

# Předvolební samoobsluha AutoMatu pro volby 2022 v oblasti dopravy

Verze 2. 5. 2022

Dokument obsahuje seznam návrhů na záměry, které by bylo vhodné realizovat nebo připravovat ve volebním období 2022 - 2026 v oblasti dopravy, a které lze přetavit v předvolební sliby, zejména na úrovni magistrátu.

**Cílem je vytvořit nabídku, ze které si mohou zájemci vybrat vhodná opatření.**

Dokument si neklade nároky na plné pokrytí oblasti a neobsahuje větší provázání s oblastmi územního rozvoje, životního prostředí nebo klimatu, jakkoliv by to bylo žádoucí. Vyberte si, co uznáte za vhodné.

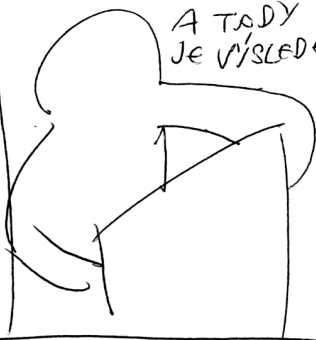
RADLOBBY

PŮVODNĚ JSME VÁM CHTĚLI  
VYSVĚTLIT DOPRAVU VE  
VŠÍ KOMPLEXNOSTI,  
ABYSTE CHÁPALI,  
CO CHCEME  
A PROČ...



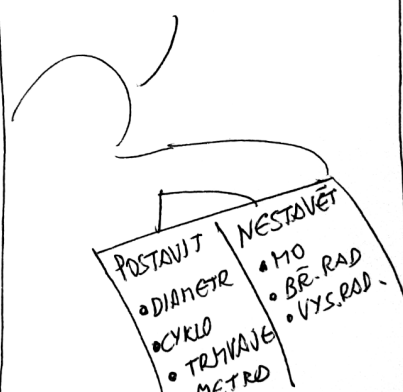
... ALE BYLO TO MOC  
SLOŽITÉ. TAK JSME TO  
ZAČALI ZJEDNODUŠO-  
VAT, ABY TO BYLO  
SROZUMITELNÉ.

A TADY  
JE VÝSLEDEK:



PŘED VOLBAMI

... KONEČNĚ, SEZNAM  
JE NEJCISTŠÍ ZPŮSOB  
PREZENTACE



POSTAVIT  
• DIAMETR  
• CYKLO  
• TRHÁVĚ  
• METRO

NESTAVĚT  
• MO  
• BR. RAD.  
• VYS. RAD.

Val 2.5.22

K přípravě dokumentu přispěl svými podněty spolek [Pěšky městem](#).

## **OBSAH**

<b>Nabídka opatření a předvolebních slibů</b>	<b>4</b>
1 Veřejná doprava	4
1.1 Zprovozněné stavby	4
1.2 Rozestavěné stavby	5
1.3 Projekční příprava, změny pojetí záměrů, organizace dopravy	6
1.4 Preference veřejné dopravy	6
1.5 Kvalita služeb	6
1.6 Tarifní politika	7
2 Automobilová doprava	7
2.1 Zprovozněné stavby	8
2.2 Provedené úpravy dopravní sítě	8
2.3 Rozestavěné a připravované stavby	9
2.4 Revidované záměry	9
2.5 Dopravně-organizační opatření	10
2.6 Parkování	12
2.7 Dopravní zklidňování a sledování rychlosti	13
2.8 Bezpečnost	13
2.9 Emise a technický stav vozidel	13
3 Pěší doprava	14
3.1 Zásady řešení ulic pro pěší, veřejný prostor	14
3.2 Přechody a křižovatky	15
3.3 Školy, zastávky VHD a jiné důležité cíle	15
3.4 Realizace	16
3.5 Procesní změny	16
4 Cyklistická doprava	16
4.1 Realizace	17
4.2 Principy řešení	17
4.3 Parkování kol	18
4.4 Intermodalita, bikesharing	18
4.5 City logistika	19
4.6 Další služby	19
5 Sledování dopadů změn dopravy, osvěta	19
5.1 Sledování dopadů	19
5.2 Osvěta	19
Komentář k rozhodování o dopravě	20

## **POUŽITÉ ZKRATKY**

AD	automobilová doprava
VHD	veřejná hromadná doprava

# Nabídka opatření a předvolebních slibů

## 1 Veřejná doprava

Veřejná doprava by měla být dopravní páteří města na celém jeho území, nejen v jeho vnitřní části. Jsme dlouhodobě oblažováni tvrzeními, že máme vynikající veřejnou dopravu. Skutečnost je jiná: pražská veřejná doprava se nerozvíjí tempem odpovídajícím rozvoji města, zejména na okrajích. Konkurenceschopnost veřejné dopravy vůči automobilové dlouhodobě klesá.

Tento trend je třeba zvrátit zejména soustředěním se na zvýšení přepravní rychlosti novostavbami metra a železnice a preferenčními opatřeními u povrchové veřejné dopravy. Nárůst dopravních potřeb pražského regionu by se měl pokrývat zvyšováním kapacity a konkurenceschopnosti veřejné dopravy tak, aby nemusela růst intenzita automobilového provozu.

