

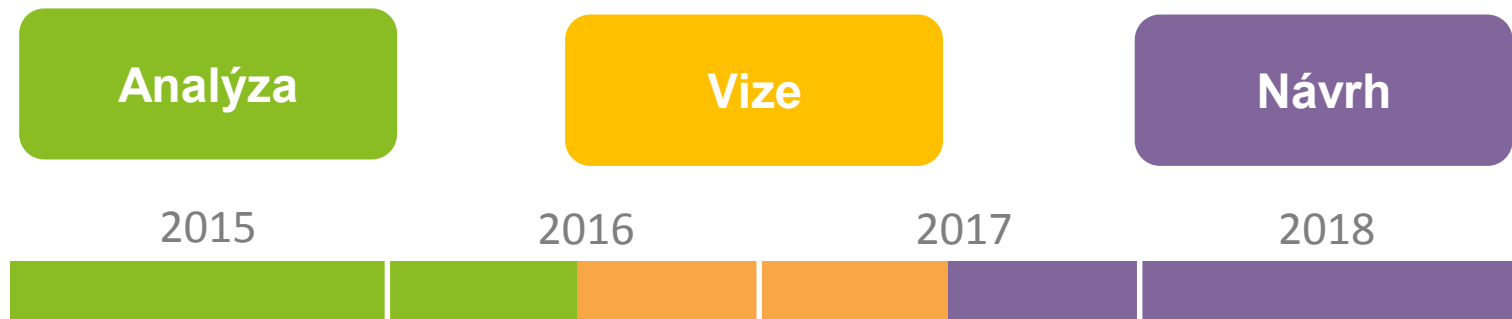


Polad' Prahu

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Co je plán udržitelné mobility ?

- Strategická koncepce dopravy s přesahem do jiných odvětví
- Navrhuje zlepšení mobility osob a zboží při co nejmenším dopadu na okolí
- Důraz na plánování pro uživatele a město

