodce.
- ➔ Pečlivá zimní údržba cyklistické infrastruktury v hlavním dopravním prostoru i mimo něj.
- ➔ Pečlivá technická a běžná údržba pěší i cyklistické infrastruktury (technický stav povrchu, zástřih vegetace, odstraňování listů apod., obnova dopravního značení, funkčnost veřejného osvětlení atd.).
- ➔ V případě záboru na komunikaci pro chodce zajištění co nejkratší a nejpřímější obchodí trasy za dodržení zákonných požadavků na bezbariérové užívání staveb.
➤ *Vyhláška č. 398/2009 Sb.*
- ➔ V případě záboru na komunikaci pro cyklisty vyznačení co nejpřímější objízdny trasy v odpovídající kvalitě. Informování o uzavírkách cyklistické infrastruktury bude standardní součástí komunikace města.
- ➔ Zajištění dostatečné kvality a kontinuity orientačního značení zejména u páteřních a hlavních cyklistických tras.

Datová základna a evaluace opatření

- ➔ Systematické sledování technického stavu infrastruktury pro aktivní mobilitu (prostřednictvím kapacit města i s účastí uživatelů, například formou mobilní aplikace) a rychlé odstranění zjištěných závad.
- ➔ Systematický sběr dat o pěší a cyklistické dopravě zejména prostřednictvím sítě měřících míst, spolupráce s poskytovateli bikesharingu a mobilních aplikací.
- ➔ Systematická evaluace realizovaných opatření pro aktivní mobilitu.



9 Propagace aktivní mobility a spolupráce se soukromým sektorem

Větší preferenci aktivní mobility brání zejména v české společnosti vžitá představa o nepostradatelnosti osobního automobilu, což je třeba změnit. Praha se při komunikaci směrem ke svým obyvatelům i návštěvníkům zaměří na systematickou a kontinuální propagaci aktivní mobility a multimodálního dopravního chování, a to nejen v rovině vysvětlování výhod aktivní mobility, ale i v rovině propagace konkrétních opatření či projektů a jejich přínosů.

Cestou, jak dostat aktivní mobilitu blíže cílovým skupinám, může být užší spolupráce se zaměstnavateli. Začíná u zajištění podmínek po uschování kol na pracovišti a vytvoření zázemí pro cyklisty (šatna, sprcha). Pokračuje pak zpracováním analýzy, která identifikuje překážky ve využití chůze či cyklistiky na cestě do zaměstnání. Stejný princip uplatňuje strategie i u škol ➤ *kapitola 3.7, str. 48*

Typová opatření a přístupy:

- ➔ Zapojení zaměstnavatelů do podpory aktivní mobility, podpora zaměstnavatelů vytvářející kvalitní podmínky pro užívání aktivní mobility svými zaměstnanci.
- ➔ Analýza překážek pro pravidelné využití aktivní mobility pohledem zaměstnavatele a zaměstnanců.
- ➔ Propagace přínosů aktivní mobility a multimodálního dopravního chování.
- ➔ Specifické zaměření propagace aktivní a udržitelné mobility na cílové skupiny dětí, mládeže a seniorů.



KDO
CO
JAK

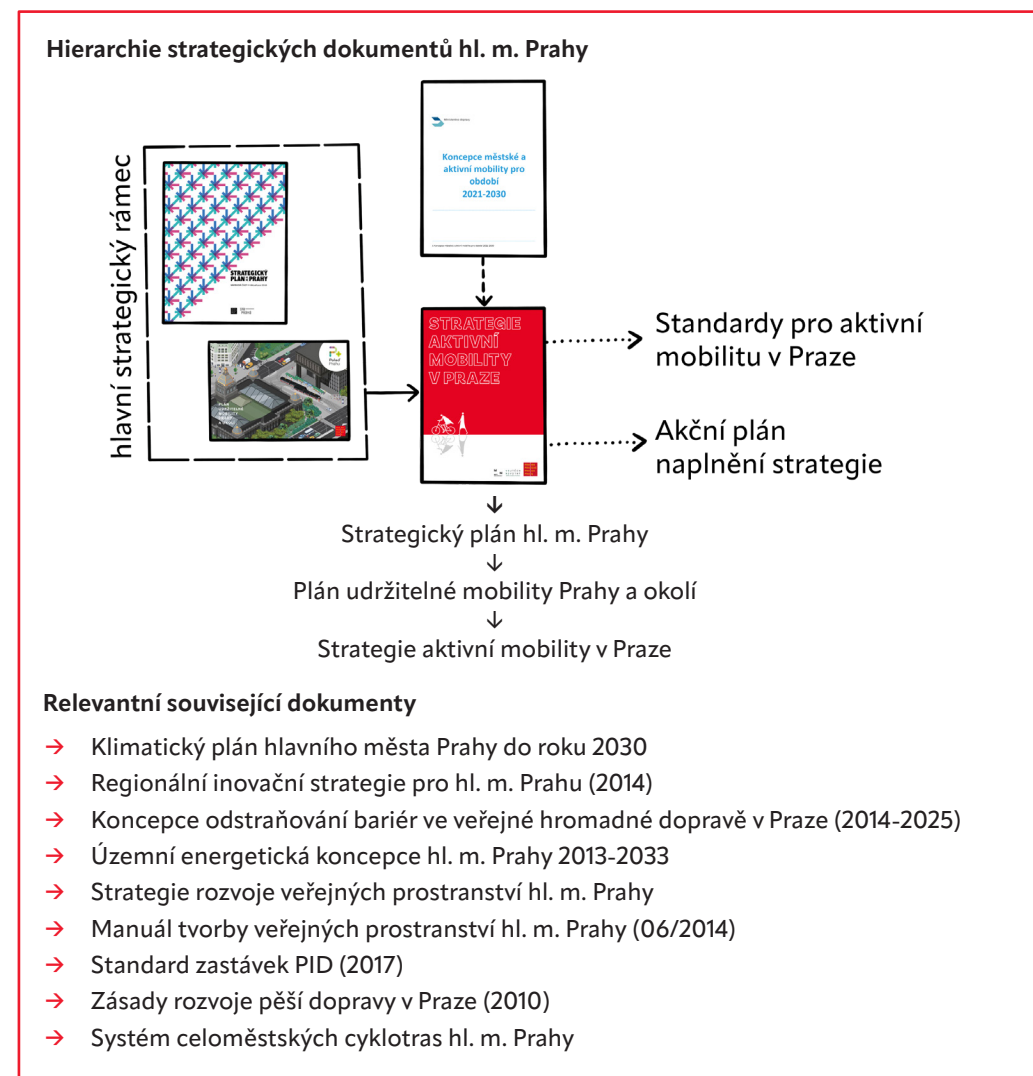
4/

Účel a uplatňování strategie

- Jak uplatňovat strategii
- Jak připravovat projekty
- Jak projekty hodnotit
- Jak sledovat účinnost strategie

4/ Účel a uplatňování strategie

Tato strategie přímo navazuje na platnou dopravní politiku města reprezentovanou Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí (projekt P+), její strategické cíle pro oblasti aktivní mobility dále zpřesňuje a doplňuje. Strategie je rovněž v souladu s Konceptcí městské a aktivní mobility ČR pro období 2021-2027.



Nedílnou součástí strategie jsou Standardy pro aktivní mobilitu v Praze, které představují „design manuál“ naplnění podmínek pro aktivní mobilitu ve veřejných prostranstvích. Na strategii pak navazuje každoročně aktualizovaný Akční plán, obsahující sadu plánovaných opatření a projektů na celoměstské úrovni. Způsob naplnění, aktualizace a kontroly plnění Akčního plánu rovněž definuje tato kapitola.

Jak uplatňovat strategii

Tato strategie byla schválena obyvateli Prahy prostřednictvím jimi volených zástupců, je proto povinností veřejné samosprávy Prahy i městských částí Prahy tuto strategii efektivně uplatňovat a implementovat.