Chválíme-li naši veřejnou dopravu příliš, upadáme tím do sebeklamu, že neexistuje urgentní potřeba ji příliš rozvíjet, a podvědomě začínáme upřednostňovat stavby pro automobily – z nichž mnohé budou z dlouhodobého hlediska kontraproduktivní. V letošním roce díky výstavbě metra D investice do veřejné dopravy převažují ty do dopravy automobilové. Nastavme si to jako naši novou laťku, pod kterou už nesmíme spadnout.

### 1.1 Zprovozněné stavby

- Zprovozněný hloubětínský železniční mimoúrovňový přesmyk
- Zprovozněna železniční odbočka do zast. Čakovice – sídliště.
- Ztrojkolejnění železničního mostu na Výtoni.
- Zprovozněny železniční zastávky Rajská zahrada, Depo Hostivař, Kyje – Za horou a Jahodnice.
- Zavedena městská linka (Radotín) – Smíchov – Vršovice – Depo Hostivař – Běchovice.
- Zprovozněný Dvorecký most pro veřejnou dopravu
- Zprovozněna tramvajová trať Václavské náměstí (Muzeum – Vodičkova)
- Zprovozněna tramvajová trať kolem Hlavního nádraží (Muzeum – Bolzanova)

- Zprovozněna tramvajová trať Divoká Šárka - Dědina
- Zprovozněna tramvajová trať Modřany - Libuš - Nové Dvory
- Zprovozněna tramvajová trať Spořilov - Chodovec (k řešení ul. Chodovské viz silniční automobilová doprava)
- Zprovozněna tramvajová trať Pankrác - Budějovická - Brumlovka.
- Zprovozněná tramvajová trať Nákladové nádraží Žižkov - Jarov.
- Zprovozněná tramvajová trať Malovanka - Strahov
- Zprovozněná tramvajová trať v Počernické ulici.
- Zprovozněná trolejbusová linka Palmovka - Kbely - Brandýs nad Labem.
- Zprovozněná trolejbusová linka Veleslavín - Letiště

## 1.2 Rozestavěné stavby

- Rozestavěné metro D v úseku Depo Písnice - Pankrác - Náměstí Republiky (tj. musí proběhnout příprava úseku Pankrác - Vinohradská - nám. Republiky).
- Rozestavěný koridor pro rychlé autobusy Depo Písnice - Jesenice.
- Rozestavěný železniční diametr, podzemní trať pod centrem se zastávkami Opera a Karlovo náměstí.<sup>1</sup>
  - Železniční diametr je zásadní dopravní stavba, významem srovnatelná s Městským okruhem a pro zachování konkurenceschopnosti veřejné dopravy v regionu naprosto nezbytná.
- Rozestavěné zdvoukolejnění trati Bubny - Veleslavín - Ruzyně, včetně odbočky na letiště.
- Rozestavěné zdvoukolejnění trati Rajská Zahrada - Čakovice.
- Rozestavěná tramvajová trať Podbaba - Suchdol
- Rozestavěná tramvajová trať Bohnice - Kobylisy
- Rozestavěná tramvajová trať Dvorce - Budějovická
- Rozestavěná tramvajová trať Chodovec - Jižní Město

---

<sup>1</sup> Vyžaduje zásadní urychlení přípravy ve spolupráci města a státu.

- Rozestavěná tramvajová trať Modřany - Komořany
- Rozestavěná tramvajová trať Bohdalec - Eden
- Rozestavěná tramvajová trať Jarov - Depo Hostivař
- Rozestavěná tramvajová trať Brumlovka - Michle

### 1.3 Projekční příprava, změny pojetí záměrů, organizace dopravy

- Na hlavních příměstských tratích se odděluje příměstská a dálková doprava.
- Přehodnocení sítě metra, nové posouzení tangenciálních nebo polookružních linek metra pro rychlé tangenciální spojení uvnitř rostlého města (metro O, nebo obdoba). Nová linka metra vzešlá z tohoto posouzení má v roce 2026 kladný posudek EIA.
- Posouzení projektů zrychlených tramvajových tratí s tunelovými úseky (Bohdalec - Eden - Želivského, Trojský most - Bohnice - Čimice)
- Zahájení přípravy stavby metra na Letnou a na Žižkov.
- Vybrané stávající tramvajové koridory se transformují na "rychlé" tramvajové trati s provozní rychlostí do 80 km/h.
- Rozvoj sítě tratí s parciálními trolejbusy s cílem pokrýt elektrickou trakcí všechny významné autobusové směry překonávající výraznější stoupání.

### 1.4 Preference veřejné dopravy

- Vyhrazené pruhy BUS (+ taxi + cyklo) jsou kompletně v režimu 24/7.
- Úprava legislativy a provedení vybraných tramvajových tratí na vlastním tělese tak, aby tramvaje mohly ve vybraných úsecích jezdit vyšší rychlostí než souběžná automobilová doprava.
- Tramvajové trati vedené na společném tělese s automobilovou dopravou jsou před kongescemi chráněny světelnými závorami.
- Kde automobilová doprava omezuje dopravu veřejnou, reguluje se vjezd automobilové dopravy do oblastí.