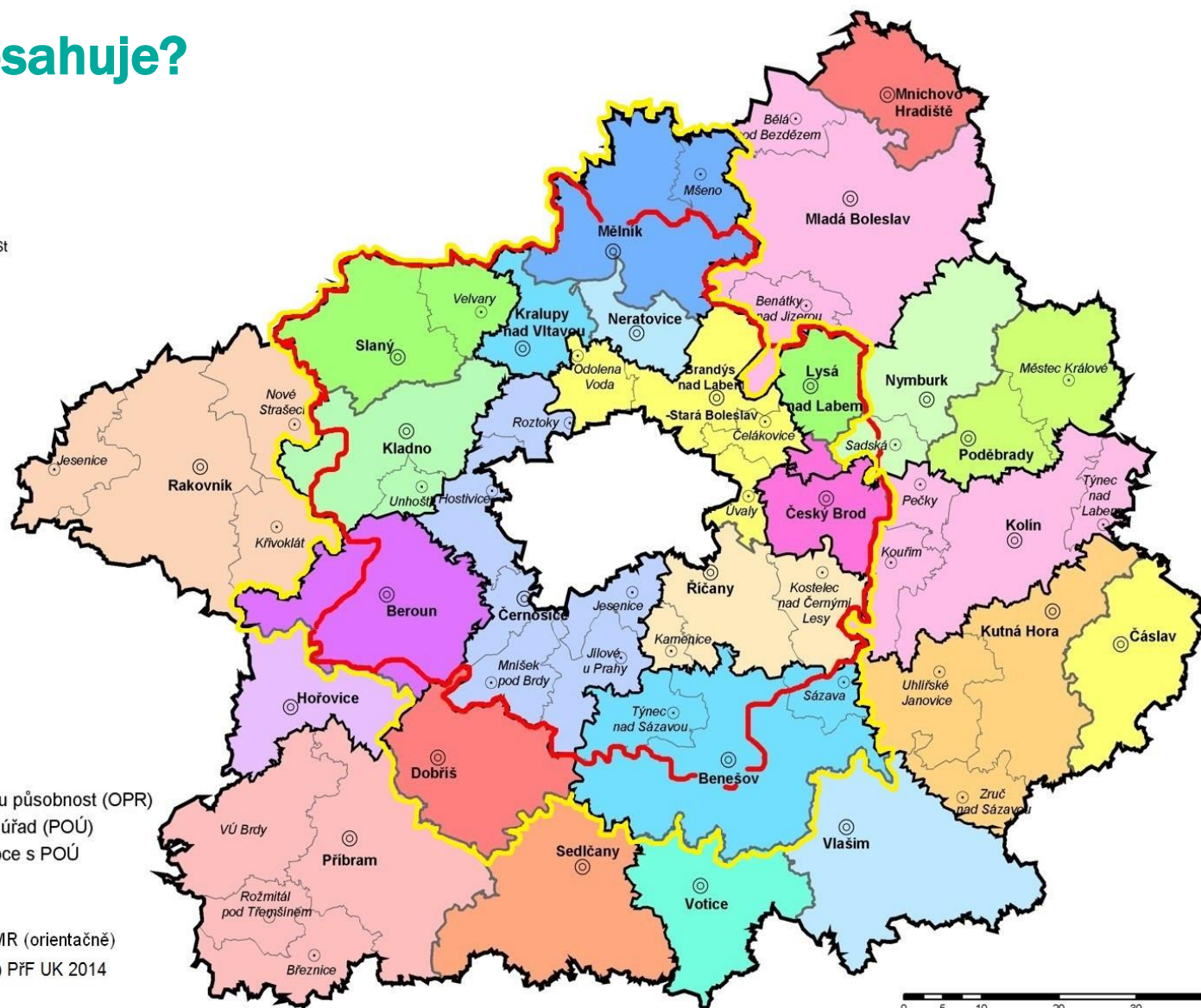


Kam dosahuje?

Správní obvod ORP

- Benešov
- Beroun
- Brandýs nad Labem-St
- Dobříš
- Hořovice
- Kladno
- Kolín
- Kralupy nad Vltavou
- Kutná Hora
- Lysá nad Labem
- Mladá Boleslav
- Mnichovo Hradiště
- Mělník
- Neratovice
- Nymburk
- Poděbrady
- Píbram
- Rakovník
- Sedlčany
- Slaný
- Vlašim
- Votice
- Černošice
- Český Brod
- Čáslav
- Říčany
- ⊙ Obec s rozšířenou působností (OPR)
- ⊙ Pověřený obecní úřad (POÚ)
- Správní obvod obce s POÚ
- Okres

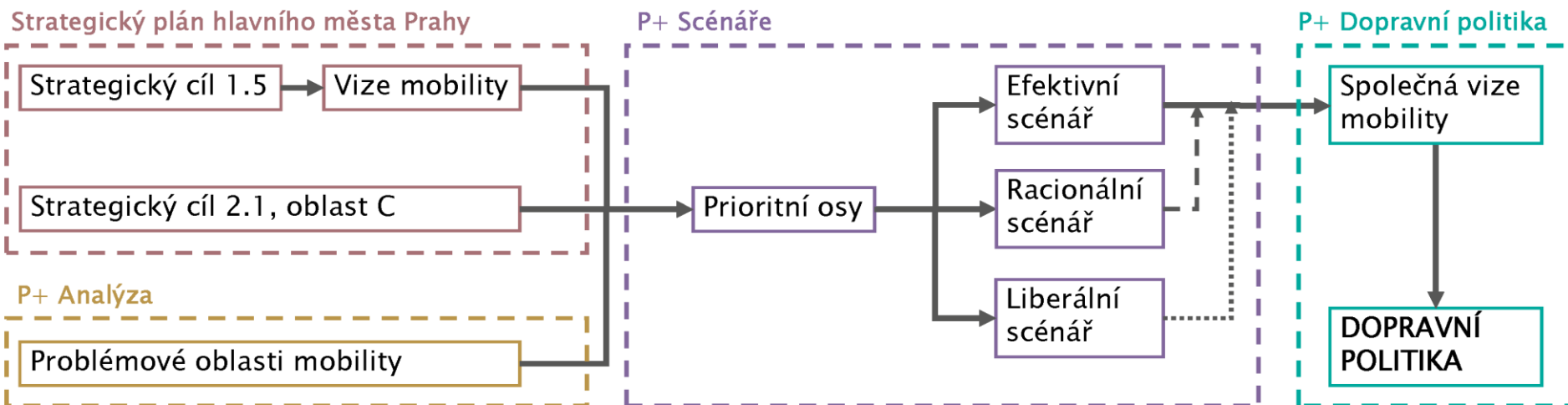
- hranice pásma PMR (orientačně)
- hranice PMO (ITI) PŘF UK 2014



Do kdy plánujeme?