Samospráva hlavního města Prahy aplikuje tuto strategii jednak přímo prostřednictvím činnosti Magistrátu hlavního města Prahy, Prahou zřizovaných institucí a organizací a společností v jejím majetkovém portfoliu, jednak nepřímo prostřednictvím metodické podpory městských částí, a to zejména důsledným uplatňováním požadavku na soulad všech investičních akcí a projektů financovaných či spolufinancovaných z rozpočtu hl. m. Prahy s touto Strategii.

Praha, prostřednictvím Magistrátu hl. m. Prahy, jí zřizovaných institucí a společností v jejím majetkovém portfoliu, ve spolupráci s městskými částmi a dalšími zainteresovanými stranami, zajistí systematické a účinné vytváření kvalitních podmínek pro aktivní mobilitu.

Inciativa ke zlepšování podmínek pro chůzi nebo jízdu na kole nejčastěji vzniká v měřítku městské části. Jsou to často místní obyvatelé či zástupci škol a neziskových organizací, kteří přicházejí s konkrétními podněty. Jsou to pak zástupci místní samosprávy, kteří tyto podněty vyhodnocují v „první linii“ a usilují o přerod těchto prvotních nápadů v konkrétní projekty. Proto chce hl. M. Praha významně decentralizovat projektovou přípravu, aby místní záměry vznikaly na místní úrovni.

Aby připravovaná opatření naplňovala zásady této Strategie a zapadala do celkového obrázku na celoměstské úrovni, vytvoří hl. m. Praha manuál pro tvorbu místního generelu aktivní mobility a rovněž poskytne podporu jeho implementace jednotlivými městskými částmi. Pokud budou připravovaná opatření ve shodě s takto vytvořeným místním generelem aktivní mobility, hl. m. Praha podpoří jejich přípravu i realizaci.

Efektivita a konzistence konání veřejné správy je klíčovou podmínkou pro chod města včetně zdárného naplňování koncepčních dokumentů. Praha bude nadále usilovat o zlepšování v této oblasti.

Typová opatření a přístupy:

- Hl. M. Praha podpoří městské části Prahy při vytváření místních koncepčních dokumentů ať už formou generelu aktivní mobility (pěší a cyklistické dopravy, generelu veřejných prostranství či obdobného dokumentu. Vstupy do tvorby místních dokumentů budou tato strategie a její standardy spolu se Systémem celoměstských cyklotras hl. m. Prahy a plánem významných tras pěší dopravy.
- Z místních generelů aktivní dopravy pak vzejdou náměty na konkrétní Projekty investiční i organizační povahy, definované v kontextu daného místa. Hl. M. Praha stanoví transparentní podmínky pro předání kompetencí projektové přípravy v aktivní mobilitě na úroveň městských částí. Podmínkou financování přípravy i následné realizace bude dodržení všech metodických dokumentů Hl. m. Prahy (jedním z nich je i tato strategie) a informovanost zapojených subjektů od vzniku záměru až po realizaci investice. Přenesení kompetencí na místní úroveň přinese lepší zohlednění místních podmínek i kratší dobu realizace, znamená však také větší nároky na městské části jako realizátory přípravy.
- Magistrát hl. m. Prahy, Prahou zřizované instituce a organizace a společnosti v jejím majetkovém portfoliu budou při svém konání systematicky uplatňovat zásady formulované ve strategických a koncepčních dokumentech hl. m. Prahy. Zejména se zaměří na podchycení tématu aktivní mobility v raném stádiu přípravy komplexních projektů, kdy se definuje zadání a rozsah řešení jednotlivých dopravních módů. Ve velkých projektech tak předejde situacím, kdy by měla být aktivní mobilita pouze „povinnou součástí řešení“ bez faktické snahy o zajištění co nejlepších podmínek pro její uživatele a bez dalších návazností do širšího okolí.
- Soulad všech záměrů a projektů realizovaných či financovaných hl. m. Prahou, jí zřizovanými institucemi či společnostmi v jejím majetkovém portfoliu s touto strategií bude systematicky kontrolován, a to nejen ve fázi studie, ale zejména v úrovni finální dokumentace pro stavební povolení, respektive stanovení místní úpravy provozu apod. Soulad finálního řešení projektu s touto strategií bude podmínkou čerpání finančních prostředků hl. m. Prahy.

Slabé stránky v městské správě dopravy z pohledu rozvoje aktivní mobility



Složitost struktury hl. m. Prahy, jejího samosprávného členění i určitá nevyjasněnost kompetencí a nesystémové nastavení procesů zbytečně snižuje rychlost a efektivitu přípravy opatření a projektů rozvoje podmínek pro aktivní mobilitu i jejich výslednou kvalitu. Hlavní slabé stránky současného stavu jsou tyto:

- o nedodržování strategických dokumentů ze strany městských částí, městských organizací a společností i města samotného
- o nedostatečné personální zajištění agendy rozvoje aktivní mobility a souvisejících témat v systému veřejné správy města (úroveň hlavního města Prahy i městských částí) a s tím související slabá advokacie aktivní mobility, zejména chůze
- o nedostatečné nastavení horizontální komunikace v oblasti aktivní mobility mezi jednotlivými odbory MHMP
- o nevhodné nastavení sdílení informací mezi úrovní hl. m. Prahy i úrovní městských částí (prostorové informace, stav řešení, požadovaná opatření)

- o neexistence jednotného koncepčního pracoviště pro oblast aktivní mobility, které by bylo vybaveno odpovídajícími pravomocemi
- o neexistence transparentních procesů, které by zajistily, aby byly v rámci projektové přípravy i realizace opatření ve veřejném prostoru respektovány požadavky města dané koncepčními dokumenty
- o absence jasných pravidel pro financování projektů na podporu aktivní mobility z prostředků hl. m. Prahy

Podrobně se této problematice věnuje nejen Analýza stavu bezmotorové dopravy v Praze, ze které tato strategie vychází, ale i Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, který upozornil na řadu systémových vnitřních neefektivit v systému městské správy.

↗ *Analýza stavu bezmotorové dopravy na území hl. m. Prahy*

↗ *Plán udržitelné mobility Prahy a okolí*

Role hl. m. Prahy, městských organizací a společností

Garantem strategie je Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy.

Přehled uvádí pracoviště Magistrátu hl. m. Prahy, městských organizací a společností v majetkovém portfoliu Prahy, které jsou zodpovědné za uplatňování této strategie. Role městských subjektů byla navržena pro optimální naplňování principů strategie a nemusí tedy zcela odpovídat jejímu současnému pojetí. Pokud jednotlivé organizace takto definované role přijmou za vlastní, mohou se do života uvést procesy na projektovou přípravu, jež tato strategie přináší pro usnadnění rozvoje aktivní mobility.