### 1.5 Kvalita služeb

- Umožnit placení jízdného platební kartou ve všech spojích VHD.

- Větší rozsah kolejové dopravy zvyšuje výrazně cestovní komfort.
- Zvýšení standardů pro příměstské autobusy (srovnatelný s dálkovými autobusy, tj. opěrky hlavy a rukou, zásuvky USB, apod.)
- Uspořádání vozidel pro vnitřní město dovoluje snadnou přepravu objemnějších zavazadel (včetně např. jízdních kol nebo objemnějších zásilek).

## 1.6 Tarifní politika

- *Doporučení v oblasti tarifní politiky nezpracováváme.*

## 2 Automobilová doprava

Dopady automobilové dopravy na své okolí jsou známé. I "nejčistší" elektrické automobily stále vytvářejí jemný poléhavý prach z otěru pneumatik a rychle jedoucí vozidla způsobují hluk. Přibývající počet vozidel navíc zabírá stále více prostoru v ulicích. I když část automobilového provozu převezmou draze budované kapacitní komunikace, provoz v místních ulicích bude s rostoucí autodopravou i nadále sílit. V řadě míst už přitom provoz dávno přestal být únosný. Rostoucí počet vozidel tak nelze brát jako věc, se kterou je nutné se smířit.

Vize automobilové dopravy jako dobrého sluhy se soustřeďuje na "dopravní službu" ve smyslu přepravy zboží, cest nepravidelných a takových, které nelze vykonat jiným způsobem. "Nadstandard" je samozřejmě možný, ale za odpovídající cenu. Regulace automobilové dopravy uvnitř města je tak nezbytná. Je třeba efektivně snižovat negativní dopady automobilové dopravy na klima, zdraví, zábor veřejného prostoru a další.

Město by v automobilové dopravě mělo vytvářet opatření vedoucí ke splnění závazku Klimatického plánu snížit objem automobilové dopravy do roku 2030 o 15 % vůči roku 2010. Zároveň by se mělo vyvarovat kroků, které tento pokles ohrožují – zejména zvyšování dopravní kapacity pro automobily uvnitř připravovaného vnějšího okruhu. Nárůst dopravních potřeb rostoucího regionu by měla pokrývat veřejná a bezmotorová doprava. Pro automobilovou dopravu by se měla odstraňovat úzká hrdla způsobující kongesce, a to bez výrazného navýšení kapacity, případně by se měla přesouvat tak, aby neměla negativní dopad na zástavbu v blízkosti nebo na veřejnou dopravu. Lokality, kde jsou lidé nadměrně vystaveni negativním vlivům automobilové dopravy, by se měly řešit s přednostním ohledem na místní obyvatelstvo.

## 2.1 Zprovozněné stavby

- Realizuje se stavba Pražského okruhu v úseku mezi D1 a Štěrboholskou radiálou (stavba 511).
- Realizuje se zahloubení Kbelské v Hloubětíně, včetně zkapacitnění křižovatek s Poděbradskou a Kolbenovou.
- Realizuje se Jarovská třída v profilu dle studie, 1+1 + tramvaj.
- Realizuje se komunikace Evropská - Svatovítská (KES), v základním profilu 1+1.
- Realizuje se obchvat Uhříněvsi a Dolních Měcholup.
- Realizuje se obchvat Písnice.
- Realizuje se komunikace Budovatelská - Veselská.
- Realizuje se Rohanský most.
- Proběhne rekonstrukce Barrandovského mostu.
- **Tento výčet není kompletní, nezpochybňujeme, že existují i jiné silniční záměry, které dávají smysl realizovat.**

## 2.2 Provedené úpravy dopravní sítě

- Humanizace magistrály. Realizováno snížení počtu jízdních pruhů na magistrále na Praze 1, 2, 4 a 7, s výjimkou estakády přes Masarykovo nádraží. Současně s tím humanizace veřejného prostoru, příčné vazby, chodci, cyklo, parter, stromy.
  - Úprava přemostění od Hlavního nádraží po Hlávkův most se připravuje.
- Provedeno zneprůjezdnění Smetanova nábřeží a Malostranského náměstí pro tranzit.
  - Podmínky +- jako stávající plán (tj. oba břehy, jen přes den)
  - Výjimky pro rezidenty jsou k diskusi.
- Pro památkovou rezervaci se zřizuje "oběhový plán", kdy jednotlivé části centra nejsou autem vzájemně přístupné jinak než po okružních komunikacích.
  - V souvislosti s tím se upravuje dopravní režim některých ulic na Smíchově tak, aby bylo možné projet co nejpříměji ze Strahovského tunelu do oblasti Újezda.



- Ruší se tzv. "malý smíchovský okruh" (V Botanice - Kartouzská - Radlická - Ostrovského - Vltavská - Hořejší nábřeží) a nahrazuje obousměrnými komunikacemi.
- Palackého most je v provozu pouze pro veřejnou dopravu a cyklo.
- Jana Želivského se v celé délce koriguje na 1+1 průběžný pruh.
- Ulice Ke Spořilovu se zjednosměřňuje pouze západním směrem.
- Po zprovoznění stavby 511 doplnění přechodů na Opatovské v místě zrušených lávek nebo stávajících podchodů, stavební příprava na tramvajovou trať.