- Začátek platnosti: 2018
- Vize mobility: 2030 (12 let)
- Akční rámec: 2023 (5 let)

Provázanost dokumentů P+ a Strategického plánu



Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

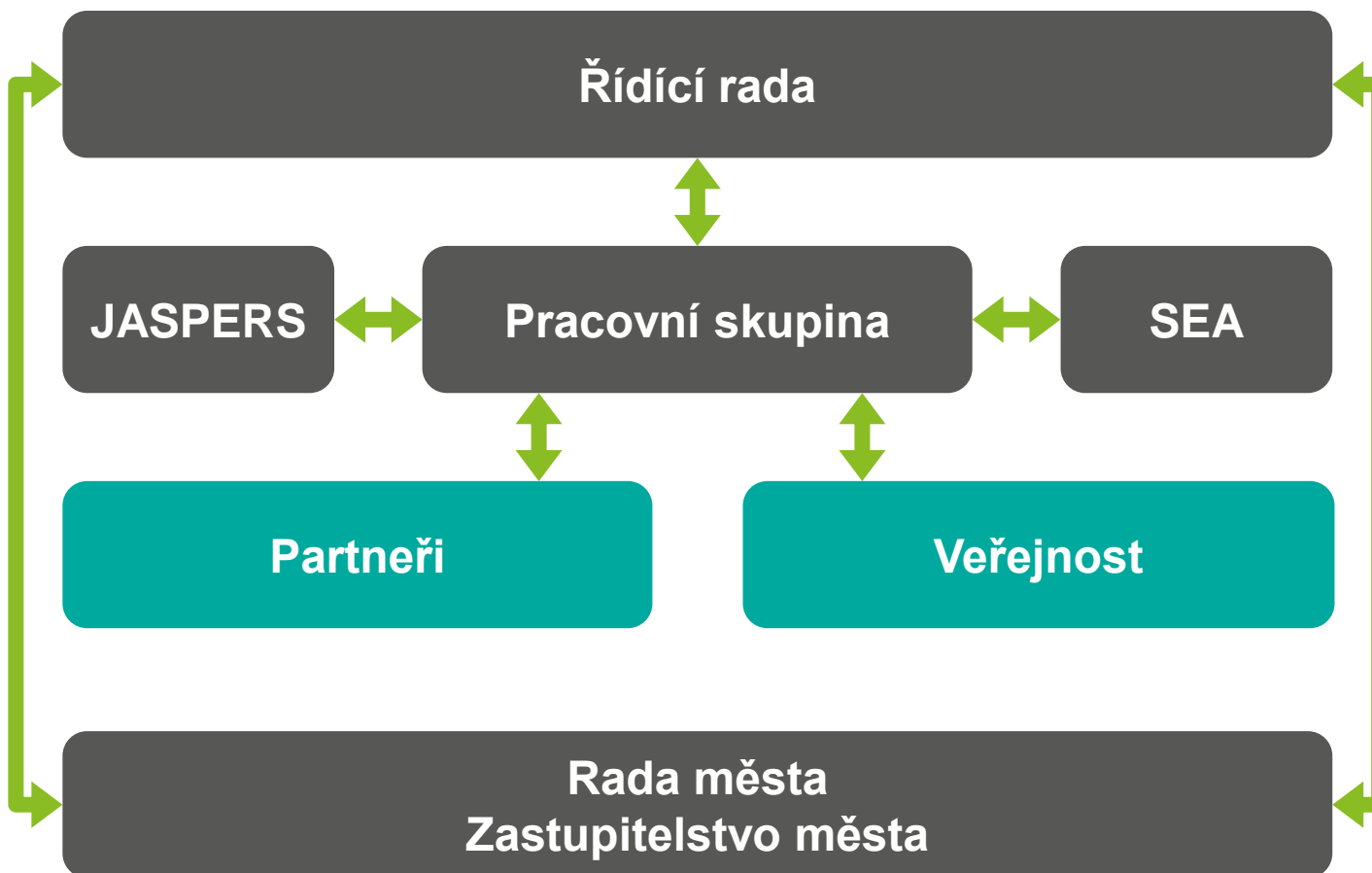
- Vypracování městem a jeho organizacemi



- Řízena projektovým manažerem
- Externí konzultace dílčích úkolů



Kdo jej provádí?



