

Příloha – Shrnutí dokumentu P+ Analýza

Hlavní město Praha připravuje ve spolupráci se Středočeským krajem **Plán udržitelné mobility Prahy a okolí**. Vychází z celoevropské metodiky pro tvorbu Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), po svém dokončení v roce 2018 se stane hlavní koncepcí v oblasti dopravy pro Pražskou metropolitní oblast. Tento dokument je výstupem první fáze projektu – analýzy.

Pohled do **strategického rámce** napovídá, že plánování udržitelné dopravy v městské aglomeraci má silnou oporu nejen v evropských a národních strategiích a směrnicích, ale také na „domácí půdě“ na úrovni Prahy. Zde jsou mezioborově zpracovány koncepční a analytické dokumenty (např. Strategický plán, Územně analytické podklady, Manuál tvorby veřejných prostranství), které často disponují komplexní a shrnující znalostní základnou a mají nadčasový rozměr. Odvrácenou stranou je obecně nízký respekt k prioritám strategií a politik města, který se odráží i v rovině rozpočtu města.

Řada závazných strategických dokumentů má **přísně nastavené cíle**, které lze splnit jen pečlivě koordinovaným rozvojem mobility v hlavním městě i jeho okolí. Jde zejména o cíle vázané na snižování závislosti na fosilních palivech, snižování dopravní nehodovosti nebo odstranění bariér pro uživatele veřejné dopravy.

Praha vyniká v **kontextu srovnatelných měst** vysokým podílem veřejné dopravy a její nízkou cenovou hladinou, zaostává naopak v podílu cyklistiky a moderních multimodálních opatřeních (sdílená jízdní kola a automobily, alternativní pohony, záchytná parkoviště na síti veřejné dopravy). Srovnatelná je pak situace v oblasti kongescí na komunikační síti, regulace parkování či propagace služeb v oblasti mobility.

Dopravní systém Prahy obslouží každý den asi 1,8 mil. **obyvatel a návštěvníků města**. Velmi významně (84 %) převažují cesty vnitroměstské, podíl vnějších cest (15 %) má však rostoucí tendenci. Dopravní chování obyvatel a návštěvníků města je odlišné – zatímco Pražané nejčastěji volí veřejnou dopravu (46 %), chůzi (29 %) a automobilovou dopravu (23 %), návštěvníci z okolí Prahy přijíždějí hlavně automobilem (45 %) a teprve poté veřejnou dopravou (36 %). Počet vykonaných cest na obyvatele Prahy setrvale roste, aktuálně připadá v průměru 3,57 cesty na den.

Plánování dopravy v Praze a jejím okolí je **procesně složitě**. Ačkoliv na poli odborné spolupráce se situace zlepšuje (důkazem budiž autorství tohoto dokumentu ze šesti organizací Prahy a Středočeského kraje), komplikací zůstává značná decentralizace samosprávy (57 městských částí) a množství veřejných i privátních subjektů, které do dopravy promlouvají často principem střežení „vlastního písečku“ raději než respektováním společenského zájmu. Prahu trápí také nedotažené majetkoprávní vypořádání (na úrovni státní správy i ve vnějších vztazích) či kompetenční přesahy některých institucí (například v řízení dopravy či veřejném prostoru).

Doprava se podílí na výdajích **rozpočtu hlavního města Prahy** pravidelně 35–40 %, a je tak jeho nejnákladnější položkou. Analýza vnitřního dluhu dopravní infrastruktury však ukazuje, že prostředky vkládané do rekonstrukce komunikací, mostů i tunelů jsou nedostatečné. Významné náklady představuje každoroční pokrytí ztráty z provozu veřejné dopravy (zhruba 13 mld. Kč).

Ve veřejné dopravě má stěžejní roli systém **Pražské integrované dopravy** (PID), umožňující cestování na jedné síti, jednu jízdenku a jeden jízdní řád. Každoročně síť PID přepraví 1,3 mld. cestujících, přičemž podíly metra, tramvají a autobusů jsou podobné (okolo 30 %), následované železnicí (5 %). Trend počtu cestujících má stoupající tendenci, další potenciál spočívá v dokončení integrace chybějících oblastí Středočeského kraje. Tomu by měl napomoci i společný organizátor veřejné dopravy, momentálně ve stádiu přípravy.

Veřejná doprava trpí několika **chronickými problémy**, které snižují její možnosti oslovit větší množství cestujících. Ve vazbě na Středočeský kraj je to nedostatečně rozvinutá železniční infrastruktura (nízká kapacita či dokonce chybějící spojení) a kongesce na komunikační síti, které dopadají na spolehlivost autobusové dopravy. V samotné Praze je na horní hranici využití linka C metra, v tramvajové síti pak zejména oblast Karlova náměstí. Přestože se v posledních letech významně zlepšila technická úroveň tramvajových tratí i vozidel, nedaří se rozšiřovat kolejovou dopravu do oblastí s vysokou poptávkou, kde je suplována přetěžovanými autobusy. Síť veřejné dopravy trápí také nevyhovující přestupní body, jejich horší pěší dostupnost či přetrvávající bariérovost některých stanic metra (30 %) a zastávek tramvají (20 %).