## 2.3 Rozestavěné a připravované stavby

- Zahajuje se stavba zahloubení ulice V Holešovičkách.
- Deklaruje se závazek zprovoznit Městský okruh v souladu s podmínkami EIA, tj. nejpozději souběžné zprovoznění celého silničního okruhu kolem Prahy, zavedení nízkoemisní zóny a zpoplatnění vjezdu do oblasti uvnitř Městského okruhu.

## 2.4 Revidované záměry

- Přehodnocení záměru Městského okruhu, snížení kapacity na cca 40 tis. vozidel za den volně dle konceptu Městský okruh pro všechny<sup>2</sup>. V roce 2026 územní rozhodnutí.
  - Předpokládá se, že méně kapacitní záměr bude možné zprovoznit dříve než s celým SOKP.
  - Předpokládá se zkapacitnění Kbelské.
- Přehodnocení záměru severní sekce Pražského okruhu (D7 - D8), opětovné posouzení možnosti dílčí náhrady regionálním okruhem, snížením kapacity a dlouhodobým provozováním v režimu 1,5 + 1,5 nebo změnou trasování za Řeží. V roce 2026 územní rozhodnutí.
- Přehodnocení záměru zastřešení Spořilovské vzhledem k odklonu kamionové dopravy po zprovoznění stavby 511. Ideálně do podoby bulváru s tramvají a bez přímé jednoduché návaznosti na Brněnskou, s tím spojená přestavba/rekonfigurace MÚK Jižní spojka/5. května. V roce 2026 územní rozhodnutí.

<sup>2</sup> <https://auto-mat.cz/co-delame/kauzy/mo-pro-vsechny>

- Zrušení záměru Břevnovské radiály, příprava humanizace ulice Patočkovy.
- Přehodnocení záměru Radlické radiály.
  - V případě setrvání při záměru je nutná souběžná příprava úprav Barrandovského mostu a souběžného snížení kapacity ulic Plzeňské a Radlické.
- Zrušení záměru na dostavbu vnitřní části Vysočanské radiály.
- Zrušení záměru Komunikace Modřany – Komořany (KoMoKo).

## 2.5 Dopravně-organizační opatření

- Poplatky za vjezd (mýto) a ze zón placeného stání podporují finančně veřejnou dopravu.
- Mýto / “protizácpovné” se zavádí v předstihu před zprovozněním Městského okruhu přinejmenším v rozsahu PPR (bez Ječné a Žitné).
  - Aplikují se pravidla umožňující používání auta k nezbytným cestám. Rezidenti mají jistý počet vjezdů (dnů) zdarma (cca 50/rok), platí slevy pro bezemisní zásobování. Předpokládá se snížení intenzity automobilové dopravy v centru o cca 30 %.
- Regulace dopravy v klidu - zóny placeného stání
  - Cenová politika ZPS si nově klade za cíl snížit zájem o parkování v uličním prostoru a učinit vůči ZPS konkurenceschopnou komerční nabídku parkování mimo veřejný prostor.
  - Cenová politika ZPS bude uvedena do souladu s klíčovými strategickými dokumenty města, které se věnují dopravě, mobilitě a klimatu (Strategie rozvoje parkování hl. m. Prahy 2020 – 2025 , Klimatický plán HMP do roku 2030, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí).
  - ZPS se vydávají na počet parkovacích míst v oblastech. Oblasti jsou menší než městská část (cca 2x2 km). Není-li v oblasti bydliště místo, může si rezident požádat o ZPS v sousední oblasti.
  - Cena za další vozidlo se určuje podle počtu vozidel na domácnost / firmu, ne na osobu.

- Po několikaletém přechodném období bude pro ZPS zavedeno, že vozidlo, které nemá zajištěné parkování (může být komerční nebo na soukromém pozemku), nelze registrovat na majitele s trvalým pobytem v ZPS.
- Cena pro první rezidenční auto je na úrovni 1,5 násobku ročního předplatného na VHD, ale nabízí současně i přepravu veřejnou dopravou zdarma.
- Cena pro druhé rezidenční auto rezidenta a první nerezidentní auto je stejná, dále pak pro třetí rezidenční auto a druhé firemní auto, atd. Oproti základní ceně stoupá vždy cca dvoj- až čtyřnásobně.
- Kredit pro návštěvy je také zpoplatněn, nemělo by být nadále možné parkování zcela zdarma na dobu delší než několik desítek minut (krátkodobé parkování mohou jednoduše řešit parkovací hodiny). V základním objemu je ale tarif po návštěvy velmi výhodný, např 10kč/hod za prvních 120 hodin) Další hodiny lze přikoupit za cenu o něco nižší než běžné hodinové parkování na ulici. Krátkodobá parkovací oprávnění do rezidenčních zón jsou výrazně omezena nebo vysoko zpoplatněna.
- Stejný nárok na kredit pro návštěvy má každá domácnost, ne pouze rezidenti, kteří platí ZPS za své auto – odstranění diskriminace.
- Vozidla sdílené dopravy jsou i nadále zásadně zvýhodněna.
- Elektromobily mohou být zvýhodněny pouze dočasně.
- Zachovávají se slevy pro seniory a sociálně slabé, nárokovost se sjednocuje s VHD.
- Kontrola ZPS se bude vztahovat i na vozidla stojící mimo určená parkovací stání.
- Řešit důsledněji postihování za nerespektování a porušování (neplatiče). Pokuta za opakované nerespektování ZPS v rozmezí cca jednoho roku by měla progresivně narůstat.
- Součástí nakládání se špatně parkujícími vozidly jsou i odtahy, zejména tam, kde dochází k ohrožení bezmotorové dopravy.