Strategický rámec

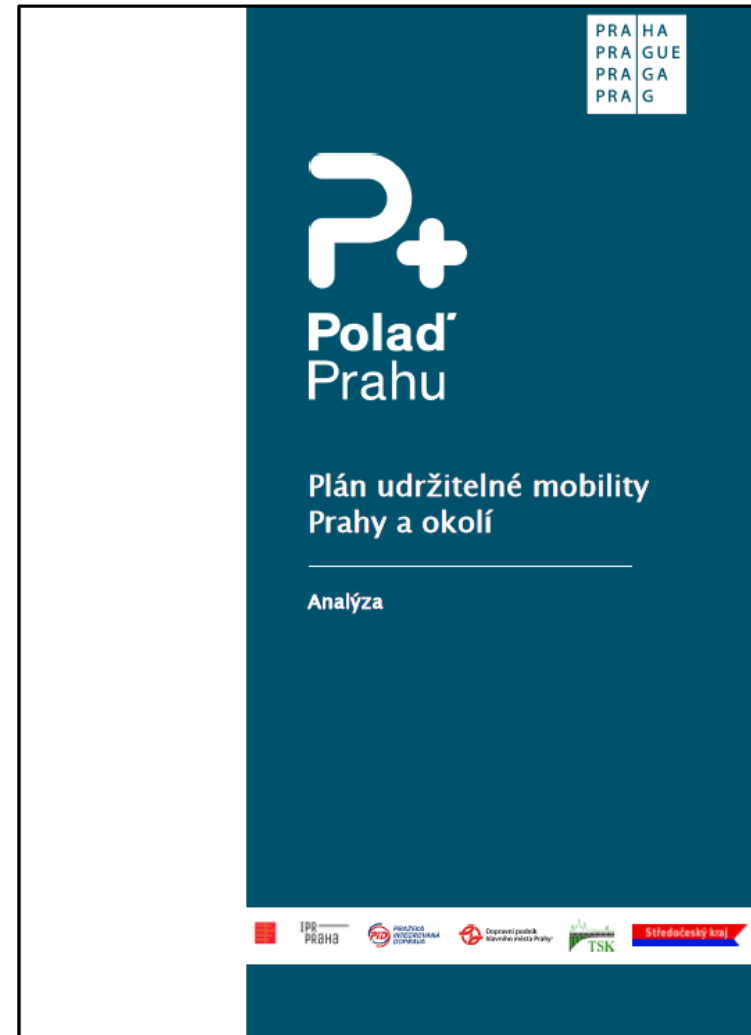
- Evropské dokumenty
- Národní dokumenty
- Koncepční a strategické materiály hl. m. Prahy
- Územně plánovací dokumentace hl. m. Prahy i Středočeského kraje

Kdy?	Co?	Kde?
2020	Snížit počet usmrcených v dopravních nehodách o 60 % oproti roku 2009	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
2020	Snížit počet těžce zraněných v dopravních nehodách o 40 % oproti roku 2009	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
2020	Zvýšit podíl obnovitelných zdrojů ve spotřebě energií v dopravě na 10 %	Státní energetická koncepce ČR
2020	Optimalizace určených traťových úseků na území Prahy a Středočeského kraje	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze
2020	Zahájení výstavby jihovýchodní části Pražského okruhu	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze
2025	Zvýšit počet cyklistů až na 25% přepravního výkonu	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky
2025	Zvýšit atraktivitu a bezpečnost cyklistiky	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky
2030	Snížení používání pohonu na motorovou naftu v MHD na polovinu	Státní energetická koncepce ČR
2030	Převést část silniční nákladní přepravy nad 300km na jiné druhy dopravy (železniční, vnitrozemskou vodní)	Státní energetická koncepce ČR
2030	Zahájení výstavby severní části Pražského okruhu	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze
2040	Vyřazení pohonu na motorovou naftu u vozidel v MHD	Státní energetická koncepce ČR
2050	Snížit závislost na dovozu ropy a snížit emise uhlíku v dopravě až o 60 %.	Státní energetická koncepce ČR

