



Polad' Prahu

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Scénáře



I PR
PRAHA



Středočeský kraj

Shrnutí

Základem pro vizi mobility je Strategický plán hl. m. Prahy, konkrétně jeho aktualizace z listopadu 2016. Na tento společný fundament navazují strategické cíle a prioritní osy Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, doplněné o tři různé scénáře vyjadřující tři možné cesty dosažení vytyčených cílů.

1. Praha efektivní
2. Praha racionální
3. Praha liberální

Uvedené scénáře se staly předmětem diskuze s odborníky na workshopu P+ i základem pro sociologický průzkum mezi obyvateli Prahy a Středočeského kraje. Výsledky jsou rovněž shrnuty v tomto dokumentu.

Na scénáře mobility navazuje výsledný návrh dopravní politiky města, který je vložen do samostatného dokumentu P+ Dopravní politika.

Obsah

1	Vize Prahy	4
1.1	Soudržná a zdravá metropole	4
1.1.1	Udržitelná mobilita	5
2	Vize, cíle a prioritní osy P+	8
2.1	Společná vize mobility	8
2.2	Strategické cíle	8
2.3	Prioritní osy	10
3	Nástroje dopravní politiky	12
3.1	Základní nástroje	12
3.2	Klíčové a ostatní nástroje	14
4	Scénáře mobility	18
4.1	Scénář „Praha efektivní“	18
4.1.1	Charakteristika scénáře	18
4.1.2	Reakce scénáře na prioritní osy	19
4.1.3	Nástroje dopravní politiky	21
4.2	Scénář „Praha racionální“	22
4.2.1	Charakteristika scénáře	22
4.2.2	Reakce scénáře na prioritní osy	22
4.2.3	Nástroje dopravní politiky	24
4.3	Scénář „Praha liberální“	26
4.3.1	Charakteristika scénáře	26
4.3.2	Reakce scénáře na prioritní osy	26
4.3.3	Nástroje dopravní politiky	28
5	Workshop s partnery	31
5.1	Organizace a metodika	31
5.1.1	Scénáře mobility vs. problémy	33
5.1.2	Přínosy a rizika scénářů mobility	33
5.1.3	Diskuze a výběr scénáře mobility	35
5.2	Výsledky diskuze u kulatých stolů	36
5.2.1	Skupina 1 – Citronový salónek	36
5.2.2	Skupina 2 – Hudební salónek	37
5.2.3	Skupina 3 – Pánský salónek	37
5.2.4	Skupina 4 – Dámský salónek	38
5.2.5	Skupina 5 – Hráčský salónek	39
5.2.6	Skupina 6 – Jídelní salónek	40
5.3	Závěr workshopu	40
6	Sociologický průzkum	42
6.1	Metodika	42
6.2	Podpora scénářů mobility	44
6.2.1	Průnik podpory scénářů mobility	44
6.2.2	Efektivní scénář	45
6.2.3	Racionální scénář	45
6.2.4	Liberální scénář	46
6.2.5	Preference podle druhů dopravy	46
6.2.6	Preference podle bydliště a frekvence cestování	47
6.3	Aspekty mobility	48

1 Vize Prahy

Myšlenka Strategického plánu spočívá ve změně Prahy z města, které spoléhá na existující reputaci a status quo, v město, jež si promyšleně buduje pozici nejvyhledávanějšího místa pro smysluplný život. Jako je architektura tělem Prahy, její duší je kultura. Už dnes je kultura Prahy

obdivována. V budoucnu ale tento pojem získá zcela nový rozměr, mimořádný v globálním kontextu. Kultura, kulturnost a kultivovanost budou klíčovými zdroji rozvoje Prahy. Takový bude vztah společnosti k vlastním hodnotám, k sobě navzájem, stejně jako ke svému městu a těm, kteří ho spravují. Kultura podnikání, kultivace společného prostoru i kulturnost, s níž představitelé města přistupují k občanům, se stanou inspirací pro okolní svět. Praha sama se stane inspirací. Svět nebude jezdit do Prahy obdivovat jen její minulost, ale její budoucnost.

Aby Praha mohla dosáhnout své vize, musí být městem sebevědomým, připraveným na budoucnost. Musí být městem konkurenceschopným a flexibilním, které bude hrdou součástí moderní Evropy a které vytváří podmínky pro kvalitní život svých obyvatel i návštěvníků.

Soustředíme se na budoucnost! Praha tu svou postaví na kultuře, promyšleném rozvoji prostředí, společenské stabilitě a dobré správě. To vše jí pomůže stát se preferovaným městem pro život i podnikání.

správa města, nakládání se zdroji, krizový management, odolnost

**DOBŘE
SPRAVOVANÁ
METROPOLE**

konkurenceschopnost, ekonomické aspekty, kreativita, kultura, duch města

**PROSPERUJÍCÍ
A KREATIVNÍ
METROPOLE**

**SOUDRŽNÁ
A ZDRAVÁ
METROPOLE**

mobilita, sociální soudržnost, životní prostředí a kvalita života

Obrázek 1 – Strategické směry Prahy, vytyčené v aktualizaci Strategického plánu

1.1 Soudržná a zdravá metropole

Praha v roce 2030

Praha je kulturně rozmanité město s výrazně rozvinutým kreativním potenciálem obyvatel a bohatým komunitním životem. Obyvatelé se identifikují s lokalitami, ve kterých žijí, a v duchu principů občanské společnosti jsou spolu s občanskými a kulturními iniciativami integrovanou součástí samosprávných a plánovacích procesů.

Praha významně posiluje městotvorný charakter prostřednictvím nových staveb a zásahů ve veřejném prostoru při respektu ke kulturnímu a historickému dědictví i principům udržitelného rozvoje. Funkčně kvalitní a esteticky hodnotné urbánní prostředí s kultivovaným veřejným prostorem je jedním z hlavních aspektů rezidenční spokojenosti obyvatel Prahy, magnetem pro její návštěvníky a jedním z faktorů její konkurenceschopnosti. Nemenší význam má v této souvislosti i zdravé, čisté a kvalitní přírodní prostředí.

Vize pro mobilitu v roce 2030

Společná vize pro všechny scénáře mobility vychází z formulace vize pro Prahu v roce 2030 ze Strategického plánu (viz rámeček).

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.

1.1.1 Udržitelná mobilita

Rozpracování Vize pro mobilitu v roce 2030 ve Strategickém plánu

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

Z výše uvedených bodů vycházejí oblasti strategického cíle pro udržitelnou mobilitu, definované ve Strategickém plánu. Oblasti se zrcadlí v prioritních osách Plánu mobility (viz kapitola 2.3), kde jsou rozpracovány do větších podrobností.

V oblastech strategického cíle plán uvádí nástroje dopravní politiky, které vedou k realizaci stanovených cílů. Tyto nástroje budou používat i navrhované scénáře mobility, a to přiřazením k prioritním osám Plánu mobility. V tabulce níže uvádíme přehled nástrojů tak, jak jsou k oblastem strategického cíle přiřazeny ve Strategickém plánu.

Oblast řešení Strategického plánu

Nástroje

Preferování veřejné dopravy

Zatraktivňovat veřejnou dopravu a uplatňovat regulaci a řízení provozu automobilové dopravy

- Plán mobility s přesahem do regionu
- Využívání a rozvoj vodní dopravy
- Chytré dopravní aplikace
- Kampaň na podporu udržitelné mobility
- Jednotný integrovaný dopravní systém
- Preference hromadné dopravy v uliční síti
- Jízdné ve veřejné dopravě
- Integrované služby „mobility as a service“
- Moderní informační / odbavovací systém
- Zlepšení terminálů veřejné dopravy
- Výstavba parkovišť P+R/B+R
- Zpoplatnění vjezdu vozidel (mýto)
- Zpoplatnění parkování vozidel (zóny)
- Omezování kapacity povrchového parkování
- Výstavba hromadných garáží
- Pokročilé řízení dopravy pro zvýšení kapacity
- Podpora sdílení dopravních prostředků
- Řízená city logistika

Rozvoj kolejové dopravy

Rozvíjet a optimalizovat páteňní síť kolejové dopravy (metro, železnice, tramvaje)

- Rozšíření a posílení sítě metra
- Rozšíření a posílení sítě tramvají
- Rozšíření a posílení železniční sítě

Kvalita veřejných prostranství

Sledovat vyšší kvalitu veřejných prostranství při návrhu dopravních řešení

- Revitalizace veřejných prostranství, zklidnění dopravy a revitalizace městských tříd
- Zklidňování dopravy v rezidenčních oblastech a centrech městských částí

Nová propojení

Zvýšit propustnost a propojenost území, zejména pro chůzi a pro používání jízdních kol

- Podpora dopravní cyklistiky
- Přístupnost/bezbariérovost infrastruktury
- Bezpečnostní úpravy nehodových míst
- Výstavba lokálních komunikačních propojení
- Dostavba radiálně okružního systému komunikací

Oblast řešení Strategického plánu	Nástroje
<p>Elektromobilita</p> <p><i>Rozvíjet v optimální míře elektromobilitu, případně i jiné efektivní alternativní pohony</i></p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Preference ekologických pohonů automobilů▪ Dobíjecí místa / stanice pro elektromobily / kola

Tabulka 1 - Oblasti řešení a nástroje udržitelné mobility dle Strategického plánu

2 Vize, cíle a prioritní osy P+

2.1 Společná vize mobility

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

2.2 Strategické cíle

Plán mobility definuje šest strategických cílů pro oblast dopravy a skrze prioritní osy je propojuje s problémovými oblastmi P+ Analýzy (podrobněji v následující kapitole 2.3). Strategické cíle budou v návrhové části projektu doplněny o indikátory, abychom mohli vývoj a míru naplnění cílů sledovat v porovnání s jejich současným stavem.

1) Snížení prostorové náročnosti dopravy

Strategický cíl sleduje snížení prostorových nároků na zabor území dopravní infrastrukturou, resp. veřejného prostranství dopravními prostředky. Na přepravu jedné osoby je potřeba nejméně prostoru v případě elektrické kolejové dopravy a nejvíce v případě osobního automobilu s nízkou obsazeností.

Prioritní osy:

- Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy (A)
- Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E)
- Organizace zásobování města (F)
- Zlepšení kvality veřejných prostranství (I)
- Snížení prostorových nároků dopravy (K)

2) Snížení uhlíkové stopy

Strategický cíl sleduje zvýšení podílu neuhlovodíkových pohonů (především využití elektrické trakce) v dopravních výkonech a snížení spotřeby energií a snížení produkce oxidu uhličitého (zvýšení energetické účinnosti).

Prioritní osy:

- Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy (A)
- Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E)
- Organizace zásobování města (F)
- Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy (J)
- Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti (O)

3) Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti

Strategický cíl sleduje celkové zvýšení efektivity dopravního systému zejména využitím multimodálního řetězce (synergie), optimalizací současného systému využitím dostupných kapacit

a snížení vlivů dopravních excesů, jako jsou například dopravní nehody nebo dočasné snížení kapacity například při uzavírce, na dopravní systém a jeho uživatele.

Prioritní osy:

- Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy (B)
- Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti (C)
- Nová propojení pro různé druhy dopravy (D)
- Organizace zásobování města (F)
- Nárůst počtu obyvatel a změny jejich rozmístění v Pražské metropolitní oblasti (G)
- Snížení dopravní nehodovosti (L)

4) Zvýšení bezpečnosti

Strategický cíl sleduje zvýšení bezpečnosti a odolnosti celého dopravního systému zejména snížením vlivu na zdraví a životy osob při dopravních nehodách nebo mimořádných událostech, jako jsou například živelní nebo bezpečnostní události.

Prioritní osy:

- Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti (C)
- Nová propojení pro různé druhy dopravy (D)
- Zlepšení přístupnosti dopravy pro starší a znevýhodněné občany (H)
- Snížení dopravní nehodovosti (L)

5) Zvýšení finanční udržitelnosti

Strategický cíl sleduje zvýšení udržitelnosti financování investic i provozu a zlepšení bilance cash flow, tj. lepší vyvážení poměru příjmů a výdajů včetně zajištění stability příjmů.

Prioritní osy:

- Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy (B)
- Nárůst počtu obyvatel a změny jejich rozmístění v Pražské metropolitní oblasti (G)
- Finanční udržitelnost dopravního systému (M)
- Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města (N)
- Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti (O)
- Ekonomický rozvoj města (P)

6) Zlepšení lidského zdraví

Strategický cíl sleduje zlepšení lidského zdraví vlivem podpory pohybové aktivity obyvatel a rovněž snížení imisního zatížení obyvatelstva i životního prostředí jako celku hlukem a exhalacemi.

Prioritní osy:

- Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy (A)
- Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E)
- Zlepšení přístupnosti dopravy pro starší a znevýhodněné občany (H)
- Zlepšení kvality veřejných prostranství (I)
- Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy (J)
- Snížení dopravní nehodovosti (L)

2.3 Prioritní osy

Prioritní osy Plánu mobility rozpracovávají strategické cíle do oblastí řešení, tedy blíže ke konkrétním nástrojům dopravní politiky. Následující tabulka uvádí přehled prioritních os Plánu mobility, vztahených k problémovým oblastem identifikovaným v analýze. Důraz na jednotlivé prioritní osy se odlišuje v různých scénářích mobility, přestože všechny směřují ke splnění společné vize mobility a strategických cílů (viz kapitola 1.1).

Prioritní osa	Problémová oblast P+ Analýzy
A Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy	Kapacitní problémy (Esko, tram, bus) a nízká spolehlivost povrchové VHD Nízká cestovní rychlost tramvají a nelepšící se trend Existence silně zatížených autobusových tahů Nedokončená integrace veřejné dopravy Prahy a Středočeského kraje
B Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy	Nenaplňování programu rozvoje P+R, neexistující koncepce P-R v regionu
C Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti	Přetížení a citlivost komunikační sítě Nevyužitý potenciál pokročilých nástrojů řízení dopravy
D Nová propojení pro různé druhy dopravy	Chybějící pěší a cyklistické propojení na okrajích Prahy a v regionu Nesouvislost cyklistických opatření Nedokončená síť PO a MO Horší postavení udržitelných modů v časové dostupnosti
E Podpora chůze a dopravní cyklistiky	Nesouvislost cyklistických opatření Chybějící pěší a cyklistické propojení v PMO Nedostatečná podpora pohybové aktivity obyvatel
F Optimalizace zásobování města	Zhoršování podmínek pro železniční nákladní dopravu Nedostatečný počet zásobovacích stání Chybějí koncepce i znalostní základna o city logistice a procesu zásobování
G Nárůst počtu obyvatel a změny jejich rozmístění v Pražské metropolitní oblasti	Nárůst vnějších vazeb do Prahy (suburbanizace) Nárůst hybnosti rychlejší než reakce infrastruktury i služeb Nárůst obyvatel PMO o 168 tis. do roku 2030 (cca +10 %)
H Zlepšení přístupnosti dopravy pro starší a znevýhodněné občany	Stárnutí populace - nárůst osob starších 80 let o 2,5 % do roku 2030

Prioritní osa	Problémová oblast P+ Analýzy
I Zlepšení kvality veřejných prostranství	Morální a technická zastaralost terminálů VHD Vnitřní dluh na údržbě stávající infrastruktury
J Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy	Existence silně zatížených autobusových tahů Nedostatečná distribuční síť alternativních energií Negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví (hluk a exhalace) Emise skleníkových plynů ze spalovacích motorů (především AD)
K Snížení prostorových nároků dopravy	Neefektivita IAD (zvětšující se rozměry automobilu, snižující se obsazenost, velký zábor území)
L Snížení dopravní nehodovosti	Příliš pomalé tempo snižování dopravní nehodovosti
M Finanční udržitelnost dopravního systému	Nezohlednění provozních nákladů při realizaci investic a jejich soustavný růst Neprovázanost priorit koncepčních dokumentů s rozpočtu HMP a obráceně (investice i provozní náklady)
N Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města	NIMBY Roztříštěnost samosprávy Majetkoprávní uspořádání a správa Znalost Středočeského kraje v porovnání s HMP
O Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti	-
P Ekonomický rozvoj města	-

Tabulka 2 - Prioritní osy Plánu mobility

3 Nástroje dopravní politiky

Nástroje dopravní politiky chápeme jako zobecněný typ opatření, které lze použít k ovlivnění dopravní nabídky či poptávky. Ve výsledku tak každý nástroj reprezentuje skupinu podobných opatření; obvykle mají charakter infrastrukturální, organizační či procesní. Pro potřeby definice scénářů mobility (kapitola 4) rozlišujeme:

- základní nástroje (společné pro všechny scénáře);
- klíčové nástroje (nosné pro daný scénář);
- ostatní nástroje (doplňujících příslušný scénář).