## 2.6 Parkování

- Celkový počet parkovacích míst v Pražské památkové rezervaci (včetně míst mimo uliční prostor) je zastropován na současném stavu.
- Podzemní garáže v Pražské památkové rezervaci připravované dle dosavadního záměru Prahy 1 slouží ke snížení počtu parkovacích míst na povrchu.
- Počet parkovacích míst v ochranné zóně PPR je zastropován na stavu určeném dle PSP, nejvýše 10% nad současným stavem.
- Parkovací minima v Pražských stavebních předpisech jsou nahrazena parkovacími maximy (ve vnitřním městě) nebo zrušena bez stanovení závazných hodnot (ve vnějším městě).
- Parkovací stání v ulicích, která nevyhovují normám, jsou zrušena.
- Nelegální parkování ve vozovce, zónách placeného stání i na chodnicích je automaticky sledováno, vyhodnocováno a pokutováno bez nutnosti lidského zásahu v průběhu zpracování přestupku.
- Odtahují se překážky veškeré dopravě, tedy i cyklistické a pěší.
- Vzhledem k vysokým nákladům se P+R na území Prahy zřídí nejvýše v kapacitě do cca 5 tisíc míst.
- Mimo území Prahy se zřizují P+R u železnice a veřejné dopravy v režii Středočeského kraje.
- Veškerá parkovací místa v bezprostřední blízkosti přechodů (v tzv. rozhledových trojúhelnících) budou zrušena, aby nedocházelo k bránění vzájemné viditelnosti pěších/řidičů.
- Provozovatel vozidla odstaveného v rozporu s předpisy bude spoluzodpovědný za nehody, u kterých dané vozidlo zhoršilo rozhledové poměry.
- V širším centru (uvnitř MO) se zřizují parkovací domy pouze s cílem snížit počet parkovacích míst v ulicích a s účastí soukromého kapitálu.
- Mimo širší centrum v oblastech s přebytkem poptávky je možné zvyšovat kapacitu výstavbou parkovacích domů, které se staví výhradně s účastí soukromého kapitálu.

## 2.7 Dopravní zklidňování a sledování rychlosti

- Na území Prahy je zavedena základní rychlost 30 km/h pokrývající veškeré rezidenční ulice, tj. cca 80 – 90 % komunikační sítě.<sup>3</sup>
- Bude iniciována legislativní změna, podle které se porušení rychlosti v obci o více než 30 km/h automaticky trestá zákazem řízení a zabavením vozidla.

## 2.8 Bezpečnost

- Budou učiněna taková opatření, která povedou ke snížení počtu nehod s těžkými následky u zranitelných účastníků provozu nejméně o třetinu.
- Uplatňování VIZE 0, rekonstrukce i nové stavby v dopravním prostoru budou plánovány s ohledem na maximalizaci bezpečnosti (tzv. “odpouštějící infrastruktura”).
- Bezpečnost účastníků provozu, zejména chodců a cyklistů, má přednost před požadavkem na plynulost dopravy a zvyšování kapacity parkování.
- Za všechny přestupky, u kterých se nepodaří prokázat identitu řidiče, bude zodpovědný provozovatel vozidla nebo osoba, která si jej v rámci provozování služby sdílených vozidel vypůjčila (legislativa).
- Za stejné přestupky opakované v určitém období bude ukládána progresivní sazba a může být uloženo i propadnutí věci (legislativa).

## 2.9 Emise a technický stav vozidel

- V PPR je zavedena nízkoemisní zóna.
- Policie disponuje měřidly emisí a hluku v počtu min. 2 souprav, které jsou v Praze trvale v terénu.
- Policie má pravomoc na místě odstavit vozidlo nespĺňující emisní či hlukové požadavky.
- Na ulicích, kde jsou překračovány emisní limity, je snížena kapacita pro AD.
- Před ulicemi v zástavbě, kde se dějí kongesce, se realizují světelné závory, odsouvající kongesce mimo zástavbu.

---

<sup>3</sup> Opatření je převážně v kompetenci městských částí, lze se ale zavázat k projednání tohoto záměru s MČ.

## 3 Pěší doprava

Úvodní text byl zpracován ve spolupráci se spolkem [Pěšky městem](#).

Chůze je ideální dopravní prostředek na krátkou vzdálenost, tedy “do jedné míle” (1,5–2 km = 15–20 minut). Všichni jsme chodci a chůzí denně začíná a končí každá naše cesta. Pokud města poskytnou příjemný a bezpečný prostor, aby si lidé mohli obstarat svoje základní každodenní potřeby pěšky, budou z toho profitovat jak lidé, tak městská prostředí.