Analýza

Dokument Analýza P+

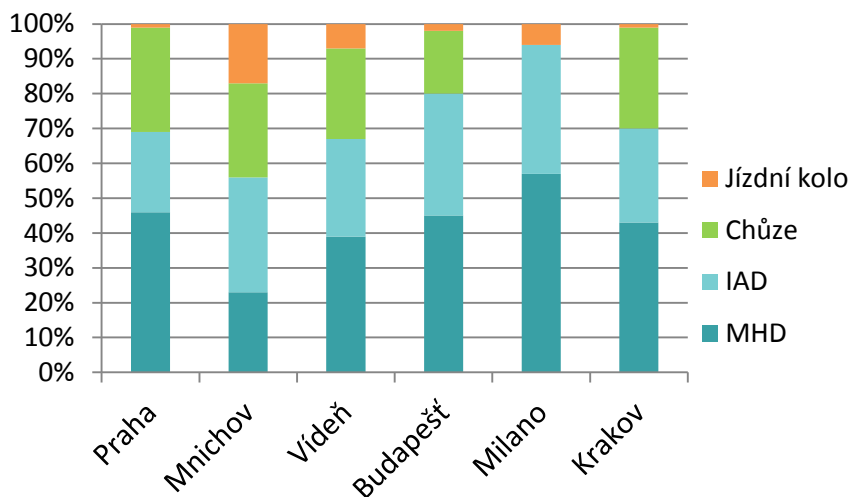
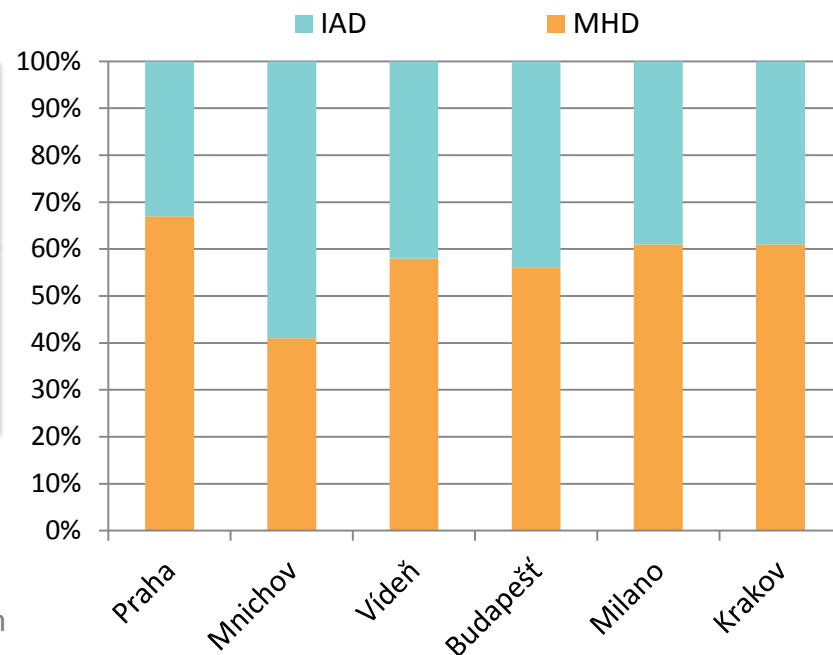
- Shrnutí všech poznatků o dopravě v Praze a okolí
- Shrnutí relevantních poznatků k dopravě z oblastí:
 - Rozvoj města
 - Veřejný prostor
 - Životní prostředí
 - Zdraví
 - Demografie
 - Energetická efektivita
 - Inženýrské sítě
 - Dopravní výchova a vzdělávání
- Souhrn datový zdrojů města



Modal Split

Modal split MHD vs. IAD [%]						
	Praha (2015)	Mnichov (2011)	Vídeň (2014)	Budapešť (2014)	Milán (2013)	Krakov (2013)
IAD	34	59	42	44	39	39
MHD	66	41	58	56	61	61