Odbor dopravy MHMP

pracoviště pro projektové řízení a financování aktivní mobility

- o procesně podporuje městské části při přípravě záměrů v aktivní mobilitě podle této strategie
- o koordinuje projekty vzniklé na místní úrovni a financované z rozpočtu hl. m. Prahy
- o iniciuje opatření v aktivní mobilitě na celoměstské úrovni, zadává jejich projektovou přípravu i realizaci prostřednictvím TSK
- o je koncepčním pracovištěm BESIP, koordinuje přípravu projektů v této oblasti
- o je koncepčním pracovištěm pro odstraňování bariér ve veřejném prostoru
- o financuje opatření v aktivní mobilitě z kapitol rozpočtu hl. m. Prahy
- o spravuje a rozvíjí datovou základnu pro sledování vývoje aktivní mobility a jejich vazeb na další dopravní módy
- o propaguje udržitelnou mobilitu v očích a myslí veřejnosti

Odbor investic MHMP

pracoviště pro rozvoj sítě pozemních komunikací a technické vybavenosti

- o je investor významných akcí s dopadem na aktivní mobilitu
- o měl by zapojit koncepčního garanta (IPR Praha), projektového manažera aktivní mobility (Odbor dopravy MHMP) a městských částí do projektové přípravy
- o důsledně dodržuje zásady této strategie při realizaci investic na majetku HMP
- o

IPR Praha

hlavní koncepční pracoviště Prahy v oblasti územního plánování, architektury, urbanismu, rozvoje, tvorby a správy města

- o garant Strategie aktivní mobility v Praze
- o vykonává koncepční dohled nad rozvojem aktivní mobility v Praze, od strategické úrovně až po posouzení konkrétních projektů a jejich souladu s touto strategií
- o uplatňuje strategii v oblastech územního rozvoje, územních studií, studií a projektů úprav ulic a veřejných prostranství
- o poskytuje poradenství při zpracování výše uvedených dokumentů na místní úrovni
- o je garantem při koordinaci projektů a záměrů v území
- o vykonává správu a koncepční dohled nad Systémem celoměstských cyklotras hl. m. Prahy
- o iniciuje opatření v aktivní mobilitě na celoměstské úrovni z pozice koncepčního garanta
- o analyzuje data o aktivní mobilitě

ROPID

příspěvková organizace HMP, organizátor Pražské integrované dopravy

- o koncepčně zajišťuje uplatňování této strategie v oblasti efektivního provázání aktivní mobility se systémem integrované veřejné dopravy
- o definuje standardy kvality služby PID (vlak, metro, tramvaje, autobusy), včetně případného vybavení vozidel pro přepravu prostředků aktivní mobility

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.

akciová společnost vlastněná HMP zajišťující správu a údržbu převážné části sítě pozemních komunikací v Praze

- o je investorem oprav a rekonstrukcí komunikací vlastněných městem a svěřených do správy TSK
- o je garantem při koordinaci projektů a záměrů v území se znalostmi správce komunikace
- o je investorem investičních opatření na svěřeném majetku dle zadání HMP
- o je realizátorem neinvestičních opatření či úprav na svěřeném majetku dle zadání HMP

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.

akciová společnost vlastněná HMP, který je jedním z dopravců v systému PID a zároveň správcem vybrané infrastruktury veřejné dopravy

- o je správcem infrastruktury veřejné dopravy (tramvajové tratě, metro, zastávky, stanice, přestupní body) je investorem opatření k rozvoji dopravní infrastruktury s dopadem do aktivní mobility
- o je majoritním dopravcem v systému PID
- o měl by zapojit koncepčního garanta (IPR Praha), projektového manažera aktivní mobility (Odbor dopravy MHMP) a městské části do projektové přípravy investičních opatření
- o měl by důsledně dodržovat zásady této strategie při realizaci investic na svěřeném majetku

Operátor ICT, a.s.

akciová společnost vlastněná HMP zajišťující služby v oblasti informačních a komunikačních technologií a hlavní správce agendy Smart Prague

- o vede agendu Smart Prague v souladu s touto strategií

Technologie hl. m. Prahy, a.s.

akciová společnost vlastněná HMP zajišťující správu veřejného osvětlení

- o zajišťuje správu a rozvoj veřejného osvětlení a dalších zařízení umístovaných do veřejného prostoru v souladu s touto strategií

Role městských částí

Současná role jednotlivých městských částí v oblasti aktivní mobility spočívá především ve správě a údržbě příslušné infrastruktury pro aktivní mobilitu (pozemní komunikace a mobiliář v majetkové správě městské části). Pro tuto činnost mají městské části k dispozici příslušné kapitoly rozpočtu a rozhodují se samostatně.

Úkolem městských částí je rovněž iniciace a prosazování nových opatření ve prospěch aktivní mobility, na něž už nezbývá prostor pro financování z rozpočtu městské části a které tak vyžadují investici města. Proto zde hl. m. Praha usiluje o zavedení transparentního dotačního schématu, který umožní připravit projekt z iniciativy městské části a, pokud je postupováno v souladu s touto strategií, financovat tento projekt z rozpočtu hl. m. Prahy.

U větších a složitějších projektů, které kromě aktivní mobility řeší řadu dalších aspektů, se předpokládá iniciace ze strany Magistrátu hl. m. Prahy, resp. městských organizací. Městská část, pokud se jí takové projekty dotýkají, by měla být automatickým účastníkem všech stupňů projektové přípravy, aby zde dokázala promítnout své místní potřeby a zkušenosti.

Pro městské části je tato strategie hlavním metodickým dokumentem, se kterým budou pracovat při přípravě vlastních koncepčních dokumentů. Může jít o generely veřejných prostranství na území celé městské části, nebo o územní studie v menším měřítku. Takové dokumenty jsou ideálním zdrojem pro definici konkrétních opatření v aktivní mobilitě, protože vycházejí z kontextu daného místa, a přitom garantují celostní pohled.

Centrální versus místní úroveň rozhodování

V současné praxi je řada projektů sice iniciována městskou částí, ale zadávána, připravována i realizována centrálně z úrovně magistrátu. Pokud již dnes městská část projekty aktivně připravuje, může využít tzv. účelových dotací, kde je záměr posuzován případ od případu, se subjektivním výsledkem. V těchto situacích je zavedení dotačního schématu narovnáním pravidel a zavedením jednotného, nikoliv však složitějšího mechanismu, jak financovat místní nápady z centrální úrovně.

Současně s přenesením kompetencí však rostou nároky na dodržení procesů, aby přenos přípravy z úrovně hl. m. Prahy na úroveň 57 městských částí neznamenal 57 různých přístupů k vytváření infrastruktury pro chodce a cyklisty. Z toho důvodu zůstává Odboru dopravy MHMP role koordinátora, který je zároveň i pomocnou rukou pro městské části při sestavování záměru nebo v jeho projektové přípravě. Význam dalších městských organizací (IPR, TSK) je v tomto případě spíše kontrolní ve věci územního či koncepčního souladu s postupem města.

Role státní správy

Rolí relevantních orgánů státní správy, jimiž jsou v tomto případě zejména stavební a speciální stavební úřady, silniční správní úřady a Policie ČR, je ověření souladu navrhovaných nových opatření, záměrů, projektů či staveb s právními normami, případně právně závaznými ustanoveními podzákoných či technických norem. Většina ustanovení technických norem a ustanovení technických podmínek právně závazné nejsou a představují standardizovaná „vzorová“ řešení a přístupy indikativního charakteru, které nemusí být respektovány, pokud je navrženo vhodnější řešení respektující konkrétní situaci a místní podmínky.

V mantinelech této role by orgány státní správy (stavební úřady, silniční správní úřady) měly respektovat při svém rozhodování i tuto strategii, která je vyjádřením cílů, postupů a přístupů samosprávy v oblasti aktivní mobility a která na úrovni hl. m. Prahy rovněž prakticky naplňuje strategické dokumenty a cíle vydané centrálními orgány státní správy, kterými jsou MD ČR a MMR ČR.
 ↗ *Dopravní politika ČR 2021-2027 (MD ČR)*
 ↗ *Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030 (MD ČR)*

Služba dopravní policie ČR je jedním z důležitých aktérů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jehož stanovisko je jedním z mnoha kritérií při posuzování navrhovaných opatření, záměrů a projektů ze strany státní správy. Stanovisko Policie ČR není ve smyslu správního řádu pro příslušný správní úřad závazné. ↗ *Zákon č. 500/2004 Sb.* Je třeba konstatovat, že přerozdělování dopravních ploch a zklidňování dopravy, které s sebou vytváření kvalitních podmínek pro aktivní mobilitu ve většině případů přináší, pomáhá naplňovat požadavky na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Jak připravovat projekty

Vytvoření infrastruktury či zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty může být hlavním cílem projektu, stejně jako je aktivní mobilita přirozenou součástí velkých a komplexních projektů rekonstrukce či výstavby infrastruktury. Prakticky nenajdeme ve veřejném prostranství projekt, který by se aktivní mobility netýkal. Bohužel se však stále najdou projekty, které jakoby na potřeby chodců a cyklistů „zapomněly“.