Podstatná je hlavně lokální dostupnost základních služeb a cílů, jako jsou obchody, školy, zdravotní péče, parky a rekreační plochy nebo kulturní zařízení. Důležitými lokálními cíli jsou také stanice a zastávky veřejné dopravy. Pozornost je dále potřeba věnovat propojení mezi jednotlivými částmi města, která mají často podřadnou kvalitu nebo neexistují vůbec. Nesmí chybět ani napojení na periferní oblasti města, které jsou mnohdy pro pěší pohyb odříznuté od centrální části.

Uliční prostor v celé ploše města a jeho fungování je třeba upravit tak, aby byla chůze příjemná, bezpečná a bezbariérová pro všechny. Seniorům je třeba vhodně umístěným mobiliářem umožnit pravidelný odpočinek na cestách, jakož i zajistit dostatek veřejně přístupných toalet. Ženy jsou na některých místech málo chráněné ve večerních hodinách. Děti jsou zase ohroženy nadměrnou dopravou a nemají dostatek prostoru pro svobodný a bezpečný pohyb po městě či pro hru.

Je proto třeba k chůzi změnit přístup. Chůze není rekreace, ale především doprava, která má značný podíl na tom, jak se lidé po českých městech pohybují. Je potřeba transformovat paradigma návrhů uličních profilů. Parkování by nemělo mít přednost před dostatečně širokými chodníky, potřebou lidí trávit ve veřejném prostoru čas či bezpečností dětí dopravujících se do školy pěšky. Příměstská a dostupnost pěších cest by neměla být omezována absencí přechodů kvůli požadavkům na plynulost automobilového provozu. Také silnější cyklistické frekvence je třeba od pěších více oddělovat. Zásadní je doplnění zpevněných pěších (či bezmotorových) cest všude, kde chybí. Pokud někde vede silnice, nesmí podél ní chybět chodník. Zásadní je celkové zpomalení motorové dopravy, a to zejména v místech hustého pěšího provozu.

### 3.1 Zásady řešení ulic pro pěší, veřejný prostor

- Ulice a veřejná prostranství jsou realizována ve shodě s Manuálem tvorby veřejných prostranství, umožňují nejen bezpečný a komfortní pěší pohyb, ale také

rozvoj pobytových aktivit. Podporuje se výsadba a údržba zeleně, aktivní parter, kvalitní mobiliář a vodní prvky.

- Základním režimem ve vedlejších ulicích jsou obytné zóny. Běžné ulice se na ně postupně stavebně upravují.
- U vjezdů do obytných zón a zón 30 jsou uplatňována fyzická vjezdová opatření zklidňující dopravu.
- U přestupních uzlů, obchodních ulic nebo jiných exponovaných prostorů je podporován režim sdíleného prostoru.
- Doplnují se pěší (nebo bezmotorové) cesty podél všech silnic, Prahu chápeme jako plošně suburbanizovanou.
- Budování souvislé a propojené sítě pěších cest bez nutnosti zbytečného obcházení nebo použití podchodu či nadchodu.
- Doplnování a zahušťování sítě pěších propojení – revitalizace pěších cest a zkratk, údržba schodišť a vegetace, zpřístupnění pasáží a průchodů.
- Veřejný prostor se nastavuje jako sociálně inkluzivní pro všechny skupiny obyvatel včetně seniorů, dětí, žen nebo osob s omezenou možností pohybu.
- Veřejný prostor je přehledný, bezpečný, udržovaný a dostatečně osvětlený.
- Do veřejného prostoru se doplňují lavičky a veřejné toalety.

### 3.2 Přejechy a křižovatky

- Všechny nesignalizované přechody přes více než 1 souběžný pruh jsou upraveny jako jednopruhové nebo signalizované.
- Nesignalizované přechody pro chodce jsou v režimu 30 km/h.
- Signalizované přechody poskytují chodcům dostatek času pro překonání komunikace, minimalizují se čekací doby.
- Doplnují se přechody na všechna ramena křižovatek.

### 3.3 Školy, zastávky VHD a jiné důležité cíle

- U škol se zavádí opatření pro zklidnění dopravy (snížení rychlosti na 20 km/h, omezení průjezdu, omezení parkování aj.), prioritizuje se bezpečná pěší a cyklistická infrastruktura, dobrá dostupnost VHD.

- Zajišťuje se bezpečný a komfortní pěší přístup na zastávky VHD, a to ze všech směrů, tramvajové ostrůvky mají přechod pro chodce na obou koncích.
- Zastávky jsou řešeny bezbariérově a jsou vybaveny přístřešky a/nebo lavičkami.
- Zajištění dobré pěší přístupnosti k lokálním cílům – občanská vybavenost, stanice VHD, školy a školky, sportoviště, zdravotnická zařízení, služby a obchody.

### 3.4 Realizace

- Zřizuje se pěší výtah z Malé Strany na Letnou.
- Zřizuje se pěší výtah z Folimanky na Karlov.
- Zřizuje se pěší výtah z Karlína a Žižkova na Vítkov.
- Pěší / bezmotorová cesta Jižní Město – Petrovice

### 3.5 Procesní změny

- Masivně se navyšuje rozpočet a akceschopnost chodníkového programu TSK, užší spolupráce v jeho realizaci s městskými částmi
- Realizuje se plošný program na sražení vysokých obrub a obecně odstranění zbývajících bariérových překážek
- Zřizuje se koordinátor / poradce pro gender mainstreaming veřejného prostoru.