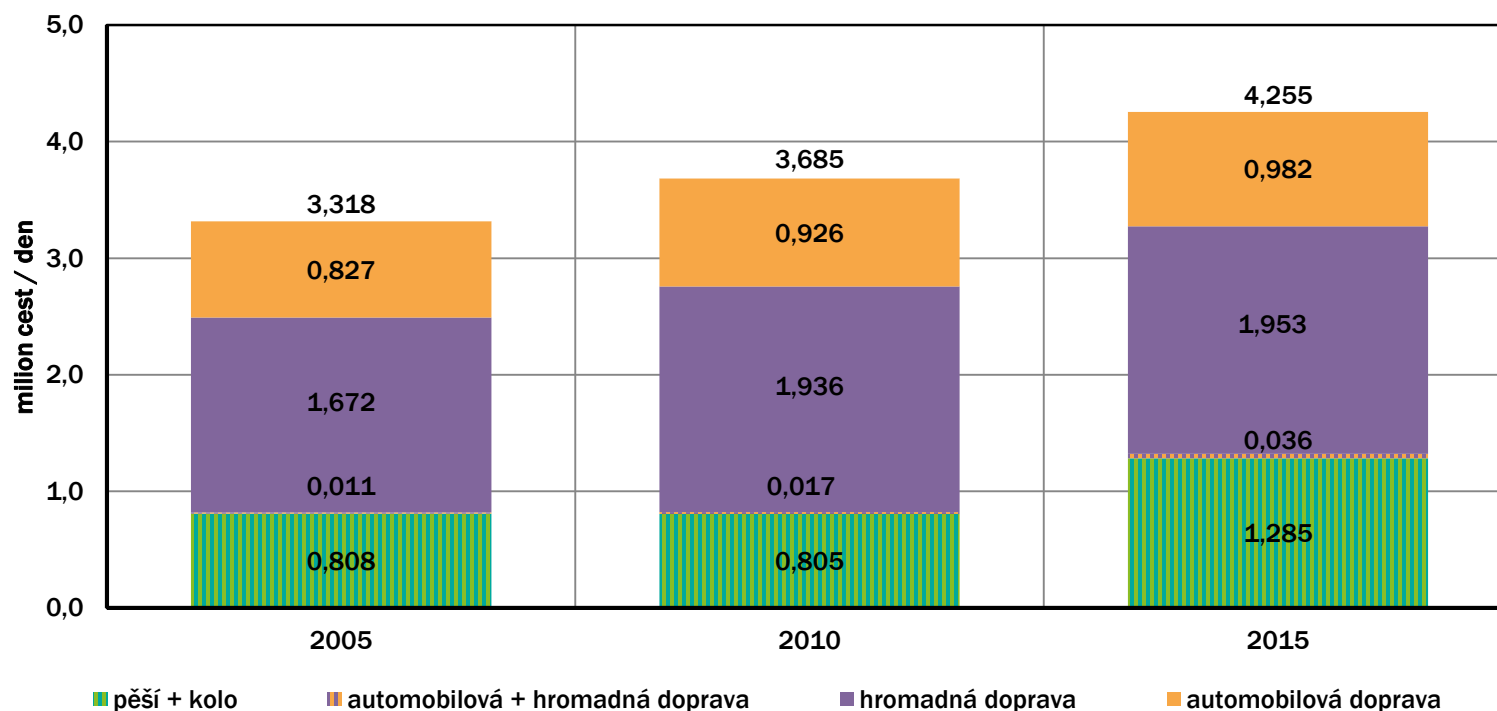
- města Mnichov a Vídeň dokázala zvýšit podíl MHD o 4-5 % vůči IAD během období 3-4 let
- modal split MHD vs. IAD v Praze se za 10 let skoro nezměnil
- modal split všech druhů dopravy (údaje níže) může být ovlivněn rozdílnou metodikou výpočtu (zejména pro chůzi)



Modal split [%]						
	Praha (2015)	Mnichov (2011)	Vídeň (2014)	Budapešť (2014)	Milán (2013)	Krakov (2013)
MHD	46	23	39	45	57	43
IAD	23	33	28	35	37	27
Chůze	30	27	26	18		29
Jízdní kolo	1	17	7	2	6	1

Průzkumy pro zjišťování charakteristik dopravního chování POUZE OBYVATELÉ PRAHY (2005 - 2015)