3.1 Základní nástroje

Všechny scénáře mají společný základ v tzv. základních nástrojích dopravní politiky, které se sice v jednotlivých scénářích uplatňují různou měrou, ale vždy.

Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje

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

Integrované služby „mobility as a service“

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

Moderní informační a odbavovací systém VHD

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

Bezbariérový a komfortní vozový park VHD

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

Bezpečnostní úpravy nehodových míst

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

Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury

Úprava dopravní infrastruktury ve veřejném prostoru s ohledem na zlepšení přístupnosti (odstranění fyzických i psychologických bariér). Bezpečné a komfortní vazby pro chodce.

Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu

Dostavba vnějšího dálničního okruhu Prahy a odvedení tranzitní dopravy ze zastavěných oblastí hl. m. Prahy (např. Spořilov).

Zesílení dohledu nad provozem na pozemních komunikacích

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

Elektrovozy pro městské instituce, městské firmy a městskou policii

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

Regulace taxi na základě druhu pohonu

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

Chytré dopravní aplikace pro uživatele

Chytré dopravní aplikace slouží k poskytování aktuálních informací o provozu v reálném čase, umožňují vyhledat spojení (multimodálně) od začátku do konce cesty, platit za různé služby související s mobilitou (jízdné, parkovné, mýtné) a případně interaktivně dohledat další služby.

Plány mobility pro velké zaměstnavatele

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

Reforma městské správy dopravy

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

Zřízení fondu mobility HMP

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

Kampaně na podporu udržitelné mobility

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

Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování

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

Inteligentní parkovací systémy pro oblasti

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

Hromadné garáže

↗ zejména v rezidenčních oblastech

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

3.2 Klíčové a ostatní nástroje

Klíčové a ostatní nástroje dopravní politiky se ve scénářích používají různou měrou, některé nemusejí být zastoupeny vůbec, pokud pojetí scénáře nevyhovují. Radíme sem tyto nástroje:

Aglomerační okruh HMP ve Středočeském kraji

Silniční okruh kolem Prahy ve Středočeském kraji nižšího významu, sloužící k distribuci dopravy z Pražského okruhu do obcí a k zajištění tangenciálních relací na kratší vzdálenosti.

Autobusová doprava – posílení

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

Autobusová doprava – rozvoj sítě

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

Dobíjecí místa pro elektromobily a elektrokola

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

Dostavba Městského okruhu

Dostavba Městského okruhu ve východní části Prahy z Pelc–Tyrolky po MÚK Rybníčky.

Dostavba radiál propojujících Městský a Pražský okruh

Výstavba kapacitních nadřazených radiálních komunikací propojujících vnitřní Městský a vnější Pražský okruh.

Ekonomická regulace automobilové dopravy – mýto

Výběr poplatku za vjezd do vymezené oblasti města.

Ekonomická regulace automobilové dopravy – parkovací zóny

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

Elektrobusy

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

Hromadné garáže (na rozhraní nadřazeného systému a regulované oblasti)

Podpora výstavby parkovacích objektů na rozhraní nadřazeného komunikačního systému a oblasti regulované mýtem či zónami placeného parkování s dobrou vazbou na síť veřejné dopravy, případně na významné zdroje a cíle cest.

Metro – posílení

Zvýšení počtu spojů, rozšíření rozsahu přepravních špiček.

Metro – rozvoj sítě

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

Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury

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

Omezení kapacity povrchového parkování

Redukce počtu parkovacích míst v uliční síti s ohledem na zlepšení kvality veřejného prostoru.

Podpora dopravní cyklistiky

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

Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity dopravní infrastruktury

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

Preference ekologických pohonů vozidel

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

Preference VHD (tram i bus) v uliční síti

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

Revitalizace veřejných prostranství

Realizace nové nebo rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury s ohledem na kvalitu veřejného prostoru. Přizpůsobení dopravy městu, ne naopak

Rozvoj dalších kolejových systémů

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

Rozvoj jednotného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje

Další rozvoj jednotného IDS Prahy a Středočeského kraje jak v prostorové, tak organizační rovině (lepší provázanost spojů, rozšiřování systému, tarifní politika, zapojení systému P+R/B+R/K+R

parkovišť apod.). Odborným garantem rozvoje IDS bude jeho jednotný organizátor vybavený systémovými kompetencemi včetně koordinace výstavby jednotlivých součástí infrastruktury veřejné dopravy.

Rozvoj systému bikesharingu

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

Rozvoj systému carsharingu

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

Segregovaný systém autobusů / liniový přístup k preferenci autobusů

Zřízení vyhrazených jízdních pruhů včetně zajištění preference na všech dotčených křižovatkách liniově v souvislé délce vybraného tahu autobusových linek. Možnost využití určitých komunikací výhradně pro autobusové linky.

Snížení kapacity komunikací pro automobilovou dopravu

Snížení počtu jízdních pruhů na komunikaci, snížení povolené rychlosti, zúžení jízdních pruhů, výstavba zastávkových mysů pro veřejnou dopravu, zátkové zastávky apod.

Tramvajová doprava – posílení

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

Tramvajová doprava – rozvoj sítě

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

Výstavba lokálních propojení

Výstavba nových komunikačních propojení lokálního charakteru, např. mezi dvěma městskými částmi, překonávající přírodní či jinou bariéru (např. nový most, pěší lávka, prodloužení podchodu u železničních stanic).

Výstavba parkovišť B+R

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

Výstavba parkovišť P+R

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

Zklidnění a revitalizace městských tříd

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

Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech městských částí

Plošné zklidnění dopravy (obytné zóny, zóny 30) nebo lokální zklidňovací opatření (znemožnění průjezdu rezidenční oblastí, fyzické či psychologické prvky apod.).

Zlepšení přestupních bodů VHD

Modernizace a revitalizace přestupních bodů veřejné dopravy s důrazem na zkrácení a zatraktivnění přestupní vazby a zlepšení veřejného prostranství. Odstranění bariér, zvýšení bezpečnosti a zlepšení přístupnosti přestupního bodu. Přehledný informační systém při přestupu.

Zlepšení zastávek VHD

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

Železniční doprava – posílení

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

Železniční doprava – rozvoj sítě

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

4 Scénáře mobility

Scénáře mobility představují různé cesty k naplnění společné vize a totožných strategických cílů. Odlišují se tedy různými prioritami, různými kombinacemi nástrojů dopravní politiky, různými dopady na město i region. Ve výsledku však přinášejí změnu trendů v mobilitě tak, jak je stanoveno ve strategických cílech Plánu mobility (kapitola 2.2).

Účelem scénářů je vyvolat debatu o vhodném směřování Prahy a regionu v oblasti mobility, tak aby byly způsoby řešení přijatelné pro uživatele i veřejnou správu. Scénář je tedy především zadáním pro vytvoření podrobného návrhu Plánu mobility, který se vydá již určenou cestou podle preferovaného scénáře jako výsledku široké společenské diskuze.

Ke scénářům mobility se vztahuje otázka: **Známe společnou vizi pro mobilitu, potřebujeme však znát cestu, jak jí dosáhnout. Který směr je z vašeho pohledu správný?**

Každý scénář je popsán pomocí:

- souhrnné slovní charakteristiky;
- způsobu naplnění prioritních os;
- užití nástrojů dopravní politiky.

4.1 Scénář „Praha efektivní“

4.1.1 Charakteristika scénáře

Praha vidí budoucnost mobility v kvalitní, provázané a dostupné síti integrované veřejné dopravy založené na výhodách kolejové dopravy i elektrické trakce. Promyšlené posílení a rozvoj městské a příměstské železnice, metra, tramvají či dalších kolejových systémů nabídne uživatelům veřejné dopravy rychlé a snadné cestování celý městem i metropolitní oblastí ve všech směrech, a to s nízkým dopadem na životní prostředí a vysokou ekonomickou i prostorovou efektivitou.

Konkurenční výhoda kolejové dopravy bude natolik silná, že nebude třeba významně investovat do rozšíření komunikační sítě uvnitř Pražského okruhu. Naopak velkého rozvoje se dočká systém P+R, B+R a bikesharingu navázaný na rychlé trasy vlaků, metra a tramvají do všech významných cílů ve městě, přičemž individuální dopravní prostředek bude sloužit převážně pro „poslední míli“ cesty.

Regulace automobilové dopravy bude probíhat v ekonomické rovině formou mýta i parkovací politiky města či preferencí veřejné dopravy v uliční síti. Automobilová doprava by měla řešit především málo zatížené vztahy, které nelze efektivně uspokojit veřejnou dopravou.

Chůze i cyklistika se s kolejovou dopravou vhodně doplní v cestách na kratší vzdálenosti. Zvyšování kvality veřejného prostoru a zklidňování dopravy se proto budou odehrávat zejména ve vazbě na terminály a zastávky veřejné dopravy, aby každodenní zkušenost z cesty „od dveří ke dveřím“ byla pro uživatele příjemná, výhodná a bezstarostná. Veřejná doprava plně využije své městotvorné funkce.

4.1.2 Reakce scénáře na prioritní osy

Následující tabulka specifikuje, jakým způsobem scénář reaguje na prioritní osy P+ (kapitola 2.3).

Prioritní osa	Řešení cestou scénáře Praha efektivní
Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy	Scénář počítá s podporou integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje. Výrazné posílení kolejové dopravy a její rozvoj do nových směrů znamenají přesun velké části přepravních výkonů na nezávislou síť, která bude kapacitnější a provozně spolehlivější. Zejména u tramvajových tratí a tras návazných autobusových linek v uliční síti bude důsledně uplatňována jejich preference.
Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy	Na stanice kolejové dopravy v Praze a zejména ve Středočeském kraji bude navázána kapacitní síť parkovišť P+R a B+R pro usnadnění cestování mezi širším centrem Prahy a řídkěji osídlenými oblastmi jak osobním automobilem, tak na jízdním kole. Provázanost udržitelných modů dopravy posílí bikesharing, primárně navázaný na zastávky a přestupní body veřejné dopravy.
Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti	Vytvořením paralelní sítě kolejové dopravy scénář předpokládá navýšení počtu uživatelů veřejné dopravy, což povede ke snížení tlaku na komunikační síť. Důvodů k využití automobilu bude méně než dnes. Tyto potřeby dokáže naplnit i stávající síť s lokálními zlepšeními.
Nová propojení pro různé druhy dopravy	Nová kolejová propojení zajistí bezpečnou a komfortní dostupnost páteřní sítě kolejové dopravy. Pro automobilovou dopravu vzniknou obchvaty rezidenčních oblastí a napojení na parkoviště P+R. Pro chodce a cyklisty vzniknou nové stezky ve vazbě na terminály a významné zastávky veřejné dopravy, a to především na okraji Prahy a ve Středočeském kraji.
Podpora chůze a dopravní cyklistiky	Aktivní doprava bude podporována zejména na místní úrovni na začátku a konci cesty, v návaznosti na terminály a zastávky veřejné dopravy. Při dobrém umístění terminálů na území to znamená obecné zlepšení podmínek, i když uživatel dále nepokračuje v cestě veřejnou dopravou. Rozvoj dopravní cyklistiky podpoří i systém bikesharingu, primárně navázaný na veřejnou dopravu.
Organizace zásobování města	Kromě vyhrazených zásobovacích stání se na území Prahy předpokládá využití dalších opatření, která povedou k efektivní, ekonomické a k životnímu prostředí šetrné dopravě zboží.
Nárůst a změny rozmístění obyvatelstva v Pražské metropolitní oblasti	Vnější vztahy Prahy budou řešeny páteřní sítí kolejové dopravy; především železnice, ale také lehkých kolejových systémů. Scénář tak vychází vstříc očekávanému demografickému vývoji v Praze i regionu a je v tomto ohledu významně prorůstový. Centra urbanizace a suburbanizace však budou navázána na kolejové systémy, které rovněž zajistí jejich kvalitní obsluhu veřejnou dopravou.
Zlepšení přístupnosti dopravy pro starší a znevýhodněné občany	Prioritu bude mít zajištění plné bezbariérovosti stanic a zastávek, stejně jako vozidel veřejné dopravy. Mnoho navazujících opatření se bude provádět přirozeně jako součást zlepšení kvality veřejného prostoru.

Prioritní osa	Řešení cestou scénáře Praha efektivní
Zlepšení kvality veřejných prostranství	Kvalitní veřejný prostor je důležitou součástí celkového dojmu z cesty „od dveří ke dveřím“, proto se bude zlepšovat v návaznosti na terminály a zastávky veřejné dopravy. Kolejová doprava zde uplatní svůj městotvorný přínos, stanice a zastávky budou vstupními branami do hodnotného městského prostředí.
Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy	Největším přínosem pro zlepšení životního prostředí bude nárůst podílu elektrifikace na dopravních výkonech. Kondici obyvatel utuží využívání aktivní dopravy jako přirozené součásti každodenních cest za prací, vzděláním i volným časem.
Snížení prostorových nároků dopravy	Kolejová doprava bude efektivně využívat prostor při průchodu územím. Dopravní terminály budou efektivně umístěny, koncipovány a začleněny do veřejných prostranství. Parkování automobilů bude v největší možné míře umístěno ke zdroji cesty.
Snížení dopravní nehodovosti	Kromě odstranění nehodových míst a zvýšení dohledu nad provozem se uskuteční přesun části cest na kolejovou síť veřejné dopravy. Spolu s pečlivou návazností pěších a cyklistických tras a očekávaným snížením zátěží na komunikační síti to vytváří podmínky pro příznivý trend snížení nehodovosti.
Finanční udržitelnost dopravního systému	Scénář bude náročný zejména po provozní stránce. Pozornost tedy bude nutné věnovat zajištění dostatečných příjmů z celé oblasti mobility, včetně vyššího zpoplatnění automobilové dopravy (nikoliv jen vyšších tržeb z jízdného).
Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města	Scénář vyžaduje mimořádně silné nasazení a vzájemnou koordinaci partnerů, od hlavního města Prahy přes Středočeský kraj až po úroveň ministerstev a státní správy, neboť propojuje kompetence všech zúčastněných. Bez této koordinace nemůže Praha uplatnit opatření daleko za svou administrativní hranicí. Scénář také klade nároky na těsné propojení správy infrastruktury a provozování veřejné dopravy, včetně navazujících služeb mobility.
Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti	Vytvoření dopravního systému založeného na kolejových modech dopravy včetně železnice s vazbou mezi Prahou a Středočeským krajem může podpořit územní rozvoj jak ve městě (rychlejší a spolehlivější spojení), tak za jeho hranicí (zlepšení možností při dojíždění). Územní rozvoj však bude přirozeně navázaný na stanice a zastávky atraktivní kolejové dopravy, která rovněž zajistí jeho kvalitní obsluhu veřejnou dopravou. Očekává se také efekt na polycentrický růst aglomerace.
Ekonomický rozvoj města	Scénář počítá s ekonomickým přínosem zejména pro oblasti dostupné páteřním dopravním systémem, čímž podpoří polycentrický ekonomický rozvoj města. Terminály veřejné dopravy s velkým množstvím cestujících skýtají potenciál pro návazné služby.