## 4 Cyklistická doprava

Jízdní kolo má i v členitém městě jako Praha významnou roli. Pochybnost danou přílišnou kopcovitostí Prahy řeší zřízení cyklistických koridorů sklonově nejpříjemnějšími trasami a rostoucí role elektrokol.

Jízda na kole po městě může a měla by být ve většině základních relací praktická a bezpečná v horizontu pěti let. Díky propojování bezpečné cyklistické infrastruktury a realizaci cyklostezek ve strategických směrech se podíl cyklistické dopravy může v sezóně zvýšit o 5 %, v dlouhodobé vizi i o 10 %.

Základní cyklistická infrastruktura v Praze plní dlouhodobě dopravní a rekreační funkci. Jízda na kole slouží jako doplňkový mód tak, že během sezóny odlehčuje přetíženým "těžkým" dopravním módům (veřejná doprava a automobily). V případě mimořádné situace (covid, výpadky veřejné hromadné dopravy apod.) pak může jízdní kolo



dočasně převzít i výrazně větší podíl dopravy. Cyklodoprava tak výrazně přispívá k robustnosti dopravy ve městě.

## 4.1 Realizace

- Bezpečný průjezd historickým centrem díky sníženému provozu na Smetanově nábřeží.
- Souvislá cyklostezka A4 na magistrále mezi Vltavskou a Pankrácí.
- Souvislá cklestezka A3 mezi ulicí Radlickou a sídlištěm Zahradní Město
- Levobřežní cyklostezka Malá Strana - Holešovice.
- Cyklostezka Kolovraty - Říčany - Strančice je na pražské straně chráněnými koridory připojena na cyklostezky směrem k Vltavě (A22) a Rokytce (Dolní Počernice)
- Lávky Uhřetěves přes ulici U Kříže 2x
- Lávka podél magistrály přes Masarykovo nádraží
- Lávka přes D1 U Kolonie (P11)
- Lávka Roztyly - Kačerov
- Vršovická drážní promenáda
- Rozšíření železničního mostu má souvislou cyklostezku

## 4.2 Principy řešení

- Probíhá systematické nahrazování cyklopruhů na rušných komunikacích chráněnou infrastrukturou,
  - Realizují se cyklopruhy za parkujícími auty, obousměrnými stezkami, dánskými pásy, apod.
  - Zcela mimo koridor hlavní ulice lze vést cyklistický provoz jen tehdy, není-li to znatelná zajižďka.
  - Není-li pro zřízení chráněné trasy na rušné ulici dostatečný prostor, získá se z existujících parkovacích stání.
- Cyklostezky nabízejí obdobnou rychlost jako cyklopruhy.

- Stezky s vysokou frekvencí se realizují oddělené od chodců
- Odbočky do vedlejších ulic přes cyklostezky se řeší jako kontinuální stezky a chodníky (vzor Nizozemsko).
- Vedlejší ulice se dopravně zklidňují a zprostupňují pro jízdu na kole.
  - Řešení v provozu na významných cyklotrasách vyžaduje zřízení obytné nebo cyklistické zóny.
  - Vedlejší ulice jsou (až na velmi dobře odůvodněné výjimky) zásadně cykloobousměrné.
- Při zjednosměrnění jakékoliv vedlejší ulice pro auta se musí zřídit cykloobousměrka.

### 4.3 Parkování kol

- V uliční síti jsou stojanová hnízda od sebe vzdálena tak, aby byl nějaký stojan vždy v dohledu. Využívají se stíny před přechody a jiná "hluchá" místa.
- U poloviny stanic metra a železničních zastávek (zejména v okrajových částích Prahy) jsou zřízeny kolárny s přístupem na čip.
- Školy a školky mají k dispozici srozumitelnou nabídku stojanů na kola a koloběžky odpovídající jejich potřebám a instalace cyklomobiliáře u škol je rychlá a operativní.
- Na nejfrekventovanějších stanicích lze zřídit cyklověže.
- V centru je zřízen cyklohub těsně u nádraží, napojený na infrastrukturu, nejlépe ve Vrchlického sadech. Chráněné parkování, dílna, kavárna.
- Stavební předpisy určují povinná minima pro parkování kol.

### 4.4 Intermodalita, bikesharing

- Bikesharing je možné přikoupit si za malý příplatek k tramvajence (+10%) nebo je její součástí.
- Zahájení a ukončení výpůjčky je možné pouze u městského stojanu nebo vyhrazeného stání (které jsou ale nahusto).
- Sdílené elektrické koloběžky a podobná vozítka mají v pěších zónách sníženou rychlost připomoci (10–15 km/h) nebo mají připomoc vypnutou.

- Implementuje se systém vypínající přípomoc elektrických sdílených prostředků v okamžiku, kdy vjedou na chodník/jinou jim zakázanou oblast.