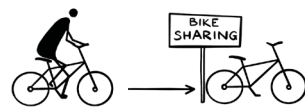
Proto přináší tato strategie modelové řešení trojice situací, ve kterých se příprava projektů může ocitnout. Formou procesních schémat v nich popisujeme role jednotlivých aktérů a významné milníky, kde se rozhoduje o prosazení myšlenek aktivní mobility do praxe.

1.



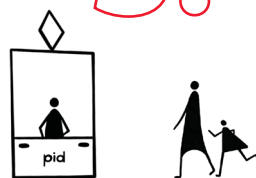
**Malý projekt
aktivní mobility,
iniciovaný na
místní úrovni**

2.



**Malý projekt
aktivní mobility,
iniciovaný na
centrální úrovni**

3.



**Velký projekt
s komplexním
dopadem, na
centrální úrovni**



Malý projekt na místní úrovni

Iniciátorem projektového záměru na místní úrovni je obvykle městská část. Využije podnětů od občanů, jí zřizovaných organizací (například školy či školky) či záměrů identifikovaných ve vlastních koncepčních dokumentech (například územní studii či generelu).

Úkolem městské části je v této fázi sestavit tzv. záměr projektu. Ten formou jednoduchého popisu, několika ukazatelů a situačního výkresu poskytne dostatek informací pro pozdější posuzování projektu. V této fázi může poskytnout výpomoc Odbor dopravy MHMP (ODO), kam se nakonec obrátí městská část s hotovým záměrem k prvotnímu posouzení. To se odehraje v kompetenci územních garantů IPR a TSK, kteří se budou zajímat o další plánované zásahy v území (Může s nimi záměr souviset? Můžou si záměry odporovat? Je třeba záměry koordinovat?) a také budou hodnotit cíle projektu ve vztahu k cílům této strategie (SAMP).

V tomto kroku se může stát, že se aktéři dohodnou na přiřazení záměru k jinému, obvykle rozsáhlejšímu projektu, který přechází do kompetence města. Proces na místní úrovni zde tedy končí, ovšem o úroveň výš pokračuje příprava projektu organizovaná městem.

Pokud je záměr vhodný k samostatné realizaci, postupuje městská část k výběru projektanta. Aby byl tento postup co nejsnazší a na nic se nezapomnělo, využije k tomu standardizovanou zadávací dokumentaci, podle které bude projektant postupovat. Součástí tohoto zadání bude upřesnění okrajových podmínek záměru vzešlé z proběhlých konzultací (TSK, IPR), harmonogram přípravy a zapojení subjektů do projednávání. Zapomenout by se

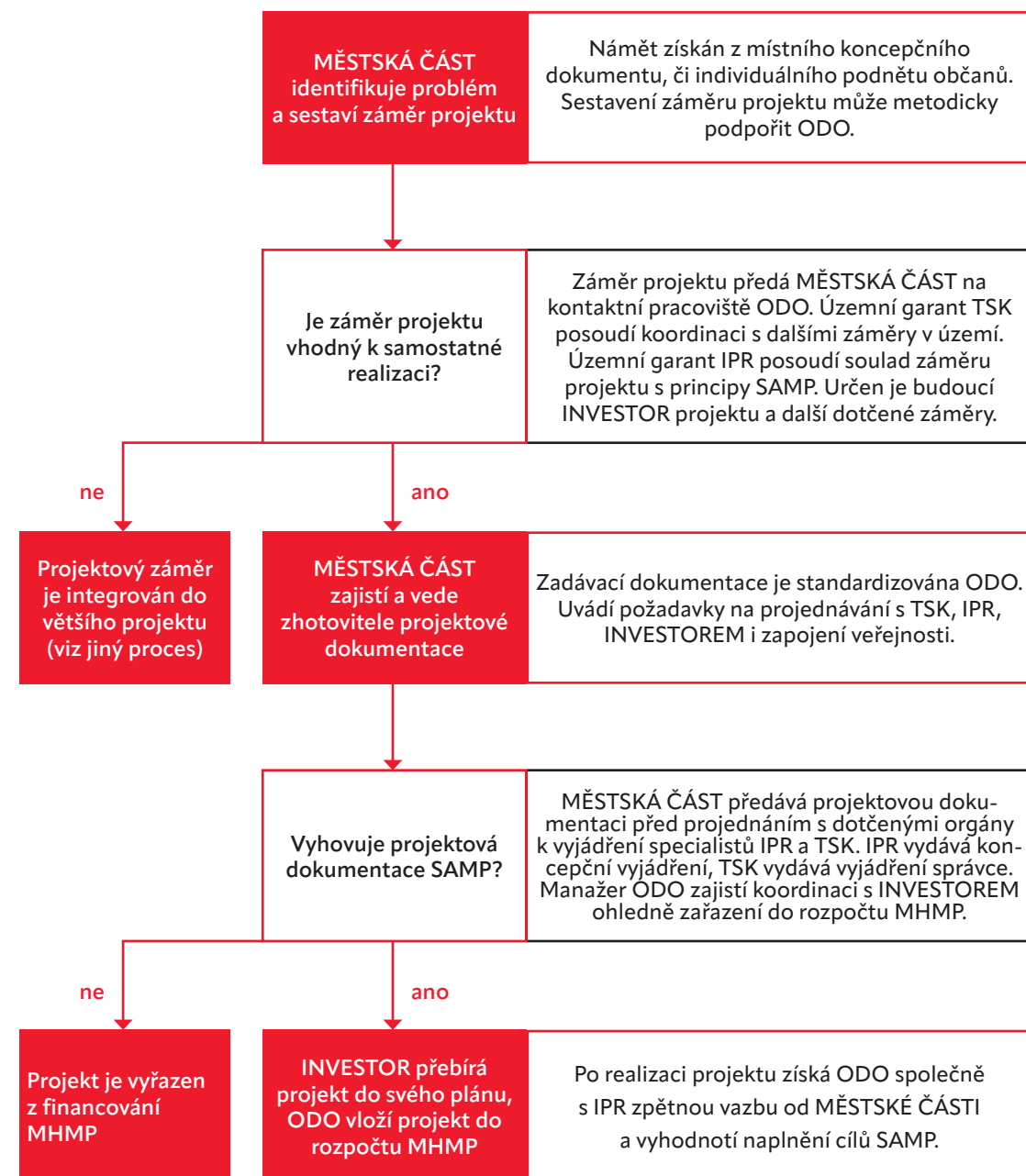
nemělo ani na participaci s veřejností jako cílovým uživatelem. Městská část i v této fázi zůstává hlavním hybatelem přípravy, díky tomu může efektivně odbourávat různé překážky (syndrom NIMBY, majetkové poměry atd.) a mít tak rodící se projekt plně pod kontrolou. Financování projektové přípravy může také pokrýt dotace hl. m. Prahy.

Na konci projektové přípravy, během níž se aktéři pravidelně setkávali, by obdržení koncepčního souhlasu od IPR a vyjádření správce od TSK mělo být spíše formalitou. Pokud dokončená dokumentace je stále v souladu s touto strategií, ODO podpoří financování realizace z rozpočtu hl. m. Prahy. V případě nedostatku finančních prostředků se přikročí k tzv. prioritizaci, viz kapitola 4.3 této strategie. Projekt přebírá investor, který již směřuje k realizaci ve vlastní linii.

Pokud by z různých příčin byl výsledek projektové přípravy zklamáním a záměr by se rozešel s cíli SAMP, takový projekt bohužel nelze podpořit z finančních prostředků hl. m. Prahy.