Tabulka 3 - Prioritní osy řešené cestou scénáře Praha efektivní

4.1.3 Nástroje dopravní politiky

Následující tabulka uvádí nástroje dopravní politiky, jejichž implementace povede k naplnění scénáře. Kromě základních nástrojů společných pro všechny scénáře (viz kapitola 3.1) definuje především klíčové nástroje, které scénář Praha efektivní jednoznačně charakterizují:

Skupina nástrojů	Nástroje dopravní politiky
Klíčové nástroje pro scénář Praha efektivní	Rozvoj jednotného IDS Prahy a Středočeského kraje Rozvoj a posílení železniční dopravy Rozvoj a posílení systému metra Rozvoj a posílení tramvajové dopravy Rozvoj dalších kolejových systémů Výstavba parkovišť P+R a B+R ↗ navázaných na kolejové mody VHD (zejména v regionu) – využití individuálního prostředku na „last mile“ Revitalizace veřejných prostranství a ekonomická regulace automobilové dopravy – mýto i parkovací zóny Preference VHD (tram i bus) v uliční síti Zklidnění a revitalizace městských tříd ↗ zejména v návaznosti na městotvornou funkci kolejové dopravy (její přestupní body a zastávky) Zlepšení zastávek a přestupních bodů veřejné dopravy
Ostatní nástroje pro scénář Praha efektivní	Elektrobusy Podpora dopravní cyklistiky ↗ navázané na kolejovou dopravu – zejména pro „last mile“ Rozvoj systému bikesharing ↗ navázaný na přístupové body VHD Výstavba lokálních propojení ↗ zejména pro napojení území na kolejovou VHD Výstavba obchvatů ↗ sloužící všem modům (uživatelům)
Základní nástroje společné pro všechny scénáře	Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje Integrované služby „mobility as a service“ Moderní informační a odbavovací systém VHD Bezbariérový a komfortní vozový park VHD Bezpečnostní úpravy nehodových míst Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu Zesílení dohledu nad provozem na pozemních komunikacích Elektrovozy pro městské instituce, městské firmy a městskou policii Regulace taxi na základě druhu pohonu Chytré dopravní aplikace pro uživatele Plány mobility pro velké zaměstnavatele Reforma městské správy dopravy Zřízení fondu mobility HMP Kampaně na podporu udržitelné mobility Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování Inteligentní parkovací systémy pro oblasti Hromadné garáže ↗ zejména v rezidenčních oblastech

4.2 Scénář „Praha racionální“

4.2.1 Charakteristika scénáře

Praha chce být městem příjemným pro život. Mobilita ve městě má být postavena na udržitelných a prostorově efektivních modech dopravy. Racionální pojetí mobility pro Prahu znamená být městem krátkých vzdáleností, které nebude zvyšovat nároky na cestování. Efektivněji využívaný uliční prostor umožní snížit podíl dopravních ploch. Získaný veřejný prostor chce Praha věnovat na zlepšení lokálních životních podmínek. Do ulic se má vrátit více života, každodenní negativní dopady dopravy na obyvatele budou sníženy na minimum.

Tohoto stavu chce Praha docílit systematickým rozvojem sítě integrované veřejné dopravy na všech úrovních, od železnic až po autobusy. Přirozeně pak chce zvýhodnit chůzi a cyklistickou dopravu. Posílení a zkvalitnění veřejné dopravy postupně umožní snižovat kapacitu komunikací pro automobilovou dopravu uvnitř Pražského okruhu, regulace automobilové dopravy tedy bude postupná, avšak celoplošná. Význam individuální automobilové dopravy bude zachován v méně zatížených vazbách, kde jiné dopravní módy nebudou dostatečně efektivní. Snižování prostorových nároků automobilové dopravy podpoří i rozvoj systému sdílení automobilů.

Praha racionální je městem velkého množství drobnějších a koordinovaných zlepšení spíše než velkých jednorázových investic. Důraz má být kladen na kvalitu dopravního řešení. Znamená to i řádnou péči o stávající infrastrukturu, kterou chce scénář uvést do bezvadného stavu a provozovat ji spolu s novými součástmi při udržitelných nákladech. Praha bude využívat současné rezervy použitím moderních technologií orientovaných na dopravní síť i její uživatele.

Udržení dopravní poptávky „na uzdě“ podpoří i cílená regulace územního rozvoje. Scénář přirozeně vede k postupnému potlačení fenoménu suburbanizace; díky kvalitním veřejným prostranstvím, spolehlivému systému veřejné dopravy i optimálním podmínkám pro aktivní druhy dopravy bude bydlení v Praze významně atraktivnější.

4.2.2 Reakce scénáře na prioritní osy

Následující tabulka specifikuje, jakým způsobem scénář reaguje na prioritní osy P+ (kapitola 2.3).

Prioritní osa	Řešení cestou scénáře Praha racionální
Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy	Scénář počítá s podporou rozvoje integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje. Zaměří se na celoplošné posílení a rozvoj systému veřejné dopravy, respektive všech jejích modů, vytvoří tím prostor pro převzetí části dopravního výkonu automobilové dopravy. Spolehlivost zajistí důsledné uplatňování preference veřejné dopravy a koordinovaná opatření pro optimalizaci provozu na komunikacích. Posílení kapacity se bude odehrávat s důrazem na co nejvhodnější druh vozidla i využití dopravní cesty.
Provázanost veřejné dopravy na ostatní druhy dopravy	Scénář usiluje o zvýšení atraktivity veřejné dopravy „od dveří ke dveřím“, proto bude důležité zajistit bezproblémovou pěší dostupnost zastávek a stanic veřejné dopravy v celé metropolitní oblasti. Rozvoj záchytných parkovišť nemá v tomto scénáři vysokou prioritu, neboť přednost se zde dává zajištění celé cesty veřejnou či aktivní dopravou. Parkoviště P+R budou vznikat především na hranici Prahy v návaznosti na příjezdové komunikace a v regionu na páteřní linky veřejné dopravy.

Prioritní osa	Řešení cestou scénáře Praha racionální
<p>Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti</p>	<p>Preferencí veřejné a aktivní dopravy dojde k postupnému zastavení růstu a následnému snížení poptávky po automobilové dopravě. Snížení citlivosti pomohou i lokální přestavby komunikací, vznik nových, převážně méně kapacitních propojení, pokročilé řízení dopravy a informační systémy. Kombinací regulace poptávky a dílčích zlepšení se postupně sníží současné přetížení komunikační sítě. Vlivem informačních systémů v uliční síti bude možné dopravní proudy optimalizovat dynamicky.</p>
<p>Nová propojení pro různé druhy dopravy</p>	<p>Výstavba nových propojení je důležitým prvkem scénáře. Počítá se vznikem řady nových tramvajových tratí, přeložek komunikací, železničních propojek, obchvatů rezidenčních oblastí, mostů, tratí, překonání bariér pro pěší a cyklisty. To vše vychází z přesvědčení, že velké množství drobnějších a koordinovaných zlepšení přinese stejný efekt jako několik velkých, jednorázových akcí.</p>
<p>Podpora chůze a dopravní cyklistiky</p>	<p>Scénář klade důraz na kvalitu městského prostoru obecně, což se projeví i na úrovni komunikací pro pěší a cyklisty. Protože podporuje cestování na krátké vzdálenosti, bude aktivní doprava v centru jeho zájmu především v lokalitách, které mají dostatečně pestré funkční využití, a tedy i předpoklady k úspěchu aktivních modů. Vyšší podíl dopravní cyklistiky podpoří plošný systém bikesharingu.</p>
<p>Organizace zásobování města</p>	<p>Kromě vyhrazených zásobovacích stání se na území Prahy předpokládá využití dalších opatření, která povedou k efektivní, ekonomické a k životnímu prostředí šetrné dopravě zboží.</p>
<p>Nárůst a změny rozmístění obyvatelstva v Pražské metropolitní oblasti</p>	<p>Scénář předpokládá postupnou vyšší koncentraci obyvatelstva na území hlavního města vlivem atraktivnějšího prostředí pro život a primárně nepodporuje proces suburbanizace. Výsledky dosavadního vývoje řeší dalším rozvojem a především posílením systému veřejné dopravy.</p>
<p>Zlepšení přístupnosti dopravy pro starší a znevýhodněné občany</p>	<p>Prioritu bude mít zajištění plné bezbariérovosti stanic a zastávek, stejně jako vozidel veřejné dopravy. Zásadní bude zajištění přístupnosti veřejného prostoru obecně, zejména s ohledem na dostupnost místních služeb a zastávek veřejné dopravy. Mnoho opatření bude prováděno přirozeně jako součást zlepšení kvality veřejného prostoru.</p>
<p>Zlepšení kvality veřejných prostranství</p>	<p>Orientace scénáře na pěší, cyklisty a veřejnou dopravu povede ke vzniku živých městských tříd a bulvárů, stimulaci rozvoje obchodů a služeb, což přirozeně zvýší úroveň veřejného prostoru včetně jeho pobytové funkce. Důraz bude kladen na kvalitu provedení a navýšení rozsahu rekonstrukcí stávajících městských ulic.</p>
<p>Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy</p>	<p>Postupné celoplošné převedení dopravních proudů z individuální automobilové dopravy do dopravy veřejné a systémová podpora města krátkých vzdáleností (nepodpora suburbanizace). Postupný odklon od individuální automobilové dopravy přinese zlepšení v úrovni zatížení hlukem a emisemi znečišťujících látek. Aby však efekt scénáře byl výrazný, musejí být opatření prováděna celoplošně.</p>

Prioritní osa	Řešení cestou scénáře Praha racionální
Snížení prostorových nároků dopravy	Preference veřejné a aktivní dopravy oproti individuální automobilové a zklidňování městských tříd a oblastí přinesou snížení prostorových nároků dopravních ploch v uliční síti.
Snížení dopravní nehodovosti	Očekávané snížení zátěží automobilové dopravy na komunikační síti spolu se zlepšením podmínek pro pěší a cyklisty ve veřejném prostoru a odstraněním nehodových míst vytvářejí podmínky pro příznivý trend snížení nehodovosti.
Finanční udržitelnost dopravního systému	Udržitelné financování investic i provozu je základním kamenem tohoto scénáře. Proto budou všechna opatření orientována na maximální přidanou hodnotu za vynaložené prostředky. Podíl výdajů na dopravu by neměl růst rychleji než rozpočet města.
Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města	Scénář vyžaduje pozornost k pečlivé koordinaci řady menších investičních akcí a jejich provázání s organizačními opatřeními. Nutné je najít a dodržovat společný postup mezi organizacemi města, stejně jako mezi magistrátem a městskými částmi.
Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti	Scénář se snaží oslabovat proces suburbanizace, což však musí být vyváжено podobou Prahy coby příjemného místa k životu i k umístění služeb a pracovních příležitostí, aby motivace obyvatel Prahy stěhovat se za její hranice nebyla silná. Nové zdroje dopravy by měly být přísně posuzovány s ohledem na dostupnost všech modů dopravy.
Ekonomický rozvoj města	Pověst Prahy jako atraktivního místa příjemného pro život může přinést další investice či umístění společností zejména terciárního a kvartérního sektoru. Očekáváme také ekonomický rozvoj na lokální úrovni, která bude těžit z přítomnosti lidí ve veřejném prostoru a dobré místní dostupnosti služeb.

Tabulka 4 – Řešení problémových oblastí cestou scénáře Praha racionální

4.2.3 Nástroje dopravní politiky

Následující tabulka uvádí nástroje dopravní politiky, jejichž implementace povede k naplnění scénáře. Kromě základních nástrojů společných pro všechny scénáře (viz kapitola 3.1) definuje především klíčové nástroje, které scénář Praha racionální jednoznačně charakterizují:

Skupina nástrojů	Nástroje dopravní politiky
Klíčové nástroje pro scénář Praha racionální	<p>Revitalizace veřejných prostranství</p> <p>Zklidnění a revitalizace městských tříd</p> <p>↙ plošně</p> <p>Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech městských částí</p> <p>Rozvoj jednotného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje</p> <p>Posílení železnice</p> <p>Rozšíření a posílení tramvajové dopravy</p> <p>Rozšíření a posílení autobusové dopravy</p> <p>Rozvoj dalších kolejových systémů</p> <p>↙ systematický a plošný rozvoj sítě VHD</p>

Skupina nástrojů

Nástroje dopravní politiky

Preference VHD (tram i bus) v uliční síti
Snížení kapacity komunikací pro automobilovou dopravu
Podpora dopravní cyklistiky – organizační i infrastrukturní
 ↗ plošná, orientovaná i na cesty „door to door“
Rozvoj systému bikesharingu
 ↗ orientovaný na cesty „door to door“ i jako návazný na VHD
Rozvoj systému carsharingu
Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury
 ↗ všech druhů dopravy
Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity dopravní infrastruktury
Zlepšení zastávek a přestupních bodů VHD

Ostatní nástroje

pro scénář Praha racionální

Rozšíření železnice
Posílení stávající sítě metra
Segregovaný systém autobusů/liniový přístup k preferenci autobusů
Elektrobusy
Výstavba lokálních propojení
Výstavba parkovišť P+R
 ↗ zejména na hranici Prahy v regionu v návaznosti na páteční linky VHD
Ekonomická regulace automobilové dopravy – parkovací zóny
Omezení kapacity povrchového parkování

Základní nástroje

společné pro všechny scénáře

Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje
Integrované služby „mobility as a service“
Moderní informační a odbavovací systém VHD
Bezbariérový a komfortní vozový park VHD
Bezpečnostní úpravy nehodových míst
Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury
Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu
Zesílení dohledu nad provozem na pozemních komunikacích
Elektrovozy pro městské instituce, městské firmy a městskou policii
Regulace taxi na základě druhu pohonu
Chytré dopravní aplikace pro uživatele
Plány mobility pro velké zaměstnavatele
Reforma městské správy dopravy
Zřízení fondu mobility HMP
Kampaně na podporu udržitelné mobility
Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování
Inteligentní parkovací systémy pro oblasti
Hromadné garáže
 ↗ zejména v rezidenčních oblastech

4.3 Scénář „Praha liberální“

4.3.1 Charakteristika scénáře

Praha chce pokračovat ve stávajících trendech rozvoje města i aglomerace a naplňovat dlouhodobou koncepci svého dopravního systému. Výstavbou kapacitní silniční infrastruktury na příznivějších trasách v kombinaci s dalšími opatřeními na stávajících komunikacích chce zajistit podmínky pro zlepšení životního prostředí v rozsáhlých obytných oblastech, a to při nezhoršování dostupnosti území města pro jeho uživatele. Uvolněný prostor na městských třídách chce humanizovat a přerozdělit pro udržitelné dopravní módy a vozidla s ekologickým pohonem.