## 4.5 City logistika

- Jsou zřízeny huby pro city logistiku na poslední míli
- Město nabízí možnost doslání zásilky z hubu na hranici rostlého města do vnitřního města do 12 hodin od podání zdarma nebo za malý poplatek.
- 30% - 50% zásilek v PPR se realizuje realizováno nákladními koly.
- V památkové zóně se rozvoz zboží realizuje výhradně bezemisními vozidly.

## 4.6 Další služby

- Provozuje se služba vyjížděk pro seniory na nákladních kolech, ať jako vyjíždky pro lidi, kteří již málo vycházejí, nebo za účelem řešení pochůzek (cyklo senior taxi)

# 5 Sledování dopadů změn dopravy, osvěta

## 5.1 Sledování dopadů

- Nová dopravní opatření budou v předstihu veřejně odůvodňována a vysvětlována.
- Budou měřeny a vyhodnocovány dopady dopravních opatření na intenzitu provozu, bezpečnost, pocitovou bezpečnost účastníků, apod, včetně dostatečného sběru dat před zavedením jednotlivých opatření.
- Budou vyhodnocovány emise škodlivých látek a hluku u nových dopravních záměrů.
- Budou vypočteny emise CO2 indukované dopravními záměry.

## 5.2 Osvěta

- Veřejnost bude systematicky informována a vzdělávána ohledně správného chování na nové infrastruktuře (v ochranných cyklopruzích, na smíšených cyklostezkách, apod.)
- Veřejnost bude systematicky informována o překračování limitů emisí z dopravy.

- Veřejnost bude systematicky informována o změnách intenzit dopravy, změnách počtu vozidel, atd.
- Veřejnost bude systematicky informována o externalitách jízdy autem (emise, prach, klimatické dopady, nehody, atd.).
- Veřejnost bude systematicky informována o přínosech veřejné a bezmotorové dopravy.
- Veřejnost bude systematicky informována o důvodnosti oprávněných dopravních řešení (zóny 30, cykloobousměrky, přechody přes jeden pruh, školní ulice, apod.).
- Veřejnost bude systematicky informována o důvodnosti snížení intenzity automobilové dopravy ve vnitřním městě dle závazků města a důvodnosti dopravní politiky spočívající v prioritizaci udržitelné mobility.

## Komentář k rozhodování o dopravě

Tato část "samoobsluhy" je speciální a její nabídka nemusí vyhovovat všem, kdo ji navštíví.

Rozhodování o dopravě by mělo brát v potaz základní skutečnosti:

- Dopravní indukce a redukce jsou reálné jevy. Každá změna kapacity, rychlosti spojení, ceny nebo komfortu cesty daným dopravním prostředkem, každé upřednostnění jednoho dopravního záměru před jiným, a dokonce i opomenutí vhodných doprovodných opatření u jinak nezbytného záměru vyvolává do jisté míry dopravní indukci nebo redukci.
- Dlouhodobé a měřitelné dopady na dopravní systém má i taková dopravní politika, která zdánlivě udržuje status quo, deklaruje vyvážený přístup nebo neomezování žádného druhu dopravy, případně se snaží vyjít vstříc předpokládanému přání voličů.
- Postoje uživatelů mají na změny v dopravě značný vliv. Měřitelný efekt dopravních opatření závisí i na tom, jak je veřejnost přijímá. A přijetí určitých opatření veřejností nelze dosáhnout bez toho, aby byly pochopeny – pročež musí být také vysvětleny.

Racionální dopravní politika v Praze by měla reflektovat stav, kdy jsou ulice ve městě i komunikace v jeho okolí přetíženy automobilovou dopravou.

- K řešení tohoto problému přitom nelze přistupovat pouze investicemi do nové dopravní kapacity, které vlivem dopravní indukce nemohou dlouhodobě zajistit funkční dopravní systém.
- Lze doporučit (dle okolností) rozšiřování nabídky alternativních druhů dopravy, zlepšování plynulosti automobilové dopravy, zvyšování i snižování kapacity vybraných komunikací, i regulace AD.
- Snižování intenzity automobilové dopravy ve vnitřním městě a minimalizaci nárůstu automobilové dopravy v Praze jako celku (aka "omezování nárůstu automobilové dopravy") je nutné akceptovat nezbytný krok k zajištění dlouhodobě finančně, ekologicky i sociálně udržitelného dopravního systému Pražského metropolitního regionu.
- Stejně tak je nutné akceptovat požadavky výhledové klimatické neutrality města včetně jeho dopravního systému a veškeré dopravní záměry začít posuzovat také z klimatického hlediska.

Mnohé pražské strategické dokumenty tuto skutečnost více či méně respektují. Plán udržitelné mobility předpokládá opatření podporující neautomobilovou dopravu. Klimatický plán vyžaduje snížení objemu automobilové dopravy v roce 2030 o 15 % oproti roku 2010. Územní plán (stávající ani připravovaný) tyto požadavky nicméně akceptuje nedostatečně a víceméně pracuje s dopravní politikou "business as usual", která předpokládá, že ani po dokončení Městského okruhu automobilový provoz ve vnitřním městě příliš nepoklesne.

Přehodnocení dopravních strategií i územně-plánovacích dokumentací v oblasti dopravy je tak i nadále výzvou, která je pro zajištění dlouhodobě udržitelného dopravního systému zcela nezbytná.