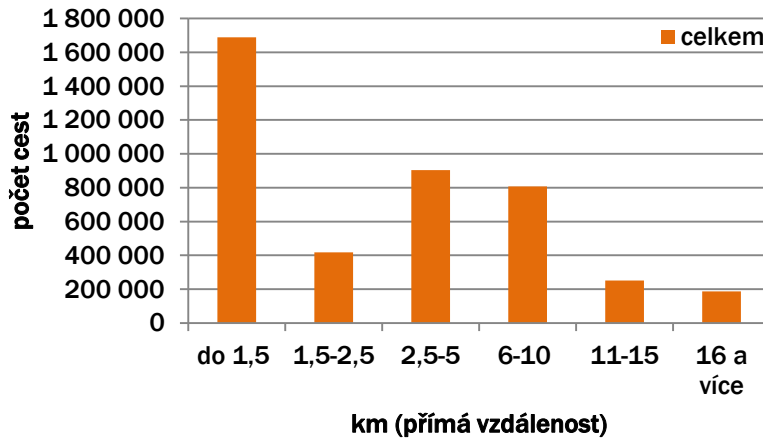
Vývoj celkového počtu cest obyvatel Prahy



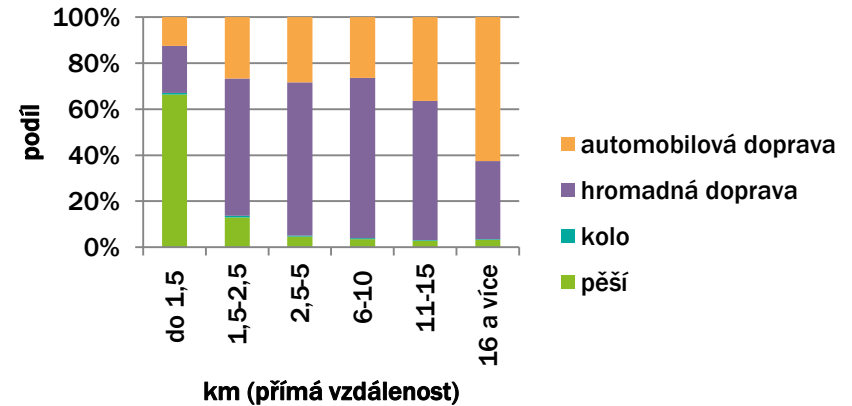
- počet vykonaných cest celkem na obyvatele Prahy roste (r. 2015 i vliv metodiky)
- počet cest za HD - za posledních 10 let nárůst o 17%
- počet cest za IAD - za posledních 10 let nárůst o 19%

Průzkumy pro zjišťování charakteristik dopravního chování POUZE OBYVATELÉ PRAHY (2015)