Malé projekty aktivní mobility

místní úroveň



Malý projekt na centrální úrovni

Spojení malého projektu a celoměstské úrovně může znít jako určitý protimluv. Ovšem i prosazení celoměstského zájmu může znamenat investičně nepříliš náročný, ale významem přesahující počín, jako například vybudování části páteří cyklostezky, nové lávky přes železniční trať nebo parkoviště B+R u stanice metra, které využijí obyvatelé okrajové městské části i přilehlých obcí Středočeského kraje.

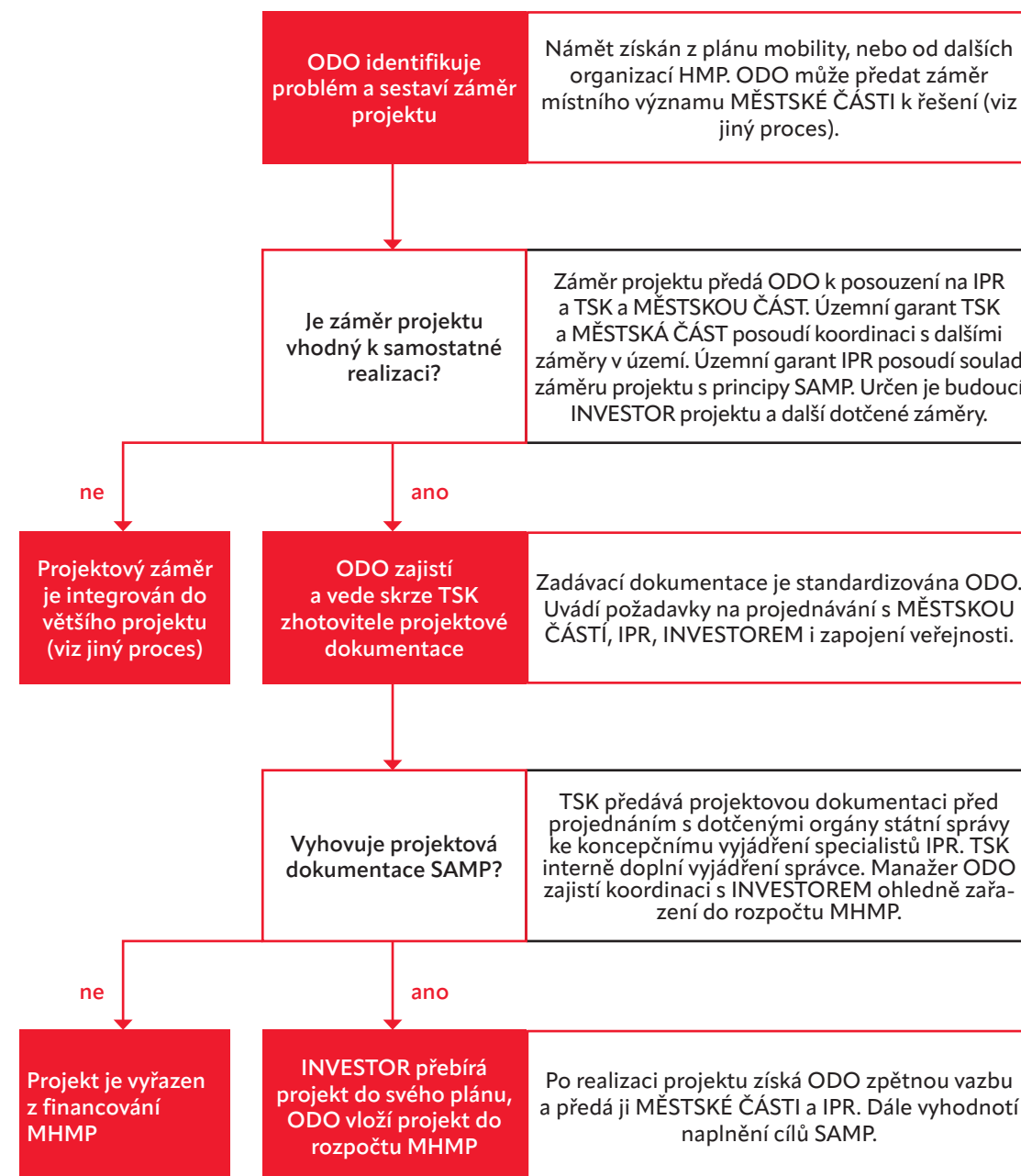
Iniciátorem takových projektů bude obvykle hl. m. Praha, resp. některá z jeho organizací, již leží na srdci rozvoj aktivní mobility. V optimálním případě by takové záměry měly být identifikovány v plánu mobility. Může se stát, že podnět bude získán původně od městské části, stejně jako v opačném směru si městská část převezme záměr do své kompetence, pokud se jím město nebude zabývat.

V každém případě čeká každý záměr úvodní „kolečko“ posouzení koncepčního a územního souladu, tedy obdobně jako u projektů na místní úrovni. Jen role městské části se zde odlišuje, protože je k jednáním zvaná jako jeden z aktérů. Pokud dává samostatná příprava záměru smysl, zadává ODO projektovou přípravu své organizaci, tedy TSK, jak ostatně postupuje i v současnosti. Projektant zasloužený TSK pak postupuje podle zadávací dokumentace, která je opět standardizovaná, aby se předešlo rozdílům ve kvalitě projektů pořízených pod hlavičkou městských částí či TSK.

Na konci projektové přípravy vydává IPR koncepční vyjádření a, pokud je vše v souladu s principy SAMP, investor přikročí k výběru zhotovitele a následné realizaci stavby. administruje ODO podpoří financování z rozpočtu hl. m. Prahy obdobně jako v případě projektů na místní úrovni. „Až začne výsledek projektu složit veřejnosti, je na místě vyhodnotit jeho dopady – například počet uživatelů, náročnost údržby nebo vhodnost zvoleného řešení pro daný účel. Díky tomu získají všechny zúčastněné subjekty znalosti využitelné v obdobných případech v budoucnosti.

Malé projekty aktivní mobility

centrální úroveň



Velký projekt na centrální úrovni

Chůze či jízda na kole je součástí každého projektu ve veřejném prostranství. Stejně jako jiné druhy dopravy vyžaduje i aktivní pohyb takovou infrastrukturu, která bude dobře navazovat řešení z různé doby vzniku, bezpečně překonávat rozhraní různých dopravních režimů, zkrátka vytvoří vhodné síťové řešení.

Velké projekty znamenají zároveň velké zásahy v daném místě, a také mohou mít vliv na značný (ne)úspěch aktivní mobility v širším území. Příkladem: pokud vznikne nové přemostění řeky, které nedokáže smysluplně napojit okolní chodníky a cyklostezky, zato však poskytne komfortní spojení pro automobilovou dopravu, vytvoří se status quo, kde bude aktivní mobilita jen obtížně hledat své příznivce v dělbě přepravní práce. Proto se v přípravě velkých projektů nesoustředíme jen na vlastní provedení infrastruktury pro chodce a cyklisty, ale také na vazby projektu do okolí, které jsou pro chodce či cyklisty zásadní.

Na počátku je podstatné, aby ODO jako manažer projektů v oblasti aktivní mobility měl znalost o všech investičních záměrech charakteru velkého komplexního projektu. Obvyklými investory zde jsou TSK, Odbor investic MHMP (INV) či Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP), může jít ale i o státní či soukromé investory – ovšem nikdo z nich nemá ve své kompetenci ani koncepční dohled, ani koordinaci projektů v oblasti aktivní mobility.

V prvním kroku je posouzen soulad záměru projektu s principy SAMP (provede IPR), stejně jako jsou vyhledány související záměry v okolí, které s aktivní mobilitou souvisejí (ve spolupráci s územními garanty TSK a zástupci městských částí). Pokud už by v této fázi bylo zjištěno, že začlenění

požadavků aktivní mobility není reálné, rozhodne ODO o vytvoření samostatného projektu (například investor železniční tratě nevyhoví vybudování lávky přes trať, kterou bude ODO dále připravovat v linii samostatného záměru).