Rozvoj komunikační sítě však půjde ruku v ruce se silnou ekonomickou regulací automobilové dopravy v přetížených oblastech města systémem mýta i parkovací politikou. Tomu napomůže také rozšířená síť záchytných parkovišť s vynikající dostupností z nadřazené sítě komunikací, která bude kromě významných terminálů veřejné dopravy pokrývat i rozhraní regulovaného území, kde budou vyšší nároky na parkování.

Regulované oblasti jsou příležitostí pro rozvoj veřejné dopravy, jejíž význam bude v zajištění spolehlivých vazeb v měřítku městských částí a silných přepravních vztahů z/do těchto oblastí. Pro významné radiální vztahy Prahy a Středočeského kraje bude navíc zajištěno zvýhodnění veřejné hromadné dopravy stavebním rozšířením komunikací o vyhrazený jízdní pruh, případně též prodloužením tramvajových tratí či jiných lehkých kolejových systémů na intenzivně osídlená území i vně Prahy.

Mimo regulovaná území a zejména na výjezdech z nadřazené komunikační sítě může být pro zachování stability dopravního systému jako celku v nejvíce exponovaných časech nezbytné menší preference veřejné dopravy.

4.3.2 Reakce scénáře na prioritní osy

Následující tabulka specifikuje, jakým způsobem scénář reaguje na prioritní osy P+ (kapitola 2.3).

Prioritní osa	Řešení cestou scénáře Praha liberální
Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy	Scénář počítá s podporou rozvoje integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje. Spolehlivost a cestovní rychlost veřejné dopravy scénář zvyšuje novými infrastrukturními stavbami v kombinaci s regulací automobilové dopravy. Navýšení kapacity veřejné hromadné dopravy v přetížených tazích se naplňuje rozvojem tramvajových tratí či jiných lehkých kolejových systémů na území Prahy, případně s přesahem do regionu.
Provázanost veřejné dopravy na ostatní druhy dopravy	Rozšíření sítě záchytných parkovišť P+R a B+R bude zajištěno ve významných terminálech veřejné hromadné dopravy s vynikající dostupností z nadřazené sítě komunikací v Praze a více podporováno také na území Středočeského kraje.
Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti	Silným motivem tohoto scénáře je převedení podstatných intenzit silniční dopravy na kapacitní nadřazenou komunikační síť (Pražský okruh, radiály, Městský okruh), pravděpodobně s vysokým podílem tunelových úseků, což by spolu s regulací automobilové dopravy mělo vyřešit přetížená místa i větší oblasti. Snížení citlivosti dále napomůže také částečné zachování kapacity původních komunikací a proměnné řízení provozu s ochranou kapacitní rezervy.

Prioritní osa	Řešení cestou scénáře Praha liberální
Nová propojení pro různé druhy dopravy	Scénář počítá se vznikem nových komunikačních propojení zejména s vazbou na nadřazený komunikační skelet v celé Pražské metropolitní oblasti. Zlepšení možností pohybu chodců i cyklistů bude u silnějších vazeb dosaženo vznikem nových propojení pro překonání přírodních i umělých bariér.
Podpora chůze a dopravní cyklistiky	Chodci a cyklisté získají lepší podmínky k pohybu po odvedení převážné většiny průjezdné dopravy z rezidenčních čtvrtí a městských tříd. Kombinací poklesu intenzit automobilové dopravy na místní úrovni a vzniku nových propojení městských čtvrtí získají chodci i cyklisté větší svobodu pohybu. Dopravní cyklistiku podpoří i plošný systém bikesharingu, orientovaný zejména na krátké cesty, tzv. „last mile“. Mimo kompaktní zástavbu podpoří chůzi a dopravní cyklistiku podpora rozvoje nemotoristických komunikací zlepšujících dostupnost stanic a zastávek atraktivní veřejné dopravy.
Organizace zásobování města	Kromě vyhrazených zásobovacích stání se na území Prahy předpokládá využití dalších opatření, která povedou k efektivní, ekonomické a k životnímu prostředí šetrné dopravě zboží.
Nárůst a změny rozmístění obyvatelstva v Pražské metropolitní oblasti	Scénář vychází vstříc očekávanému demografickému vývoji v Praze i regionu a je v tomto ohledu významně prorůstový. Na tuto skutečnost reaguje zvýšením kapacitních možností komunikační sítě, snižováním výhodnosti osobní automobilové dopravy v centru Prahy a podporou udržitelných modů dopravy.
Zlepšení přístupnosti dopravy pro starší a znevýhodněné občany	Prioritu bude mít zajištění plné bezbariérovosti stanic a zastávek, stejně jako vozidel veřejné dopravy. Mnoho opatření bude prováděno přirozeně jako součást revitalizace veřejných prostranství po odklonění dopravních zátěží na nadřazenou síť.
Zlepšení kvality veřejných prostranství	Uvolnění nároků automobilové dopravy umožní nejen přerozdělení uličního prostoru ve prospěch udržitelných modů dopravy, ale také humanizaci městských tříd v obydlených oblastech.
Snižování znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy	Scénář lokálně zlepšuje životní prostředí a zdraví obyvatel zejména tam, kde dojde k odvedení dopravy do nadřazené komunikační sítě nebo kde je doprava regulována. Dále počítá s podporou elektromobility, jejímž cílem bude rychlejší náhrada fosilních paliv u osobních automobilů i veřejných služeb (autobusy MHD, svozové vozy na odpad, vozy zásobování). Provoz elektromobilů či vozidel s jinými ekologickými pohony bude preferován ekonomickými opatřeními.
Snižování prostorových nároků dopravy	Koncentrací individuální dopravy na kapacitní silniční infrastrukturu s vyšším podílem tunelových úseků dojde k uvolnění prostoru na stávající síti, který bude moci být využit k prostorově méně náročné dopravě veřejné, pěší a cyklistické. Nové kapacitní parkovací objekty na hranici regulované oblasti umožní intenzifikaci využití území pro odstavování vozidel. V regulované oblasti budou preferována malá ekologická (elektrická) vozidla včetně sdílení automobilů i jízdních kol. Externality budou navíc zpoplatněny mýtem v regulované oblasti.

Prioritní osa	Řešení cestou scénáře Praha liberální
Snížení dopravní nehodovosti	Vlivem odvedení a redukce společensky zbytečné automobilové dopravy, přerozdělení dopravních ploch na městských třídách a plošnému zklidnění místních komunikací dojde k vytvoření potřebných podmínek pro snížení dopravní nehodovosti. Nehodovost může být snížena převedením části automobilové dopravy do nadřazené komunikační sítě s nižší relativní nehodovostí a odstraněním nehodových míst.
Finanční udržitelnost dopravního systému	Scénář bude zejména investičně náročný, při větším zastoupení složité infrastruktury i provozně náročný. Proto je nutné do systému vrátet příjmy z mýtného systému a zón placeného stání (ekonomická regulace je jedním z významných pilířů scénáře).
Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města	Scénář vyžaduje silné nasazení a vzájemnou koordinaci partnerů, od hlavního města Prahy přes Středočeský kraj až po úroveň ministerstev a státní správy, neboť propojuje kompetence všech zúčastněných. Bez této koordinace nemůže Praha uplatnit opatření v nadřazené síti za svou hranicí. Stejně tak bude nutné najít konsenzus nad ekonomickou regulací dopravy na úrovni magistrátu a městských částí.
Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti	Územní rozvoj bude více navázaný na využití automobilu a pravděpodobně vyvolá větší tlak na zatížení komunikační sítě silniční dopravou. Praha však chce být připravena na důsledky takového vývoje kombinací dostatečně kapacitní sítě komunikací, kvalitní veřejné dopravy v silných vazbách ve městě i do regionu a ekonomické regulace dopravy (mýto, zóny placeného stání a další). Očekává se rozvoj Pražské metropolitní oblasti jako monocentrické aglomerace s pokračujícím plošným rozvojem spíše monofunkčních ploch (bydlení, skladování, drobná výroba) ve středočeské části PMO.
Ekonomický rozvoj města	Dopravní obsluha města umožní spolehlivě a rychleji přenášet objemné dopravní vztahy a zachovat maximální dostupnost území pro všechny uživatele a služby. Dojde k uvolnění a zpřístupnění města pro nové aktivity,lepší se dostupnost Prahy automobilem z větších vzdáleností v rámci PMO i dalších částí Středočeského kraje. Rozvoj bude vázán především na nadřazenou silniční síť a nadnárodní investory, v centru města pak dojde vlivem regulace IAD a zklidnění ke zlepšení podmínek lokální ekonomiky.

Tabulka 5 – Řešení problémových oblastí cestou scénáře Praha liberální

4.3.3 Nástroje dopravní politiky

Následující tabulka uvádí nástroje dopravní politiky, jejichž implementace povede k naplnění scénáře. Kromě základních nástrojů společných pro všechny scénáře (viz kapitola 3.1) definuje především klíčové nástroje, které scénář Praha liberální jednoznačně charakterizují:

Skupina nástrojů

Nástroje dopravní politiky

Klíčové nástroje

pro scénář Praha liberální

Dostavba Městského okruhu

Dostavba radiál propojujících Městský a Pražský okruh

Ekonomická regulace automobilové dopravy – mýto

↗ v zatížených oblastech

Ekonomická regulace automobilové dopravy – parkovací zóny

Zklidnění a revitalizace městských tříd

↗ v centru Prahy a tam, odkud byla automobilová doprava odvedena do nadřazeného komunikačního systému (okruh + radiály)

Podpora dopravní cyklistiky – infrastrukturní

↗ zajištění kontinuity nosného systému cyklotras a tam, odkud byla automobilová doprava odvedena do nadřazeného komunikačního systému (okruh + radiály)

Preference VHD (tram I bus) v uliční síti

↗ tam, odkud byla automobilová doprava odvedena do nadřazeného komunikačního systému (okruh + radiály) nebo kde je možné fyzické rozšíření komunikace o vyhrazenou jízdní dráhu pro VHD

Rozvoj a posílení tramvajové dopravy

Výstavba P+R

↗ zejména na rozhraní nadřazeného systému a regulované oblasti i na území Středočeského kraje při většině stanic a zastávek atraktivní hromadné dopravy

Výstavba B+R

Ostatní nástroje

pro scénář Praha liberální

Zlepšení přestupních bodů VHD

Posílení stávající sítě metra

Rozvoj dalších kolejových systémů

Revitalizace veřejných prostranství

↗ v centru města a tam, odkud byla automobilová doprava odvedena do nadřazeného komunikačního systému (okruh + radiály)

Zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech a centrech městských částí

Hromadné garáže

↗ zejména na rozhraní nadřazeného systému a regulované či zklidněné oblasti

Výstavba lokálních propojení

Aglomerační okruh HMP ve Středočeském kraji

Pokročilé řízení dopravy pro optimální využití kapacity

Dobíjecí místa pro elektromobily/elektrokola

Preference ekologických pohonů vozidel

Elektrobusy

Základní nástroje

společně pro všechny scénáře

Jednotný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje

Integrované služby „mobility as a service“

Moderní informační a odbavovací systém VHD

Bezbariérový a komfortní vozový park VHD

Bezpečnostní úpravy nehodových míst

Přístupnost a bezbariérovost infrastruktury

Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu

Zesílení dohledu nad provozem na pozemních komunikacích

Elektrovozy pro městské instituce, městské firmy a městskou policii

Regulace taxi na základě druhu pohonu

Chytré dopravní aplikace pro uživatele

Plány mobility pro velké zaměstnavatele

Reforma městské správy dopravy

Skupina nástrojů

Nástroje dopravní politiky

Zřízení fondu mobility HMP

Kampaně na podporu udržitelné mobility

Opatření pro zlepšení organizace městského zásobování

Inteligentní parkovací systémy pro oblasti

Hromadné garáže

↗ zejména v rezidenčních oblastech

5 Workshop s partnery

Druhý workshop s partnery Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí navázal na obdobnou událost, která se uskutečnila v červnu roku 2016 a věnovala se problémům i příležitostem v mobilitě Prahy a jejího okolí. Tentokrát se diskuze u kulatých stolů zaměřila na hledání společné vize mobility pomocí třech různých scénářů – efektivního, racionálního a liberálního. Závěry workshopu jsou významnou oporou pro rozhodnutí o nejvhodnější strategii pro mobilitu v Praze a okolí nejen do roku 2030, kam směřuje návrhové období Plánu, ale i v delším horizontu.

5.1 Organizace a metodika

Setkání pracovní skupiny s partnery hostila rezidence primátora hlavního města Prahy ve čtvrtek 9. března 2017 od 12 do 17 hodin. Pozvánku obdrželi všichni partneři projektu, kteří byli osloveni již na předchozí workshop. Celkem se zúčastnilo 57 hostů, z nichž bylo 21 zástupců městských částí, 3 reprezentanti středočeských měst, 20 zástupců odborných organizací a akademické sféry, 9 hostů z nevládních organizací a spolků a 4 členové řídicí rady P+. Prezenční listina je přílohou dokumentu.

Hlavním cílem workshopu bylo získat názor na vizi mobility pro Prahu a okolí, upozornit na rizika na cestě za jejím naplněním a doplnit nejlépe vnímaný scénář mobility o další prvky tak, aby byl vhodným kompromisem pro všechny hosty u kulatých stolů. Aby tento cíl bylo možné zvládnout během jediného odpoledne, pracovali účastníci s předem připravenými scénáři mobility, které byly nejprve představeny jako celek a poté analyzovány po tematických oblastech:

- vazba Prahy a Středočeského kraje;
- kapacita a spolehlivost povrchové veřejné dopravy;
- neprostupnost a bariérovost pro chodce a cyklisty;
- přetížení a citlivost komunikační sítě;
- dopady dopravy na životní prostředí a veřejný prostor;
- neefektivní procesy a správa města.

Hosté pracovali rozdělení do šesti menších skupin, organizovaných kolem kulatých stolů. Každý stůl vedli dva členové pracovní skupiny v roli moderátorů a asistentů. Program workshopu byl rozčleněn do následujících částí:

1. Scénáře mobility vs. problémy (30 min) – cílem bylo pochopit definici scénářů a propojit je s hlavními problémovými oblastmi;
2. Přínosy a rizika scénářů mobility (60 min) – cílem bylo prodiskutovat způsoby řešení jednotlivých problémových oblastí, vyhodnotit jejich přínosy a rizika po realizaci;
3. Diskuze a výběr scénáře mobility (60 min) – cílem bylo hodnotit scénáře mobility jako celek, vybrat ve skupině preferovaný scénář a dopracovat jej tak, aby se eliminoval jeho rizika;
4. Společná vize mobility (60 min) – cílem bylo představit výsledky práce každé skupiny a případně konfrontovat skupiny mezi sebou.

Následující tabulka zobrazuje všechny problémové oblasti a témata řešené na workshopu, včetně definice scénářů jako způsobů řešení daných témat. Rozhodování účastníků workshopu bylo založeno na zde uvedených informacích, doplněných o společnou úvodní prezentaci a slovní vysvětlení členy pracovní skupiny, pokud bylo u kulatých stolů požadováno.