Záchytná parkoviště P+R napojená na páteřní síť veřejné dopravy mají kapacitu jen 3000 míst, některá z nich jsou pravidelně zaplňována již v časných ranních hodinách. Doprovodný jev „živelného parkování“ v okolí stanic metra je do značné míry redukován rozšířením zón placeného stání, ovšem bez náhrady dalšími parkovišti P+R v Praze či na území Středočeského kraje. Zcela nedostatečné je vybavení stanic metra a železnice úschovnými kol v systému B+R, na druhou stranu je přeprava kol umožněna nejen ve vlacích a metru, ale také na vybraných úsecích tramvajové sítě.

V oblasti **aktivní dopravy** (chůze a cyklistiky) Praha přiznává, že nemá velké množství „tvrdých dat“ k jejímu vyhodnocení. Přesto lze z dostupných měření vysledovat mírně rostoucí trend využití jízdního kola k dopravě po městě, ač závislého na počasí či ročním období. Síť pěších a cyklistických tras nejvíce chybí v okrajových částech Prahy a dále ve vazbě do Středočeského kraje, hustě zastavěné území kompaktního města pak trpí nespojitostí cyklistických opatření na hlavních trasách. Za základní bariéry většího využití kola jsou považovány nízký pocit bezpečnosti, intolerantní chování řidičů k cyklistům, nedostatečně rozvinutá cyklistická infrastruktura a zajištění bezpečného „zaparkování“ kola v cíli cesty, včetně zázemí pracovišť a škol.

V automobilové dopravě Praha exceluje vysokým **stupněm automobilizace** (584 vozidel na 1000 obyvatel), což ji řadí na přední místa v Evropě. Automobil je v průměru obsazen 1,3 osoby, rozměry vozidel se zvětšují – rostou tedy prostorové nároky dopravy v pohybu i klidu. Typickým jevem pro posledních 15 let je pokles dopravních zátěží na centrálním prstenci města, zatímco intenzity na okraji Prahy stále rostou. Celkový dopravní výkon v posledních pěti letech spíše stagnuje.

Tíživým problémem Prahy je pomalá výstavba **nadřazené komunikační sítě** (Pražský okruh, Městský okruh, radiály), jejíž následky nenesou jen cestující v automobilech, ale také v autobusech veřejné dopravy či obyvatelé žijící v okolí ulic zatížených nadměrným objemem dopravy. Rozvoj infrastruktury obecně nedokáže reagovat stejným tempem na rozvoj zástavby v okolí města, což při absenci kvalitní veřejné dopravy znamená jedinou možnost jízdy automobilem po stávajících komunikacích. Využití sítě (včetně nově budovaných úseků okruhů) je často na hraně kapacity bez zachování rezervy, což způsobuje zvýšenou citlivost na mimořádné stavy (nehody, uzavírky).

V oblasti **dopravy zboží** je třeba řešit organizaci parkování na vyhrazených parkovacích stáních pro zásobovací vozidla. Řidiči často parkují na chodnících, a dochází tak k narušení plynulé chůze. Z analýzy významných spedičních společností je patrné, že společnosti disponují moderním vozovým parkem, který splňuje přísné emisní limity. Na území Prahy je aplikována poměrně rozsáhlá regulace vjezdu nákladních automobilů na komunikace i celé oblasti v různých váhových kategoriích, přesto je pohyb nákladních vozidel po Praze vyšší než nezbytný, a to vlivem nedokončeného Pražského okruhu.

V **souvisejících oblastech** se analýza Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí věnuje dopadům dopravy na veřejný prostor, očekávanému rozvoji města a s tím související demografické prognóze, dále vlivu dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel, energetické efektivitě, inženýrským sítím a dopravní výchově a vzdělávání.

Kapitola věnovaná **zdrojům dat a výpočetním nástrojům** se kromě matematického multimodálního dopravního modelu věnuje i novému trendu využití lokalizačních dat mobilních operátorů pro popis pohybu uživatelů nebo informacím sbíraným pomocí technologií nainstalovaných na dopravní síti. V závěru kapitoly je uveden souhrn klíčových indikátorů výkonnosti, v detailu rozpracovaných v přílohách tohoto dokumentu.

Závěrečná kapitola se věnuje aktivitám na poli **participace** – během analytické fáze projektu P+ proběhl workshop s partnery projektu a sběr podnětů u veřejnosti pomocí webové aplikace. Souhrnná **SWOT analýza** pak uzavírá pozitivní i negativní aspekty současného stavu mobility v Praze a okolí, jak je zaznamenali členové pracovní skupiny během své analytické práce zachycené v tomto dokumentu a jak zazněly také od zapojených partnerů a občanů.