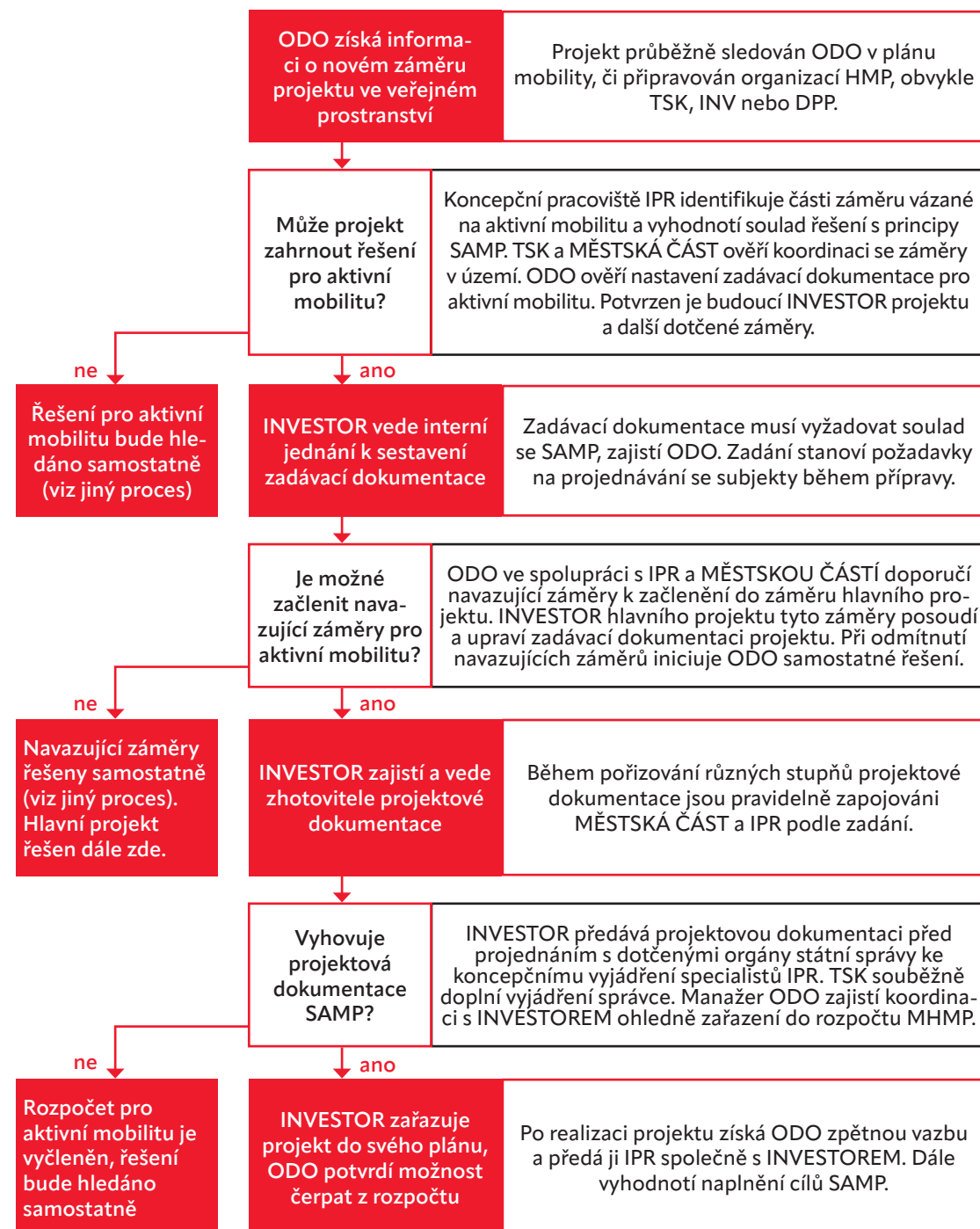
Preferovaným scénářem ovšem je integrace do jednoho velkého projektu, což může přinést nemalé finanční i časové úspory. V takovém případě je podstatné, aby investor požadoval v rámci projektové přípravy dodržení všech přístupů a standardů definovaných touto strategií (stejně jako je ODO požaduje v zadávacích dokumentacích malých projektů).

Ve druhém kroku je pak s investorem jednáno o připojení dalších souvisejících záměrů, které z pohledu budoucího uživatele budou fungovat jako jedno integrované řešení (například stezka pro chodce a cyklisty navazující na již zmíněnou lávku přes železniční trať). I zde může být rozsah zadání navýšen (tedy stezka začleněna do velkého projektu s lávkou), stejně jako vzniknout samostatný záměr, jak jsme si popisovali výše. V obou případech je podstatné, aby se projednávání jednotlivých stupňů projektové dokumentace zúčastnili zástupci v dohodnuté sestavě a intervalech, jak říká zadávací dokumentace.

V případě kladného koncepčního vyjádření IPR a při dodržení deklarovaného postupu se otevírá možnost (spolu)financovat daný projekt z rozpočtu hl. m. Prahy. Souhlas v tomto případě opět uděluje ODO. Pokud by nedošla projektová příprava kýženému výsledku, měla by být příslušná finanční alokace přesunuta z rozpočtu velkého projektu do rozpočtu aktivní mobility, odkud bude financováno jiné, samostatné řešení.

Velké komplexní projekty

centrální úroveň



Jak projekty hodnotit

Soulad každého připravovaného projektu s principy této strategie bude hodnotit garant jejího naplňování, tedy Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Kromě expertního názoru IPR získaného z dokumentace záměru, jakou je situace navrhovaného řešení nebo prolínání celoměstských a místních tras pro pěší a cyklisty, existuje také další pomůcka k hodnocení, a sice multikriteriální hodnocení míry souladu s nastavenými cíli strategie. Takové hodnocení mohou provádět i další aktéři se znalostí této strategie.

Multikriteriální hodnocení může sloužit k prioritizaci záměrů, pokud je kumulativní rozpočet přihlášených projektů vyšší než určená částka pro daný rok v rozpočtu hl. m. Prahy. Projekty s vyšším výsledným hodnocením, tedy s očekávaným znatelnějším dopadem do zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu, tím získají šanci na rychlejší realizaci. Obdobný princip hodnocení se běžně používá i v dotačních programech Evropské unie.

Multikriteriální hodnocení

Multikriteriální hodnocení je odvozeno od strategických a specifických cílů této strategie. Formuluje celkem 20 kritérií, které zobrazují žádoucí trendy (např. snížení počtu nehod). Tato kritéria jsou pak jedno po druhém srovnávána s potenciálem hodnoceného opatření dané kritérium ovlivnit.

- o Pokud je potenciál vysoký, vazba na kritérium je přímá, obdrží projekt v daném kritériu maximální počet bodů.
- o Pokud je očekáván pouze slabý, nepřímý vliv, obdrží snížený počet bodů.
- o Pokud kritérium s hodnoceným opatřením vůbec nesouvisí, body nezíská žádné.
- o Pokud by se charakteristiky projektu obracely proti trendu daného kritéria, obdrží projekt záporné bodové hodnocení.

Příkladem záporného bodového zisku by mohla být obava hodnotitele, že projekt v předložené podobě naopak zvýší dopravní nehodovost v místě, například zhoršením rozhledových poměrů. Každý výskyt takového negativního hodnocení je však vážným signálem k přepracování projektu.

Hodnotící kritéria lze svázat s vahami, které stanoví expertní tým. Váhy vystihují významnost kritéria a mohou se odlišovat v různém kontextu (například při posuzování bezpečných cest do školy bude mít kritérium nehodovosti vyšší váhu než při posuzování rekreační infrastruktury).

Konkrétní nastavení bodové škály, stejně jako hodnoty vah této strategie nestanovuje a ponechává je k rozhodnutí projektového manažera ODO společně s garantem strategie IPR v konkrétní situaci.