Problémová oblast P+ Analýzy	Téma workshopu	Scénář Praha efektivní	Scénář Praha racionální	Scénář Praha liberální
<ul style="list-style-type: none"> • Nedokončená integrace veřejné dopravy Prahy a Středočeského kraje • Nenaplnění programu rozvoje P+R, neexistence koncepce P+R v regionu • Nárůst vnějších vazeb do Prahy (suburbanizace) • Nárůst hybnosti rychlejší než reakce infrastruktury i služeb 	Vazba Prahy a Středočeského kraje	<ul style="list-style-type: none"> • Rychlá, dostupná, plně integrovaná síť PID • Rozšíření sítě kolejové dopravy • Parkoviště P+R/B+R zejména v regionu • Suburbanizace vázaná na kolejovou dopravu 	<ul style="list-style-type: none"> • Plně integrovaná síť PID • Posílení železničních i autobusových linek • Parkoviště P+R zejména v Praze • Snaha potlačovat efekt suburbanizace 	<ul style="list-style-type: none"> • Plně integrovaná síť PID • Rozvoj systému kapacitních komunikací • Parkoviště P+R v Praze i regionu • Suburbanizace ponechána přirozenému vývoji
<ul style="list-style-type: none"> • Kapacitní problémy (vlaky, tramvaje, autobusy) a nízká spolehlivost povrchové veřejné dopravy • Nízká cestovní rychlost tramvajů a nelepšící se trend • Existence silně zatížených autobusových tahů • Morální a technická zastaralost terminálů veřejné dopravy 	Kapacita a spolehlivost povrchové veřejné dopravy	<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšená cestovní rychlost i spolehlivost veřejné dopravy • Rozšířená síť kolejové dopravy nezávislá na okolním provozu • Uživatelsky příjemné přestupní body jako vstupní brány do města 	<ul style="list-style-type: none"> • Plošné posílení provozu a vyvážený rozvoj všech modů veřejné dopravy • Důsledná a plošná preferenční opatření veřejné dopravy • Přestupní body a zastávky součástí kvalitních veřejných prostranství 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozvoj tramvajových tratí či lehkých kolejových systémů • Preference veřejné dopravy na trasách, kde je odvedena silniční dopravní zátěž • Posílení významu veřejné dopravy na zklidněných komunikacích
<ul style="list-style-type: none"> • Chybějící pěší a cyklistické propojení na okrajích Prahy a v regionu • Nesouvislost cyklistických opatření • Horší postavení udržitelných módů v časové dostupnosti • Nedostatečná podpora pohybové aktivity obyvatel 	Neprostupnost a bariérovost pro chodce a cyklisty	<ul style="list-style-type: none"> • Pěší a cyklistická doprava jako „poslední míle“ cest veřejnou dopravou • Plně bezbariérové terminály a zastávky veřejné dopravy • Bikesharing vázaný na veřejnou dopravu • Nová pěší i cyklistická propojení na okraji Prahy a v regionu 	<ul style="list-style-type: none"> • Prostupnější a příjemnější město pro chodce i cyklisty • Přerozdělení dopravních ploch a revitalizace veřejných prostranství • Podpora cyklistiky „od dveří ke dveřím“ • Nová pěší i cyklistická propojení na okraji Prahy a v regionu 	<ul style="list-style-type: none"> • Více prostoru pro pěší a cyklisty na nově zklidněných komunikacích • Revitalizace městských tříd a zklidnění obytných oblastí • Podpora cyklistiky „od dveří ke dveřím“ • Nové pěší i cyklistické komunikace v Praze i v regionu
<ul style="list-style-type: none"> • Přetížení a citlivost nadřazené komunikační sítě • Nevyužitý potenciál pokročilých nástrojů řízení dopravy • Nedokončená síť Pražského a Městského okruhu • Vnitřní dluh na údržbě stávající infrastruktury 	Přetížení a citlivost komunikační sítě	<ul style="list-style-type: none"> • Dílčí úpravy a vylepšení stávající komunikační sítě • Regulace automobilové dopravy (mýto) • Vytvoření alternativy v podobě rychlé a kapacitní veřejné dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> • Postupné snižování kapacity komunikací pro silniční dopravu uvnitř města • Pokročilé formy řízení dopravy vně centra města • Podpora alternativ v podobě veřejné a aktivní dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> • Výstavba nových kapacitních komunikací pro odlehčení stávajících přetížených tras • Regulace automobilové dopravy (mýto) • Proměnné řízení provozu s ochranou kapacitní rezervy komunikační sítě
<ul style="list-style-type: none"> • Negativní dopad automobilové dopravy na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví (hluk a exhalace) • Emise skleníkových plynů ze spalovacích motorů • Neefektivita automobilové dopravy (rozměry automobilu, obsazenost, zábor území) • Pomalé tempo snižování dopravní nehodovosti • Nedostatečný počet zásobovacích stání 	Dopady dopravy na životní prostředí a veřejný prostor	<ul style="list-style-type: none"> • Vysoký podíl elektrické trakce na dopravním výkonu • Zvyšování kvality veřejných prostranství ve vazbě na přestupní body veřejné dopravy • Využití městotvorné funkce kolejové dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> • Vyšší podíl veřejné a aktivní dopravy na dopravním výkonu • Efektivněji využívaný uliční prostor, zvětšení prostoru pro pěší • Revitalizace veřejných prostranství • Odstranění vnitřního dluhu dopravní infrastruktury 	<ul style="list-style-type: none"> • Odvedení silniční dopravy na nadřazenou komunikační síť • Zklidnění a revitalizace městských tříd i celých obytných oblastí • Cílená podpora elektromobility
<ul style="list-style-type: none"> • NIMBY efekt • Roztříštěnost samosprávy a majetkového uspořádání • Znalost Středočeského kraje v porovnání s Prahou • Nezhlednění provozních nákladů při realizaci investic a jejich soustavný růst • Neprovozanost priorit koncepčních dokumentů s rozpočtem Prahy i obráceně • Chybí znalostní základna o city logistice 	Neefektivní procesy a správa města	<ul style="list-style-type: none"> • Koordinace partnerů, od Prahy přes Středočeský kraj až po úroveň státu • Zjednodušení struktury správy a kompetencí v rámci Prahy • Vysoké nároky na organizaci veřejné dopravy (správce, dopravce, objednatel) 	<ul style="list-style-type: none"> • Koordinace řady menších opatření nahrazena realizací velkých staveb • Důraz na udržitelné financování investic i provozu • Vysoké nároky na společný postup města, městských organizací i městských částí 	<ul style="list-style-type: none"> • Koordinace partnerů, od Prahy přes Středočeský kraj až po úroveň státu • Zjednodušení struktury správy a kompetencí v rámci Prahy • Vysoké nároky na ekonomickou regulaci automobilové dopravy

Tabulka 6 Souhrn problémových oblastí, témat a scénářů mobility pro workshop s partnery

5.1.1 Scénáře mobility vs. problémy

V tomto úvodním „cvičení“ pracovali účastníci s papírovými kartami, které tvořily matici se třemi scénáři ve sloupcích a šesti tématy v řádcích. Celkem tedy bylo k dispozici šest karet problémových témat, 18 karet definic pro scénáře a tři karty s názvy scénářů. Postupovalo se přiřazením karet pro jednotlivá témata ke scénářům, jedno téma po druhém. Vedoucí stolu přečetl název tématu, problémové body z analýzy a poté představil tři způsoby řešení podle třech scénářů. Účastníci pak navrhli přiřazení ke scénářům, vedoucí stolu potvrdil správnost a doplnil na kartu písmeno reprezentující název scénáře. Všechny skupiny v této části obstály bez zaváhání.



Obrázek 2 – Průběh první části workshopu



Obrázek 3 – Průběh první části workshopu

5.1.2 Přínosy a rizika scénářů mobility

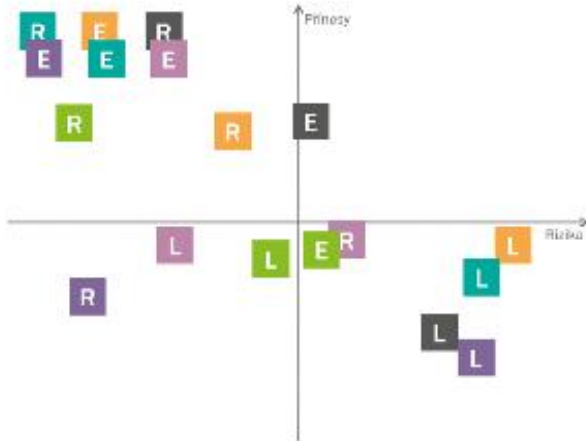
Hodnocení přínosů a rizik navržených způsobů řešení problémových témat probíhalo s pomocí ukládání karet do čtyř kvadrantů tvořených dvěma osami: přínosy (svise), rizika (vodorovně). Tyto kvadranty tak vystihovaly řešení s vysokým přínosem i vysokým rizikem, vysokým přínosem, avšak nízkým rizikem, nízkým přínosem a vysokým rizikem a konečně nízkým přínosem i rizikem. V této části se diskuze věnovala jen rizikům po realizaci navržených opatření (tj. zda navrhované řešení bude fungovat) – záměrně se tedy neřešilo, zda vůbec se opatření podaří připravit (tento pohled totiž spadl do navazující třetí části). Účastníci vedení moderátorem u kulatého stolu postupovali opět po jednotlivých tématech, jedna karta po druhé procházela diskuzí a přiřazením do příslušných kvadrantů. Bylo možné zohlednit i vzájemné polohy karet na osách přínosů a rizik a podle toho posouvat i dříve umístěné karty. Po přiřazení všech 18 karet byla úloha dokončena.



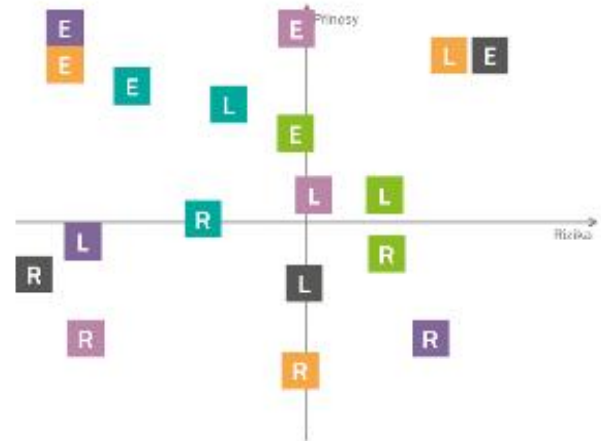
Obrázek 4 – Průběh druhé části workshopu



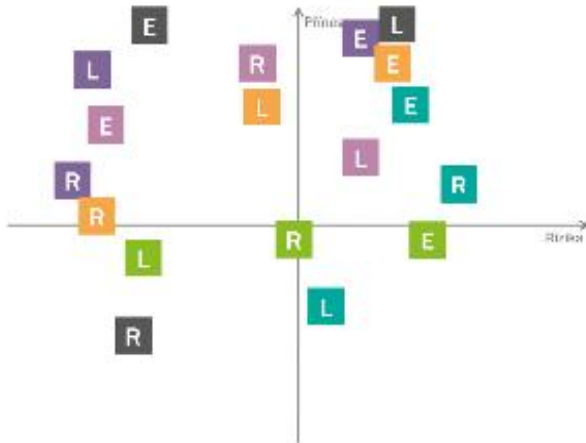
Obrázek 5 – Průběh druhé části workshopu



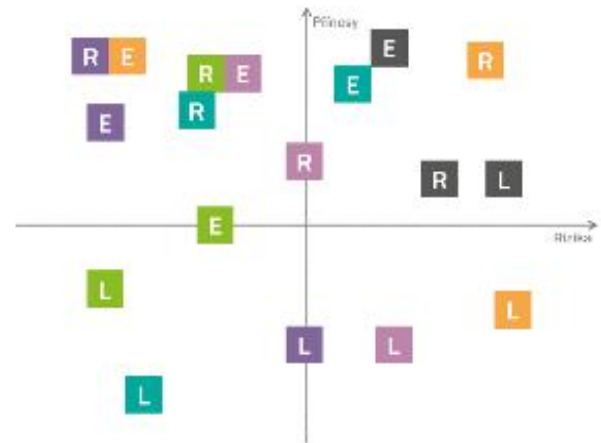
Obrázek 6 - Výsledky skupiny 1



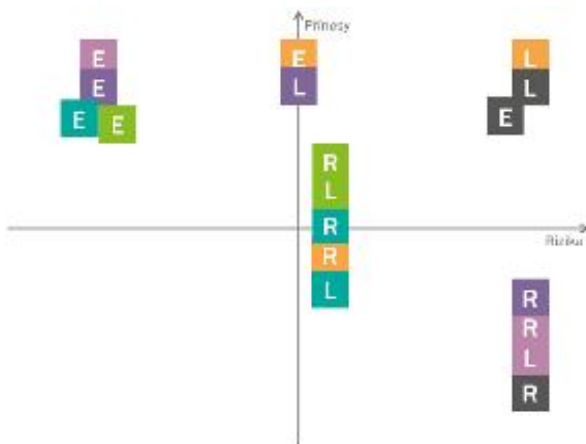
Obrázek 7 - Výsledky skupiny 2



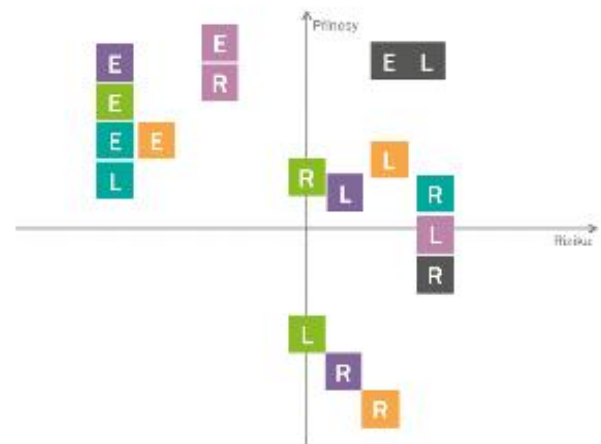
Obrázek 8 - Výsledky skupiny 3



Obrázek 9 - Výsledky skupiny 4



Obrázek 10 - Výsledky skupiny 5



Obrázek 11 - Výsledky skupiny 6



Obrázek 12 - Výsledky druhé části workshopu



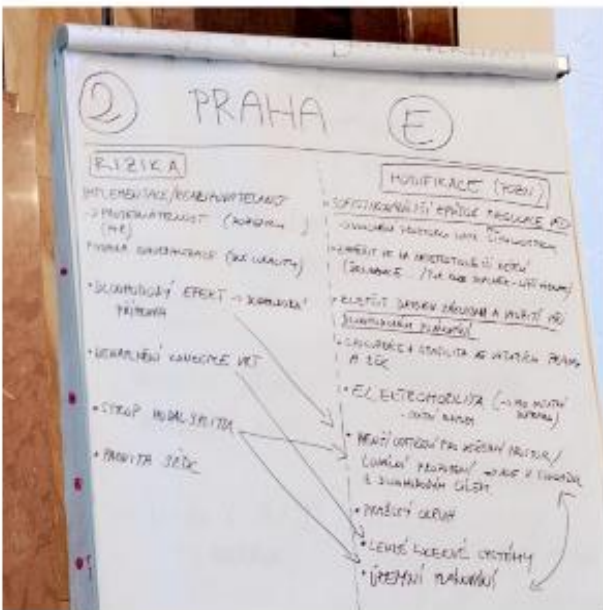
Obrázek 13 - Výsledky druhé části workshopu

5.1.3 Diskuze a výběr scénáře mobility

Třetí část workshopu se od problémových témat posunula k hodnocení celých scénářů mobility. Na úvod dostal každý účastník prostor, aby mohl vysvětlit svůj aktuální názor na scénáře, včetně předběžných preferencí určitého scénáře a důvodů k nim. Pokud účastník ještě nebyl rozmyšlen, nemusel je uvádět. Po vyslechnutí všech se skupina u každého kulatého stolu rozhodla, který scénář zvolí jako svůj „základní kámen“ pro další rozpracování. Následovala práce s vybraným scénářem, jejímž cílem bylo upřesnit:

- motivaci k výběru scénáře;
- poznámky ke zlepšení/doplnění scénářů;
- rizika scénáře a jejich zmírnění (rizika uvažujeme jak v přípravě, tak i realizaci scénáře).

Výstupem této části workshopu byl plakát na jednom listu flipchartu s uvedením názvu vybraného scénáře, jeho rizik a navržené modifikace směrem ke kompromisu pro všechny hosty u kulatého stolu.



Obrázek 14 - Výsledky třetí části workshopu



Obrázek 15 - Výsledky třetí části workshopu

5.2 Výsledky diskuze u kulatých stolů

Výsledky práce jednotlivých skupin u kulatých stolů prezentovali jejich moderátoři. V časovém prostoru pěti minut shrnuli motivaci, proč daný scénář skupina vybrala, a následně komentovali rizika scénáře spolu se způsobem jejich zmírnění. Závěry poslední části prezentace výsledků skupin uvádíme v této kapitole.

5.2.1 Skupina 1 – Citronový salónek

Výběr skupiny: **Praha efektivní**

Motivace výběru:

- Diskuze byla zaměřena zejména na scénáře Praha efektivní a Praha racionální
- Finální volba padla na Prahu efektivní, ale řada modifikací scénáře je inspirována Prahou racionální
- Mobilita má být založena na kvalitní a atraktivní veřejné dopravě, což Praha efektivní zcela splňuje
- Kolejová doprava a elektrická trakce je efektivní energeticky, ekologicky i prostorově
- Scénář dokáže uspokojit poptávku po dopravě v Praze i přes hranici města

Rizika scénáře:

- Nízká angažovanost státní úrovně (koordinace, komunikace) – složky města a státu mezi sebou špatně komunikují, což je pro rozvoj kolejové dopravy kritické
- Scénář je náročný investičně, což může vyústit v pouze částečnou realizaci (necelistvost sítě, nesouvislost opatření, absence návazných opatření)
- Omezení aktivní dopravy pouze na „last mile“ – nestačí pro rozvoj aktivní dopravy
- Závislost na infrastruktuře vyššího řádu – dopravní systém není tak robustní jako v případě plošně orientovaného scénáře Praha racionální
- Podpora suburbanizace, protože nabízí kvalitní a rychlou dopravu do regionu (tato suburbanizace je však alespoň navázána na využívání veřejné dopravy)
- City logistiku scénář neřeší, řešení narazí na nedostatek vhodných lokalit pro konsolidační centra na území města

Úprava scénáře:

- Větší kompetence organizátora IDS, který by měl být jednotný pro Prahu a Středočeský kraj a který by dokázal koordinovat investice města, kraje a státu do veřejné dopravy tak, aby byly realizovány v logických celcích
- Přerozdělení veřejného prostoru ve prospěch veřejné dopravy, ale i pěších a cyklistů celoplošně tak, aby byly aktivní módy atraktivní i v přepravě „od dveří ke dveřím“, nikoliv jen k terminálům veřejné dopravy
- Zvýšení potenciálu pro nákladní kolejovou dopravu

5.2.2 Skupina 2 – Hudební salónek

Výběr skupiny: **Praha efektivní**

Motivace výběru:

- Scénář Praha efektivní má největší přínos pro Prahu, Středočeský kraj i vazbu mezi nimi
- Scénář podporuje rozvoj mobility i zvýšení kvality života obyvatel, nabízí adekvátní a dostatečně atraktivní alternativu k individuální mobilitě
- Diskutován byl rovněž scénář Praha racionální, ovšem především z hlediska možnosti dosažení menších zlepšení v krátkodobějším horizontu

Rizika scénáře:

- Realizovatelnost – domluva odpovědných subjektů i zapojených aktérů, procesní průtahy
- Pasivita státního správce infrastruktury, nenaplnění koncepce vysokorychlostních tratí
- Scénář je významně prorůstový, včetně podpory suburbanizace
- Značná dlouhodobost scénáře, který nepřináší krátkodobé výsledky
- Limity změny modal-split (vždy zůstane určitý počet obyvatel orientovaný na automobilovou dopravu)

Úprava scénáře:

- Spolupráce a stabilita ve vztazích Prahy a Středočeského kraje
- Zlepšení datové základny zejména na území Středočeského kraje a využití dat při dlouhodobém plánování
- Společný postup dopravního a územního plánování pro zamezení negativních dopadů suburbanizace
- Potřeba neustále propagovat, zdůrazňovat a připomínat dlouhodobé cíle, a to především s ohledem na dlouhodobý proces přípravy a realizace opatření scénáře Praha efektivní
- Krátkodobá opatření je možno převzít ze scénáře Praha racionální, včetně realizace mnoha menších opatření pro veřejný prostor nebo lokálních propojení (v souladu s dlouhodobým cílem scénáře Praha efektivní)
- Zvýšený důraz na regulaci IAD (plošnější, sofistikovanější způsob nastavení cen atd.) jak ve prospěch většího využívání veřejné dopravy, tak i z důvodu spravedlivějšího přerozdělení nákladů negativních externalit z dopravy
- Větší podpora elektromobility/alternativních paliv pro snížení dopadu na životní prostředí u těch uživatelů, kteří nechtějí/nemohou cestovat veřejnou dopravou
- Dostavba Pražského okruhu pro vytvoření ochranného kordonu města (nabídka alternativy pro průjezdnou dopravu)

5.2.3 Skupina 3 – Pánský salónek

Výběr skupiny: **Praha efektivní**

Motivace výběru:

- Diskuze probíhala zejména mezi scénáři Praha efektivní a Praha racionální

- Avšak významnější část scénáře Praha liberální a menší část Prahy racionální se promítly do úpravy zvoleného scénáře
- Vybraný scénář propojuje Prahu a Středočeský kraj kolejovou dopravou
- Scénář je vhodný pro rozvoj bikesharingu v Praze a parkovišť P+R v jejím okolí

Rizika scénáře:

- Scénář neřeší zatížení stávajících komunikací v rezidenčních oblastech, nenavrhuje dokončení Pražského okruhu, Městského okruhu a navazujících radiál
- Prvky regulace automobilové dopravy nebudou schopny vyřešit zatížení komunikací, vyžadují nabídku alternativní komunikační sítě
- Nedostatečné pojetí humanizace veřejného prostoru, nemělo by se soustředit jen na dopravní uzly
- Suburbanizace podporovaná zrychlením vazby Prahy a regionu
- Vysoké provozní a investiční náklady v případě rozvoje kolejové dopravy
- Chybějící P+R u stanic metra v Praze (nestačí jen rozvoj P+R u železničních stanic v regionu)

Úprava scénáře:

- Dostavba Pražského okruhu, Městského okruhu a navazujících radiál
- Revitalizace veřejného prostoru v rozsáhlejších pojetí
- Zaměření na nákladově efektivní řešení (např. trolejbusy) v případech slabších vazeb
- Podpora bikesharingu v Praze

5.2.4 Skupina 4 – Dámský salónek

Výběr skupiny: **Praha efektivní**

Motivace výběru:

- Vítězství Prahy efektivní nebylo jednoznačné, srovnatelnou pozici měl i scénář Praha racionální
- Scénář Praha efektivní byl vhodnějším kompromisem, obsahuje řadu doplnění ze scénáře Praha racionální

Rizika scénáře:

- Náročné projednání a realizace, řada klíčových investic je mimo působnost Prahy
- Neúčinnost koordinace procesů mezi státní správou a samosprávou
- Finanční náročnost kolejové dopravy
- Vytváření liniových bariér v prostoru města i regionu
- Strohé technicistní řešení staveb, bez kvalitního architektonického pojetí
- Neúčinnost mýta pro celé město
- Nespojitosť opatření pro nemotorovou dopravu
- Posílení suburbanizace
- Chybějící řešení pro city logistiku

Úprava scénáře:

- Do doby realizace náročných opatření se zaměřit na opatření z racionálního scénáře (tj. Praha racionální by byla „první etapou“ Prahy efektivní)
- Akční plán pro blízké období by měl obsahovat realizaci prvků scénáře Praha racionální a přípravu prvků scénáře Praha efektivní
- Větší podpora prostupnosti liniových staveb
- Eventuální snížení kapacity komunikací raději než zavádění mýta
- Revitalizace veřejných prostranství obecně, nejen ve vazbě na veřejnou dopravu
- Podpora souvislých opatření pro nemotorovou dopravu
- Komplexní přístup k řešení staveb (dopravní řešení, architektura, urbanismus)
- Zlepšování kvality života ve městě

5.2.5 Skupina 5 – Hráčský salónek

Výběr skupiny: **Praha efektivní**

Motivace výběru:

- Scénář efektivně řeší vazby do regionu, Praha by neměla zůstat jen na „vlastním písečku“
- Rozhodnutí skupiny bylo jednoznačné
- Efektivní scénář poskytuje největší přínosy, i když se středními až vyššími riziky

Rizika scénáře:

- Nedostatečná spolupráce státu, kraje, města a městských částí
- Malá informovanost města a městských částí ze strany státu
- „Samoregulace“ IAD (nabídkou alternativy) a ekonomická regulace IAD nebudou fungovat
- Zaměření pouze na kolejovou dopravu, chybí naopak větší a celoplošná podpora aktivní dopravy
- Členitost terénu nevhodná pro cyklistiku (v trasách od stanic a zastávek dopravy)
- Chybí řešení dopravy dětí do škol
- Neřeší pěší vazby a dostupnost veřejné dopravy u developerských projektů

Úprava scénáře:

- Koordinátor, který by měl pracovat na zlepšení komunikace a participace (již je obsaženo)
- Zlepšení spolupráce mezi rezorty, sladění norem
- Poskytnutí alternativní nabídky IAD a pak teprve regulace spojená s osvětou/marketingem
- Správné nastavení systému mýta, aby regulovalo dopravu
- Celoplošná podpora pěších a cyklistů
- Zajištění slabších vazeb autobusy raději než kolejovou dopravou
- Odvedení tranzitu přes Pražský okruh
- Bezpečné odstavování kol u železničních stanic a zastávek
- Kombinace opatření pro udržitelnou dopravu
- Důsledný postup stavebního úřadu vzhledem k dostupnosti pěší a veřejné dopravy při povolování nových developerských projektů, nejen napojení silniční – doplnění do právních předpisů (PSP) (dnes to každá městská část řeší jinak)

5.2.6 Skupina 6 – Jídelní salónek

Výběr skupiny: **Praha efektivní**

Motivace výběru:

- Jednomyslná shoda nad výběrem scénáře Praha efektivní
- Důvody se shodují s dříve uvedenými skupinami

Rizika scénáře:

- Koordinace postupu, zejména vazba na stát
- Neřešené problémy přetížení komunikací v Praze

Úprava scénáře:

- Intenzivní jednání s partnery (zejména stát)
- Dokončení Pražského okruhu nutné, Městského okruhu vhodné
- Efektivnější využití komunikační sítě pokročilými systémy řízení dopravy
- Podpora elektromobility
- Doplnění parkovišť P+R u stanic metra na hranici Prahy

5.3 Závěr workshopu

Základní a potvrzená vize pro mobilitu vychází z formulace Strategického plánu hlavního města Prahy, schváleného v roce 2016 (viz rámeček).

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.

Závěrem workshopu s partnery je výběr dalšího směřování Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí cestou scénáře **Praha efektivní** s doplněním dalších prvků:

- intenzivní koordinace mezi úrovněmi státu, kraje, města a městských částí;
- program drobných opatření a lokálních zlepšení pro pokrytí blízkého časového horizontu;
- plošná podpora aktivní dopravy (pěší a cyklistické) na cestách „od dveří ke dveřím“;
- revitalizace veřejných prostranství přerozdělením využití dopravních ploch;
- spolupráce mezi dopravním a územním plánováním pro snížení dopadů suburbanizace;
- realizace Pražského okruhu jako ochrany rezidenčních čtvrtí Prahy před zbytnou dopravou;
- podpora elektromobility pro snížení vlivu automobilové dopravy na životní prostředí;
- pokročilé systémy řízení dopravy pro efektivní využití kapacity komunikací;
- vyšší kapacita záchytných parkovišť P+R u stanic metra na hranici Prahy;
- dobře promyšlená ekonomická regulace automobilové dopravy.



Obrázek 16 – Společná část workshopu



Obrázek 17 – Prezentace výsledků

Celý tým pracovní skupiny Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí by na tomto místě rád poděkoval za aktivní účast na workshopu a vstřícný přístup v diskuzi u kulatých stolů. Výsledků vzešlých ze společné práce si velmi ceníme jako doporučení odborníků pro nejlepší možné směřování mobility v Praze a okolí do dalších desetiletí.

Třetí workshop s partnery proběhne v návrhové části projektu na počátku roku 2018.

6 Sociologický průzkum

Jestliže cílem workshopu bylo získat názor odborné veřejnosti vůči sestaveným scénářům mobility, průzkum postojů obyvatel hl. m. Prahy a Středočeského kraje měl za cíl zjistit podporu ze strany veřejnosti.

6.1 Metodika

Sběr dat se uskutečnil 23. 2. až 10. 3. 2017 formou telefonického dotazování (CATI) a dotazování na on-line panelu (CAWI). Velikost výběrového souboru činila 2 224 osob (CATI = 773; CAWI = 1 451). Jednalo se o kvótně reprezentativní nepravděpodobnostní výběr.

Hlavními cíli průzkumu bylo:

- identifikovat statisticky významné rozdíly mezi skupinami obyvatel v jejich názorech/postojích;
- vytvořit segmentaci populace dle preferencí jednotlivých scénářů;
- ověřit model „scénářů mobility“ pomocí statistické analýzy – ověřit, zda jsou výroky správně přiřazeny k jednotlivým scénářům.

První cílovou skupinou byli obyvatelé hl. m. Prahy ve věku 15 a více let rozdělení do následujících oblastí (prstenců):

- jádro + střed;
- heterogenní město;
- modernistické město;
- otevřená krajina.

Druhou cílovou skupinou byli obyvatelé zájmového území Středočeského kraje, tj. Pražská metropolitní oblast.

Na základě odborné diskuze bylo definováno 18 dimenzí mobility v Praze. Každá z nich se buď souhlasně, či nesouhlasně váže k jednotlivým scénářům. Ty respondenti hodnotili na škále rozhodně ano / spíše ano / spíše ne / rozhodně ne, případně mohli uvést, že nevědí nebo nemají názor.

Následující tabulka zobrazuje očekávaný souhlas či nesouhlas s rozvojem v jednotlivých aspektech mobility v rámci konkrétního scénáře. Tmavě zelená vyjadřuje očekávaný silný souhlas (určitě ano) s rozvojem dané dimenze mobility, světle zelená mírný souhlas (spíše ano), růžová mírný nesouhlas (spíše ne) a červená silný nesouhlas (určitě ne). Šedou barvou je vyznačen neutrální postoj k otázce.

Chci, aby...	EFEKTIVNÍ	RACIONÁLNÍ	LIBERÁLNÍ
01. železniční doprava do okolí Prahy byla posílena.			
02. síť metra v Praze byla rozšířena.			
03. v Praze vznikaly nové tramvajové tratě.			
04. byl dokončen vnější dálniční okruh kolem Prahy.			
05. byl dokončen východní Městský okruh od tunelu Blanka směrem k Jižní spojnici.			