Kritéria hodnocení

Kritérium hodnocení souladu se specifickými cíli strategie	Specifický cíl ↗ kapitola 3, strana 25
Opatření převede krátké cesty autem (do 1,5 km) na chůzi / jízdu na kole	1
Opatření zvýší podíl chůze a/nebo cyklistiky na dělbě přepravní práce	1
Opatření převede cesty autem do školy na chůzi / jízdu na kole / jízdu MHD	2
Opatření zlepší povědomí o aktivní mobilitě u žáků ve školách	2
Opatření propojí stanice a zastávky VHD s novou obytnou či komerční zástavbou	3
Opatření zvýší standard infrastruktury na páteřní síti cyklotras	4
Opatření zvýší délku proznačených cyklistických tras na komunikační síti	4
Opatření plošně zklidní dopravu na obslužných komunikacích	5
Opatření lokálně zklidní dopravu na významných veřejných prostranstvích	6
Opatření zlepší prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů	7, 8
Opatření zvýší komfort uživatelů při pohybu (a pobytu) v uličním prostoru	7, 8
Opatření zvýší počet cest realizovaných přes bikesharing	9
Opatření zvýší počet a/nebo kapacity parkovišť B+R	10
Opatření usnadní odstavení jízdních kol ve veřejném prostranství	10
Opatření sníží objektivní počet nehod s účastí chodce a/nebo cyklisty	11
Opatření zvýší subjektivní pocit bezpečí u chodců a/nebo cyklistů	11
Opatření zvýší počet zásilek doručených na cargokole	12
Opatření zlepší celoroční dostupnost infrastruktury pro aktivní mobilitu	13
Opatření je v souladu s místním koncepčním dokumentem	14
Opatření je projednáváno s dotčenými subjekty již od rané fáze záměru	15

Jak sledovat účinnost strategie

Pro kontrolu a vyhodnocení naplňování této strategie primárně slouží sada indikátorů. Každý ze strategických i specifických cílů je spojen se sadou indikátorů, která dobře vystihuje dosažený trend nebo i jeho konkrétní hodnotu (je-li definována v příslušném cíli).

Stanovení průběžných hodnot indikátorů a cílových hodnot pro rok 2030 jsou součástí Akčního plánu, navazujícího na tuto strategii. V rámci pravidelné roční aktualizace Akčního plánu bude také vývoj indikátorů vyhodnocován a případně korigován při změně okolností nebo dostupnosti dat.

Indikátory

Indikátory pro tuto strategii byly vyhledány tak, aby byly reálně měřitelné v podmínkách hl. m. Prahy. Pro většinu z nich proto již nyní existují číselná vyjádření stávajícího stavu, reprezentované údajem za rok 2021.

Hodnoty dělby přepravní práce a další parametry cestování (např. délka cest) však procházely v letech 2020-2021 dramatickými výkyvy vlivem pandemie koronaviru, proto je zvolen jejich základ v roce 2019.

Velké průzkumy dopravního chování, které poskytují zásadní údaje o zdrojích a cílech cest, jejich účelu, délce a zvoleném druhu dopravy, se v Praze realizují jednou za 5 let. V souvislosti s rozvojem moderních technologií (např. sledování tzv. cestovního deníku respondentů skrze mobilní aplikaci namísto telefonického či papírového dotazování) dává naději na zkrácení této periody; kupříkladu ve Vídni probíhá průzkum každé dva roky a jeho výsledky jsou zásadní součástí kampaně na podporu udržitelné mobility.

Indikátory

Název indikátoru	Charakteristika indikátoru	Jednotka	Specifický cíl ↗ kapitola 3, strana 25
Dělba přepravní práce u prostředků aktivní mobility a veřejné dopravy	Podíl chůze, jízdy na kole a veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce	% (podíl chůze, jízdy na kole a veřejné dopravy / celková dělba přepravní práce)	14, 15
Chůze v dělbě přepravní práce	Podíl chůze na celkové dělbě přepravní práce	% (podíl chůze / celková dělba přepravní práce)	1, 13, 14, 15
Jízda na kole v dělbě přepravní práce	Podíl jízdy na kole na celkové dělbě přepravní práce	% (podíl jízdy na kole / celková dělba přepravní práce)	1, 13, 14, 15
Opatření v aktivní mobilitě	Počet realizovaných projektů rekonstrukce či opravy infrastruktury ve prospěch pěších a cyklistů v daném roce, podpořených z finančních prostředků hl. m. Prahy	počet realizací / rok	2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15
Rozpočet v aktivní mobilitě	Množství finančních prostředků hl. m. Prahy vložených do rekonstrukcí či oprav infrastruktury ve prospěch pěších a cyklistů v daném roce	mil. Kč / rok	14, 15
Velmi krátké jízdy autem	Počet krátkých cest (do 1,5 km) uskutečněných autem, potenciálně nahraditelných chůzí	počet cest	1, 2, 13
Krátké jízdy autem	Počet krátkých cest (do 5,0 km) uskutečněných autem, potenciálně nahraditelných jízdním kolem	počet cest	1, 2, 9, 13
Aktivní mobilita ve školách	Počet škol, které zařadily témata aktivní mobility do výuky nebo se účastní osvětových kampaní a programů zaměřených na zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu	počet škol	1, 2

Název indikátoru	Charakteristika indikátoru	Jednotka	Specifický cíl ↗ kapitola 3, strana 25
Snížené obruby na přechodech a přejezdech	Počet snížených obrubů na přechodech pro chodce a přejezdech pro cyklisty	počet přechodů a přejezdů	7
Neřízené přechody a přejezdy přes dva jízdní pruhy	Počet neřízených přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty přes dva souběžné jízdní pruhy	počet přechodů a přejezdů	7, 11
Nehody specifických skupin	Počet nehod s účastí dětí (věk 0-15) a/ nebo seniorů (věk 65+) v pozici chodce nebo cyklisty	počet nehod	2, 8, 11
Zranění a usmrcení	Počet těžkých zranění a usmrcení chodců a cyklistů	počet těžce zraněných a usmrcených osob	2, 8, 11
Značení cyklotras	Délka proznačených cyklistických tras na síti místních komunikací ve správě hl. m. Prahy a městských částí	km	4
Cyklo-obousměrky	Podíl délky cykloobousměrek na délce jednosměrných ulic	% (celková délka cykloobousměrek / celková délka jednosměrných ulic)	4, 8
Vyhrazené jízdní pruhy pro jízdní kola	Délka vyhrazených jízdních pruhů pro jízdní kola v hlavním dopravním prostoru, měřená jednosměrně	km	4, 8
Víceúčelové pruhy	Délka víceúčelových pruhů v hlavním dopravním prostoru, měřená jednosměrně	km	8
Chodník s povoleným vjezdem jízdních kol	Délka chodníků s povoleným vjezdem jízdních kol, vyznačených dopravními značkami C7+E13	km	8
Stezky pro cyklisty	Délka samostatných stezek pro cyklisty, vyznačených dopravní značkou C8	km	4
Stezky pro chodce a cyklisty společné	Délka společných stezek pro chodce a cyklisty, vyznačených dopravní značkou C9	km	4, 7, 8
Stezky pro chodce a cyklisty dělené	Délka dělených stezek pro chodce a cyklisty, vyznačených dopravní značkou C10	km	4