Chci, aby...	EFEKTIVNÍ	RACIONÁLNÍ	LIBERÁLNÍ
06. vznikly nové silnice, které propojí vnější dálniční okruh s Městským okruhem.			
07. šlo více peněz do oprav stávajících ulic a chodníků.			
08. ulice ve městě poskytovaly více prostoru pro lidi a zeleň.			
09. ulice ve městě poskytovaly méně prostoru pro auta.			
10. autobusy a tramvaje měly na semaforech přednost před auty.			
11. se lépe jezdilo na kole do práce nebo do školy.			
12. se jízdní kolo mohlo půjčovat přímo na ulici.			
13. se osobní auto mohlo půjčovat přímo na ulici.			
14. se vjezd autem do centra města reguloval pomocí mýtného.			
15. se dále rozšiřovaly parkovací zóny.			
16. vznikla další záchytná parkoviště P+R s přestupem na veřejnou dopravu.			
17. elektromobily byly zvýhodněny před ostatními auty.			
18. nová zástavba vznikala ve městě spíše než na polích za městem.			

Tabulka 7 - Rozdělení souhlasu/nesouhlasu s prvky scénářů

Vhodnost představeného teoretického modelu byla testována s ohledem na reálná data. V celkovém pohledu je model vhodný pro další analýzy.

Výpočet míry souhlasu a nesouhlasu vychází z tabulky 7. Nesymetrické skórování zdůrazňuje fakt, že je z hlediska postoje podstatnější, zda dotázaný má společnou preferenci v obecné rovině (souhlas/nesouhlas) a zároveň bonifikuje přesný soulad odpovědi a podoby scénáře.

Do výpočtu skóre vstupuje ještě míra důležitosti, jakou respondenti danému prvku přisuzují. Pokud jej vybrali jako jeden ze tří nejdůležitějších, byla míra souhlasu/nesouhlasu zdvojnásobena a nabývala tak hodnot +6; +2; -2; -6; 0.

Pro každého dotázaného tedy vzniklo jeho osobní skóre pro každý ze tří scénářů, které nabývá teoretického rozpětí od -63 do +63. Jako kritická hodnota pro soulad respondenta se scénářem byla stanovena hladina 11. Dotázaní s hodnotou příslušného skóre nad 11 jsou tedy označeni jako podporovatelé scénáře, protože jejich preference jsou v souladu s jeho vizí více, než je průměr populace.

		Očekávaná odpověď				
		Rozhodně ano	Spíše ano	Spíše ne	Rozhodně ne	Neutrální
Reálná odpověď	Rozhodně ano	+3	+1	-1	-3	0
	Spíše ano	+1	+3	-1	-3	0
	Spíše ne	-3	-1	+3	+1	0
	Rozhodně ne	-3	-1	+1	+3	0
	Neví	0	0	0	0	0

Tabulka 8 - Výpočet míry souhlasu/nesouhlasu

6.2 Podpora scénářů mobility

Podpora obyvatel Prahy a části Středočeského kraje směřující k jednotlivým scénářům vize mobility se výrazně neliší a obecně jsou všechny kladně přijímány, mimo jiné proto, že jsou formulovány především pozitivně s ohledem na další zvyšování kvality života obyvatel. S vizí alespoň jednoho z nich se setkávají postoje 83 % osob starších patnácti let.

Mírně vyšší podporu má vize rozvoje mobility v Praze a okolí definovaná v racionálním scénáři, následována efektivním a liberálním scénářem. Zejména první dva jsou z pohledu občanů úzce propojené množiny a řada lidí tak ve svých postojích nemá vyhraněnou preferenci pouze jednoho z nich.

Každý ze scénářů obsahuje aspekty, které budou z pohledu veřejnosti přijímány velmi kriticky.

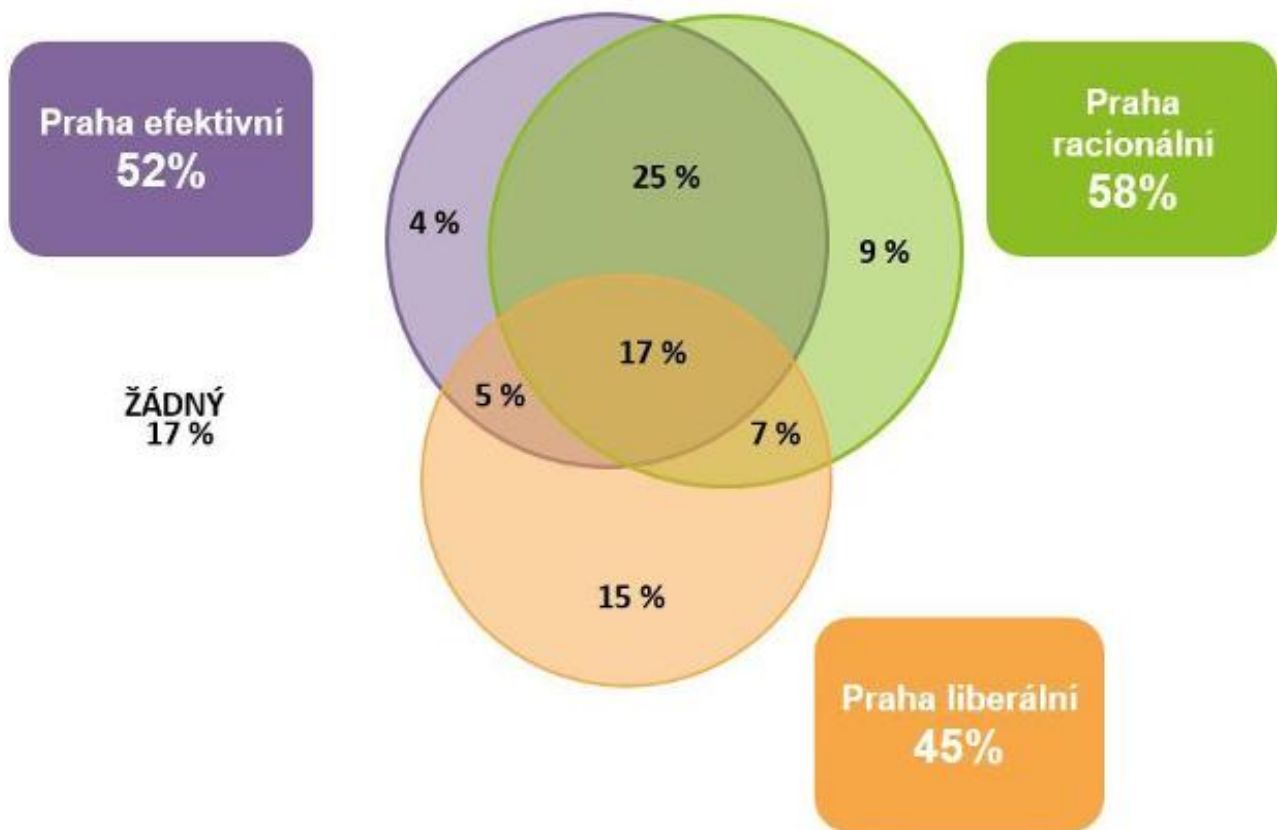
V celkovém pohledu není možné podporu jednoho ze scénářů označit jako výrazně větší nebo menší, než mají zbylé dva.

6.2.1 Průnik podpory scénářů mobility

Každý ze scénářů má specifickou podporu mezi obyvateli Prahy a Středočeského kraje, často dochází k průnikům jednotlivých množin. Praha efektivní má střední velikost a je velmi často součástí scénářů Praha racionální i Praha liberální, takže „žhavé“ jádro (tedy těch, kteří jsou pouze v efektivním scénáři) je pouze 4 % obyvatel (což činí 8 % scénáře). Scénář Praha racionální je ve vzorku největší (58 %), také se ale často překrývá s ostatními, „žhavé“ jádro má 9 % ze všech respondentů (tedy 15 % scénáře). Scénář Praha liberální je nejmenší, ale nejméně se překrývá s ostatními – „žhavé“ jádro je 15 % celkového vzorku (tedy 34 % scénáře). Pokud se překrývá, pak nejčastěji s oběma ostatními scénáři zároveň.

Ve středu, tedy překryvu všech scénářů, najdeme signifikantně častěji ženy a studenty.

Lidé, kteří jsou mimo všechny scénáře, jsou signifikantně častěji muži a soukromí podnikatelé (včetně OSVČ). Tito respondenti (17 % z celkového vzorku) mají také svoje priority, někdy velmi výrazné.



Obrázek 18 – Průniky scénářů mobility

6.2.2 Efektivní scénář

Scénář svou vizi v očích obyvatel naplňuje výraznou podporou rozšíření sítě metra a budování záchytných parkovišť, tedy dvěma široce přijímanými prvky rozvoje napříč celou populací. Dále je jádro podpory, v souladu s vizí scénáře, v aspektech souvisejících s rozvojem MHD.

Kritické pro komunikaci s veřejností by bylo omezování výstavby silniční sítě, tedy vznik radiál a východního Městského okruhu, ale také plánované mýto a rozšíření parkovacích zón.

Podpora scénáře je větší u obyvatel centra Prahy a se zvětšující se vzdáleností klesá.

Ve Středočeském kraji je větší podpora u těch, kteří často cestují do Prahy, ale poněkud paradoxně menší u Pražanů, kteří se po městě pohybují každodenně. Výrazně větší je podpora u pravidelných uživatelů MHD, jízdních kol a těch, kteří často chodí po městě pěšky, ale také u těch, již po Praze nikdy nejezdí autem.

6.2.3 Racionální scénář

Vize rozvoje mobility formulovaná racionálním scénářem je v největším souladu s preferencemi obyvatel Prahy a okolí. Klíčovými aspekty jsou zde podpora pěšího pohybu, tedy oprav chodníků a prostor pro lidi a zeleň. Sekundárně pak podpora rozvoje MHD a udržení části automobilové dopravy mimo střed Prahy.

Kritické pro komunikaci s veřejností by shodně s efektivním scénářem bylo omezování výstavby silniční sítě, tedy vznik radiál a východního Městského okruhu, ale také plánované mýto a rozšíření parkovacích zón.

Tento scénář častěji preferují ženy než muži. Z hlediska místa bydliště se podpora vizí scénáře příliš neliší.

6.2.4 Liberální scénář

Liberální scénář je relativně nejméně podporovaný. Jeho podpora je ovšem výraznější mezi obyvateli spádové oblasti Středočeského kraje. Ta logicky platí i pro další dojíždějící ze zbytku Středočeského kraje, kteří ale nebyli cílovou skupinou této studie. Z pohledu komunikace s veřejností je ovšem třeba mít tento fakt na paměti.

Vyšší míra souladu vize scénáře a postojů je také u osob, které často jezdí autem a MHD využívají spíše nárazově.

Vize je v souladu s postoji obyvatel především v oblasti rozvoje automobilové dopravy. Jejím problematickým aspektem je podle očekávání regulace mýtem, přednost MHD na křižovatkách, ale také omezený rozvoj výstavby metra a železnice.

6.2.5 Preference podle druhů dopravy

Podpora scénářů úzce souvisí také s vlastnictvím automobilu nebo jízdního kola. Nejvíce populaci rozděluje vlastnictví automobilu a předplatní jízdenky MHD. U majitelů auta je mírně nadprůměrná podpora liberálního scénáře, efektivní a racionální scénář je výrazně více zastoupen u lidí, kteří osobní auto v místě bydliště k dispozici nemají, a u těch, již mají k dispozici jízdní kolo.

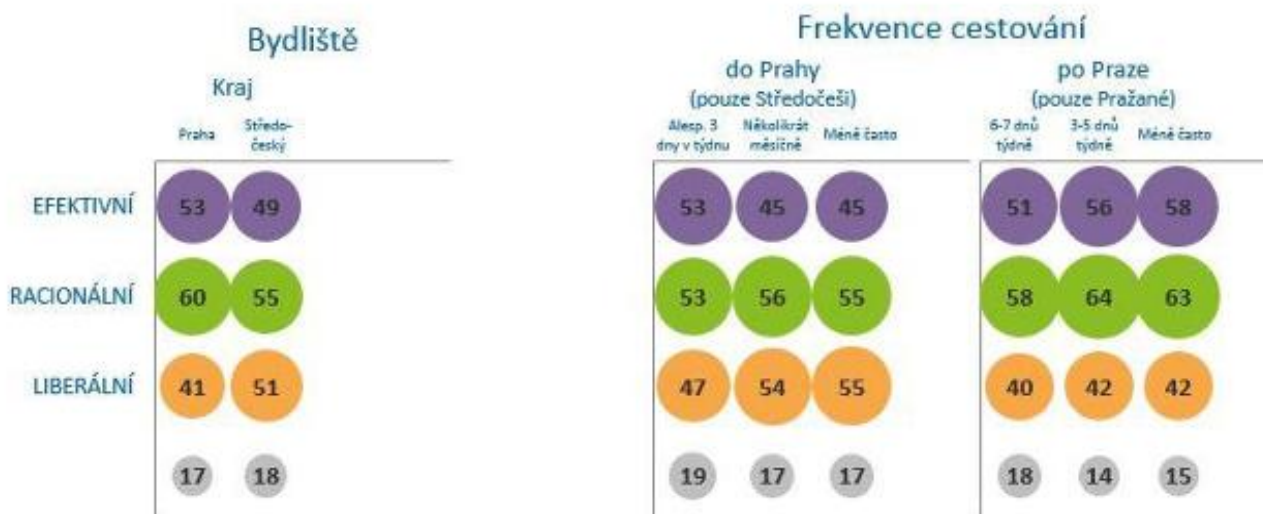
Máte v k dispozici / využíváte ?



Obrázek 19 – Podíl zastoupení scénáře v jednotlivých kategoriích (v %)

6.2.6 Preference podle bydliště a frekvence cestování

Při podrobnějším pohledu na Prahu přes jednotlivé prstence vidíme, že preference efektivního scénáře postupně klesá se zvětšující se vzdáleností od centra. Efektivní scénář je významně více zastoupen ve spojených částech jádro + střed + heterogenní město. Zastoupení zastánců racionálního scénáře se v jednotlivých prstencích nemění. Liberální scénář je zastoupen především ve Středočeském kraji a na druhém místě je samotné centrum hlavního města (zde ovšem mohlo dojít k vychýlení vzhledem k relativně nízkému počtu respondentů). V dalších prstencích Prahy má podíl nejnižší. Pokud vezmeme v úvahu i frekvenci dojíždění do Prahy, zjistíme, že největší podporu má liberální scénář u Středočechů, kteří Prahu navštěvují málo.



Obrázek 20 – Podíl zastoupení scénáře v jednotlivých kategoriích (v %)

6.3 Aspekty mobility

V celkovém pohledu je podpora pozitivně formulovaných aspektů mobility mezi obyvateli velká, pouze tři opatření podporuje méně než polovina občanů. Vnímaná důležitost je pak velmi úzce propojena s mírou podpory.

Veřejnost obecně jednotlivé rozvojové prvky podporuje, zdůrazníme však, že uvažování o této komplexní problematice v kontextu vzájemného ovlivňování aspektů či ekonomických možnostech je omezené a přísluší spíše odborníkům. Hodnocení jednotlivců vychází především z jejich aktuální životní zkušenosti, zejména s ohledem na vlastní aktuální mobilitní vzorce (tedy jakým způsobem se po Praze pohybují).

Prakticky všichni obyvatelé podporují investice do oprav ulic a chodníků, dokončení vnějšího dálničního okruhu, výsadby zeleně v ulicích a prostor pro lidi a konečně vznik dalších záchytných parkovišť P+R.

Naopak nízkou podporu má zavedení mýtného v centru Prahy, rozšiřování parkovacích zón a carsharingu (což souvisí pravděpodobně i s omezenou informovaností občanů).

Struktura jejich podpory v různých skupinách kopíruje intuitivní očekávání: lidé, kteří se častěji přepravují automobilem (což jsou mj. častěji muži a ekonomicky aktivní), podporují častěji rozvoj automobilové dopravy ve všech ohledech, analogicky to platí i pro další skupiny.

Více než 85% podporu mají tato mobilitní opatření:

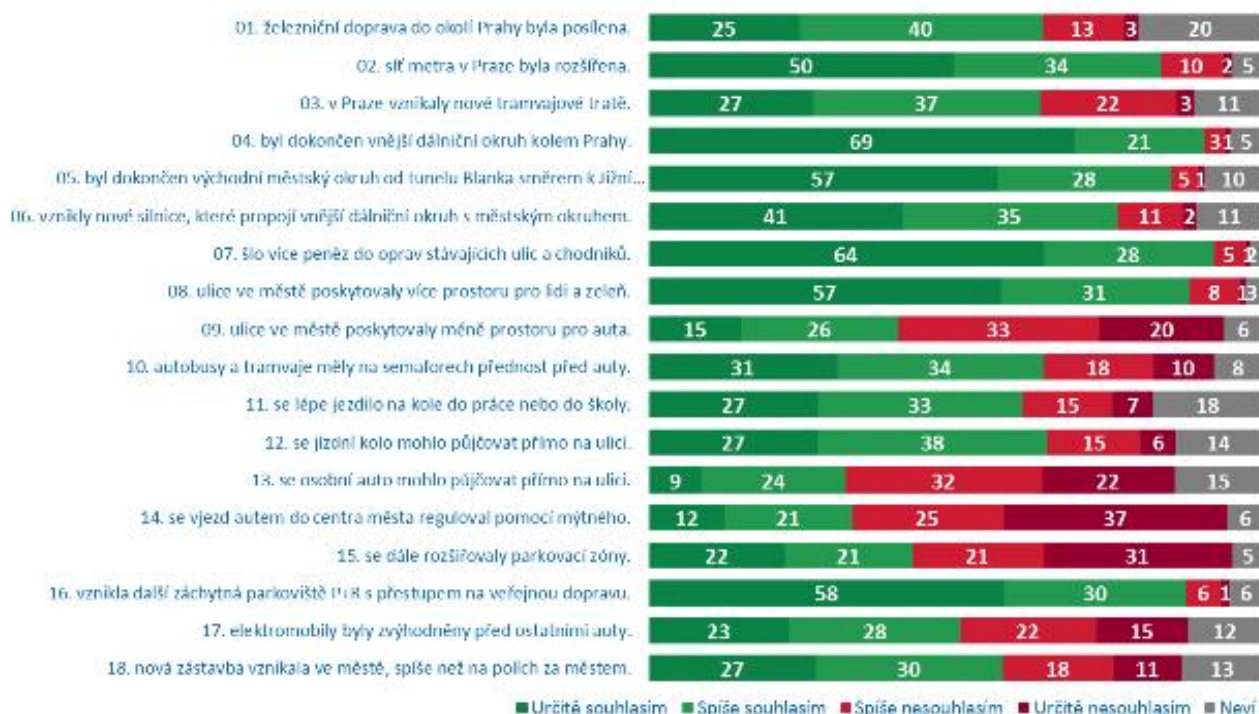
- 07. šlo více peněz do oprav stávajících ulic a chodníků
- 04. byl dokončen vnější dálniční okruh kolem Prahy
- 08. ulice ve městě poskytovaly více prostoru pro lidi a zeleň
- 16. vznikla další záchytná parkoviště P+R s přestupem na veřejnou dopravu

Naopak menší než 50% podporu mají tyto aspekty:

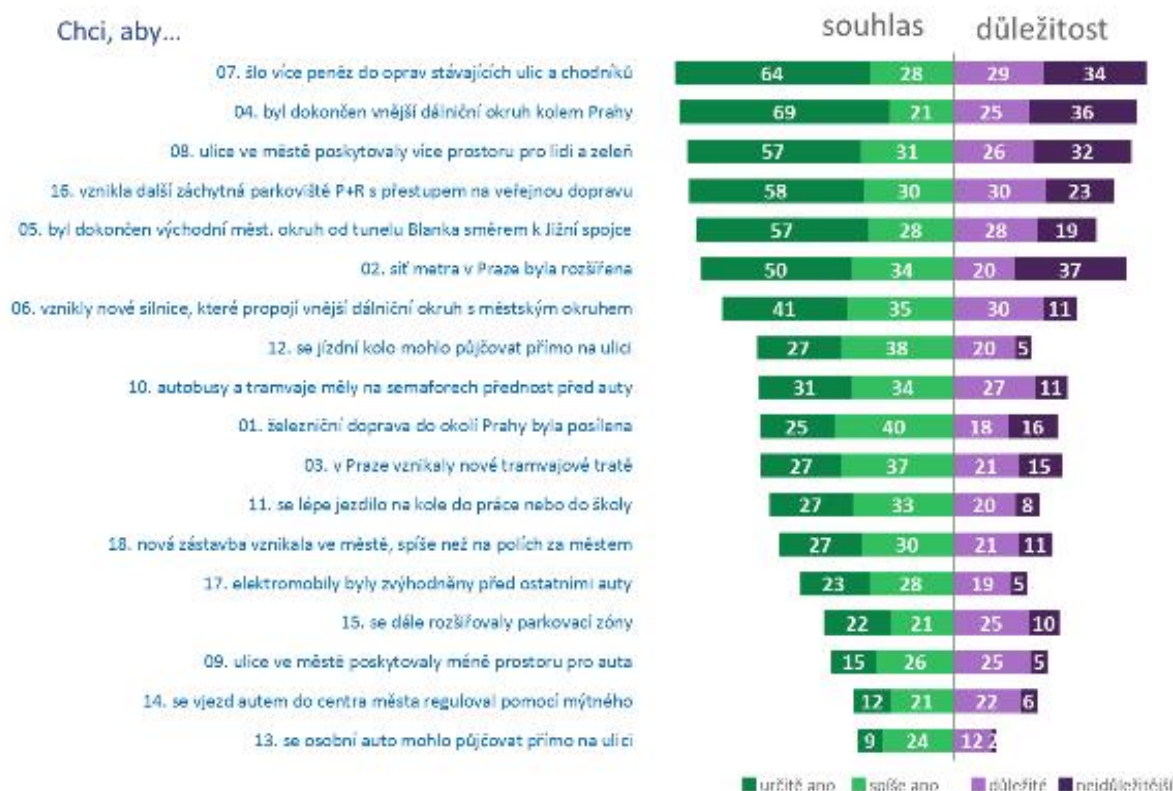
- 13. se osobní auto mohlo půjčovat přímo na ulici
- 14. se vjezd autem do centra města reguloval pomocí mýtného
- 15. se dále rozšiřovaly parkovací zóny

Následující graf je setříděn podle celkového souhlasu (určitě – spíše ano). První dvě položky jsou také označeny jako nejdůležitější. Další nejdůležitější faktory jsou v souhlasu o něco níže – více prostoru pro lidi a zeleň a rozšíření sítě metra.

Podobným způsobem je vyjádřena míra souhlasu a důležitosti. Malý souhlas a nízká důležitost byly zaznamenány u regulovaného vjezdu do centra pomocí mýtného a půjčování osobních aut přímo na ulici – souhlasí třetina dotázaných.



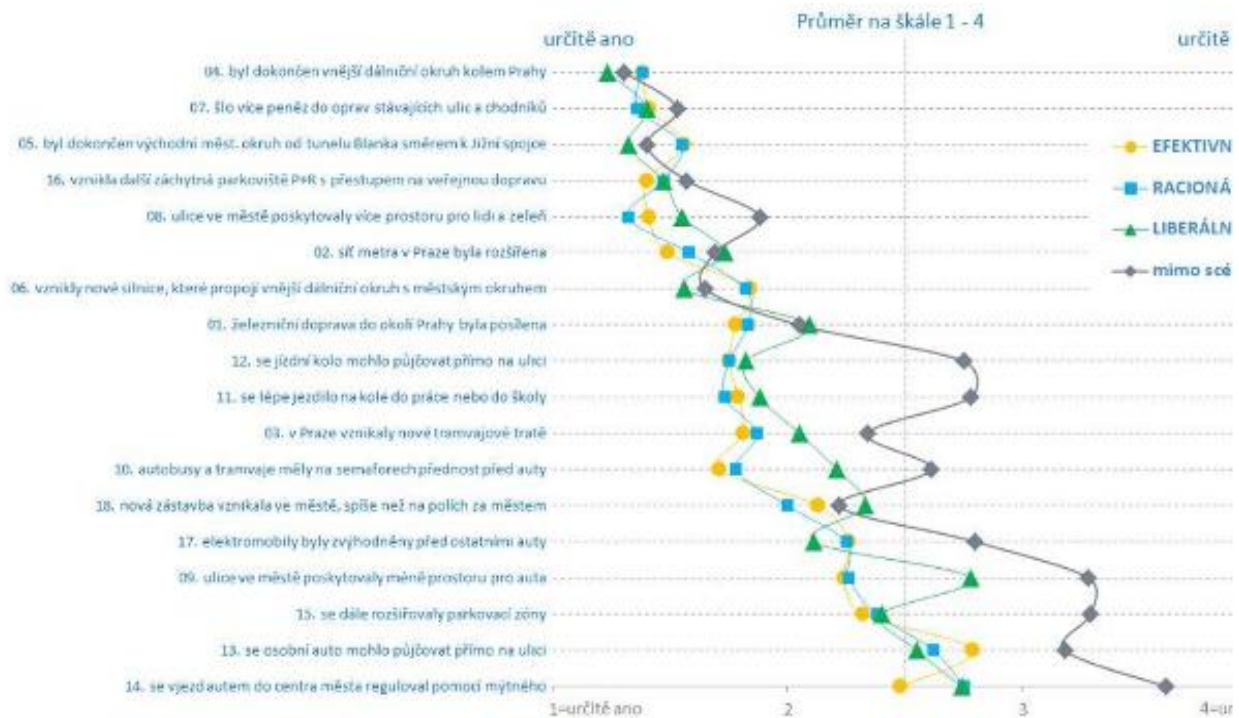
Obrázek 21 – Míra souhlasu celého vzorku respondentů



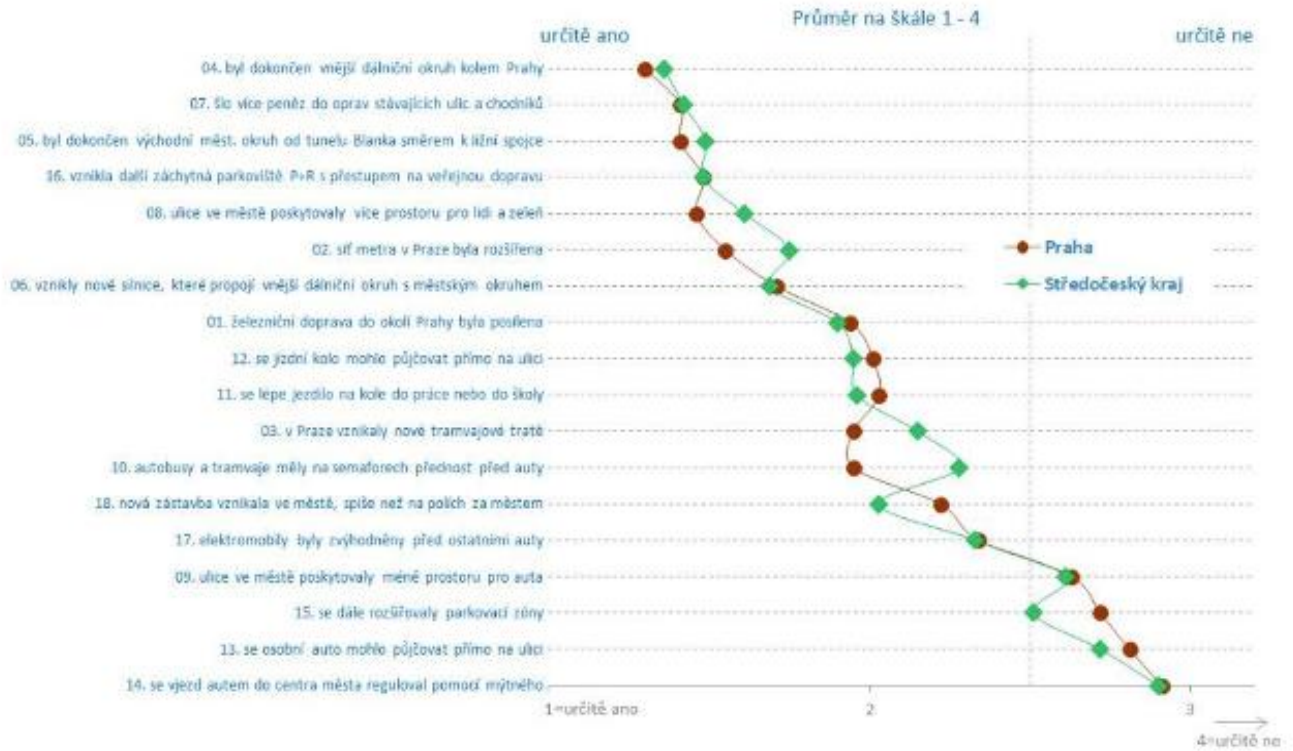
Obrázek 22 – Míra souhlasu a důležitost celého výběrového souboru

Jak je patrné z následujícího grafu, názorové vzorce mezi těmi, kteří preferují efektivní a racionální scénář, jsou velmi úzce provázané. Názorová struktura je určována také postupem konstrukce scénářů, nejde tedy o nezávislé ukazatele. Vynecháme-li skupinu těch, již

nepreferují žádný z připravených scénářů, pak nejčastěji preferované mobilitní aspekty se z hlediska přání obyvatel v podstatě neliší. Rozdíly v preferencích vyvstávají zejména u aspektů, jež mají menší podporu. Preference jsou zobrazeny i z pohledu obyvatel Prahy a Středočeského kraje.



Obrázek 23 - Průměrný souhlas respondentů s aspekty mobility dle jednotlivých scénářů



Obrázek 24 – Průměrný souhlas respondentů s aspekty mobility dle bydliště

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Oblasti řešení a nástroje udržitelné mobility dle Strategického plánu	7
Tabulka 2 - Prioritní osy Plánu mobility	11
Tabulka 3 - Prioritní osy řešení cestou scénáře Praha efektivní	20
Tabulka 4 - Řešení problémových oblastí cestou scénáře Praha racionální	24
Tabulka 5 - Řešení problémových oblastí cestou scénáře Praha liberální	28
Tabulka 6 - Souhrn problémových oblastí, témat a scénářů mobility pro workshop s partnery	32

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Strategické směry Prahy vytyčené v aktualizaci Strategického plánu	4
Obrázek 2 – Průběh první části workshopu	33
Obrázek 3 – Průběh první části workshopu	33
Obrázek 4 – Průběh druhé části workshopu	33
Obrázek 5 – Průběh druhé části workshopu	33
Obrázek 6 – Výsledky druhé části workshopu	35
Obrázek 7 – Výsledky druhé části workshopu	35
Obrázek 8 – Výsledky třetí části workshopu	35
Obrázek 9 – Výsledky třetí části workshopu	35

Seznam zkratek

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

Seznam příloh

Příloha 1 Prezenční listina z workshopu s partnery tabulka