Název indikátoru	Charakteristika indikátoru	Jednotka	Specifický cíl ↗ kapitola 3, strana 25
Pěší zóny	Délka pěších zón, vyznačených dopravní značkou IZ6	km	2, 6, 7, 8
Obytné zóny	Délka obytných zón, vyznačených dopravní značkou IZ5, ve správě TSL	km	4, 5, 7, 8
Zóny 30	Délka zón 30, vyznačených dopravní značkou IZ8, ve správě TSK	km	2, 4, 5
Počet B+R	Počet lokalit s parkovištěm B+R navázaným na veřejnou dopravu, bez rozlišení vzdálenosti od zastávky či stanice	počet B+R parkovišť	10
Kapacita B+R	Souhrnná kapacita parkovišť B+R udávaná v počtu jízdních kol.	kapacita počtu jízdních kol v B+R parkovištích	10
Počet cest přes bikesharing	Počet cest vykonaných na jízdním kole v systému bikesharingu	počet cest / rok	9
Délka cest přes bikesharing	Délka cest vykonaných na jízdním kole v systému bikesharingu	km	9
Pocit bezpečí při jízdě na kole	Podíl respondentů (aktivních i pasivních cyklistů), kteří označili jízdu na kole po Praze jako bezpečnou	%	2, 11
Snadnost odstavení jízdních kol	Podíl aktivních cyklistů, kteří označili parkování a odstavení jízdního kola v Praze jako bezproblémové	%	2, 10
Podíl cyklistů v populaci Prahy	Podíl respondentů (aktivních i pasivních cyklistů), kteří využívají jízdní kolo či koloběžku alespoň jednou měsíčně k cestování po Praze	%	4, 14, 15
Zásilky doručované prostřednictvím cargokol	Počet zásilek doručených na cargokole prostřednictvím mikrodep	počet zásilek / den	12

Akční plán

Akční plán, který na tuto strategii navazuje, je zpracováván pro opatření s celoměstskou působností, tedy opatření systémová (například začlenění bikesharingu do předplatného jízdného PID), nebo pro projekty s významným dopadem na mobilitu ve městě (například výstavba lávky z Karlína do Holešovic přes ostrov Štvanice). Z toho důvodu jsou karty opatření v Akčním plánu integrovány se zásobníkem opatření Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, dostupným na adrese <https://zasobnik.poladprahu.cz/>. Zásobník opatření je spravován a pravidelně aktualizován ODO.

Pro sledování menších projektů na místní úrovni není akční plán sestavován, nicméně jeho obdobou je přehled projektů navržených k financování z rozpočtu hl. m. Prahy [Kapitola 4, strana 64](#)

Úkoly v Zásobníku opatření P+

Účinnost strategie lze každoročně vyhodnocovat pokrokem v přípravě opatření zakotvených v Akčním plánu. Zásobník opatření Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (P+) stanovuje pro každé opatření úkoly, které zahrnují aktivity potřebné k dokončení přípravy či realizaci opatření. Smyslem zadání úkolů je zajištění průběhu opatření a kontroly jeho realizace.

U každého úkolu je na kartě opatření vyznačeno pomocí barevného bodu, v jaké fázi se jeho plnění nachází. Každá ze čtyř fází plnění úkolů má svou barvu:

Zelená znamená, že je úkol splněn, byl tedy dopsán do konce.

Oranžová značí probíhající práce na úkolu.

Červená upozorňuje na zásadní problém, např. není znám časový dopad, čeká se na rozuzlení.

Černá poukazuje na zrušení úkolu.

Zodpovědnost za realizaci úkolů uvedených opatření zůstává u nositelů opatření nebo některého z aktérů – podle toho, kdo je u příslušného úkolu uveden. Transparentní sledování úkolů a jejich plnění umožňuje online verze Zásobníku, kde je součástí karty opatření. Tu lze i s úkoly exportovat do formátu PDF pro tisk / přeposlání / přiložení do projednávaného materiálu.

<https://zasobnik.poladprahu.cz/>

Aktualizace strategie

Zahájení zpracování řádné aktualizace této strategie je plánováno od roku 2029 tak, aby tato aktualizace byla platná od roku 2031 pro následující období, a to formou zpracování aktuální Analýzy stavu aktivní mobility v Praze, na základě, které bude aktualizace této strategie zpracována a předložena samosprávným orgánům hl. m. Prahy ke schválení.

Mimořádná aktualizace této strategie do roku 2030 je možná, a to především v případě naplnění cílů této strategie v předstihu či v případě výrazné změny reálií, v rámci, kterých tato strategie vznikla. Případnou mimořádnou aktualizaci bude iniciovat garant strategie.

STRATEGIE AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE



Hlavní město Praha
Magistrát hl. m. Prahy
Odbor dopravy
Jungmannova 35, Praha 1
www.praha.eu

Zpracovatelé strategie:



Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
Národní 984, Praha 1
IČO 48588733
www.mottmac.com

VOJTĚCH
NOVOTNÝ
mobility consultancy & advisory

Vojtěch Novotný
mobility consultancy & advisory
Mokrá 1129, Praha 11
IČO 08498831
www.vojtechnovotny.cz

v roce 2022

Zpracovatelský tým:

Daniel Šesták (Mott MacDonald CZ)
Vojtěch Novotný (Vojtěch Novotný –
mobility consultancy & advisory)
Yussuf Zachar (Mott MacDonald CZ)

Pracovní skupina projektu:

Dominika Marešová (MHMP ODO)
Karolína Klímová (MHMP ODO)
Martin Havelka (MHMP ODO)
Jakub Kutílek (MHMP ODO)
Pavel Polák (MHMP)
Vojtěch Benedikt (IPR Praha)
Petra Syrová (Pěšky městem, z.s.)
Vratislav Filler (AutoMat, z.s.)
Peter Bednár

Grafické zpracování a sazba:

Michala Bartuňková

Autoři fotografií:

Magistrát hl. m. Prahy
Vojtěch Novotný
IPR Praha
Pěšky městem, z.s.
Lukáš Žentel (str. 3)
Štěpán Hon (str. 22, str. 46)

- 1 Zóna setkávání je český ekvivalent pro ulici či veřejné prostranství ve stylu shared space / beegnungszone / zone de rencontre.
- 2 Strategický plán hl. m. Prahy
- 3 Vyplývá také z Klimatického plánu hlavního města Prahy do roku 2030 a Pražských stavebních předpisů
- 4 Tudor-Locke C, Craig CL, Beets MW, et al. How many steps/day are enough? For children and adolescents. *Int J Behav Nutr Phys Act.* 2011;8:78. doi:10.1186/1479-5868-8-78
- 5 Hu S, Tucker L, Wu C and Yang L (2020) Beneficial Effects of Exercise on Depression and Anxiety During the Covid-19 Pandemic: A Narrative Review. *Front. Psychiatry* 11:587557. doi: 10.3389/fpsy.2020.587557
- 6 <https://mestemnakole.cz/2012/09/pozitivni-dopady-jizdy-na-kole-na-zdravi-cloveka/>
- 7 Transport for London Walking and cycling: the economic benefits. [Online] / Transport for London. - 18. 12 2018. - 19. 5 2019. -<http://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>
- 8 Transport for London Walking and cycling: the economic benefits. [Online] / Transport for London. - 18. 12 2018. - 19. 5 2019. -<http://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>
- 9 KÜSTER F. Calculating the economic benefits of cycling in EU-27. [Kniha]. - Brusel : ECF, 2013.
- 10 O'Connor, D., Nix, J., Bradshaw, S., Shield, E.: Shopping Travel Behaviour in Dublin City Centre. ITRN2011, University College Cork, Cork, 31st. August-1st. September, 2011
- 11 <https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/vyzkum-cyklisticke-dopravy-v-roce-2021-narust-poctu-cyklistu-pokracuje-1869>
- 12 Koncept vytoužených linií spočívá v přesné identifikaci trajektorií chůze, které vytvářejí chodci podle svých skutečných potřeb, a nikoli v závislosti na často nucených, nevhodně postavených cestách. (Železný, R. 2013. Urbanismus podporující roli veřejné dopravy. Praha : ČVUT, 2013. JC 12898)
- 13 Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, B.2.8
- 14 Zóna setkávání je český ekvivalent pro ulici či veřejné prostranství ve stylu shared space / beegnungszone / zone de rencontre.
- 15 NACTO, Global Designing Cities Initiative. *Global Street Design Guide*. Island Press 2016. ISBN: 9781610917018
- 16 Zdroj dat: Pěšky městem, z.s.