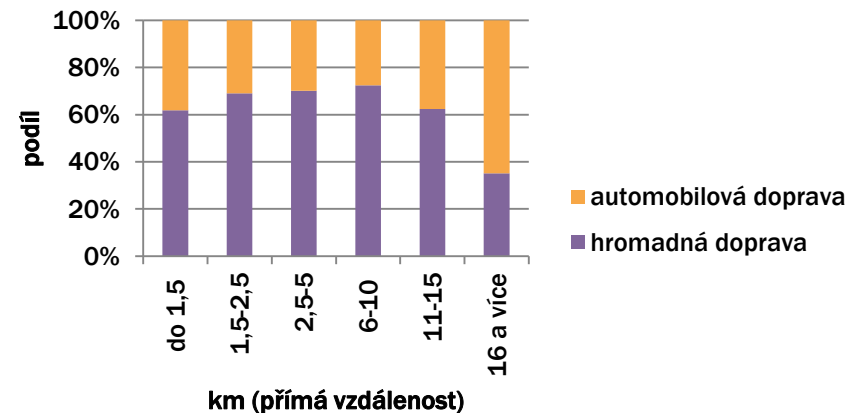
Počet cest dle vzdálenosti



Závislost dělbý na délce cesty



Pouze motorová doprava

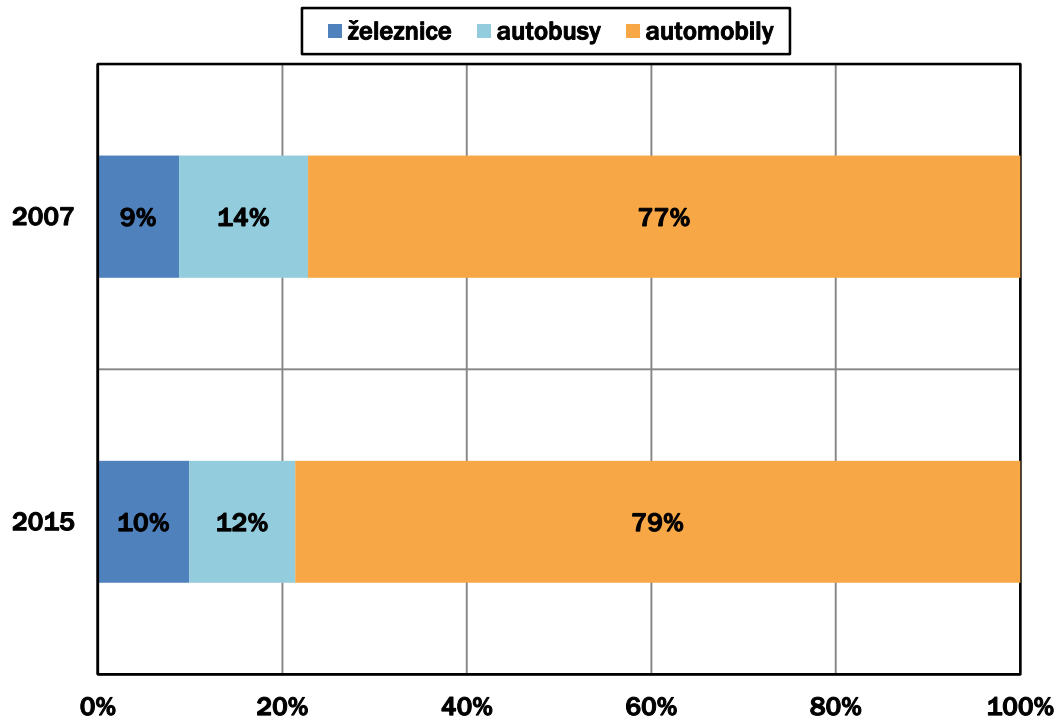


- u krátkých cest převažuje doprava pěší
- při cestách nad 10 km stoupá podíl automobilové dopravy

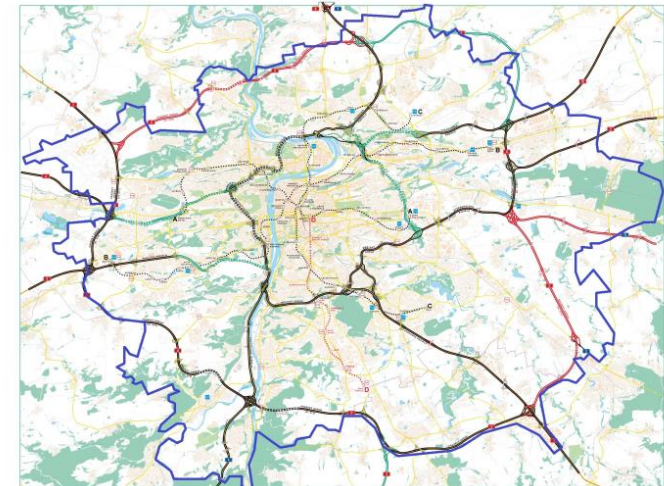
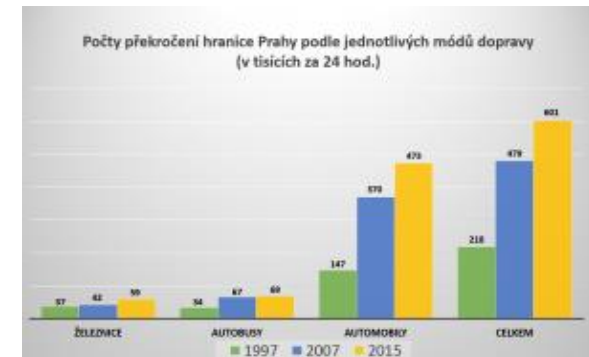
Průzkumy pro zjišťování charakteristik dopravního chování

KORDÓNOVÉ PRŮZKUMY (2007 a 2015)

Vývoj dělby přepravní práce na hranicích (oblasti) Prahy
2007, 2014/2015, pracovní den, směr z Prahy



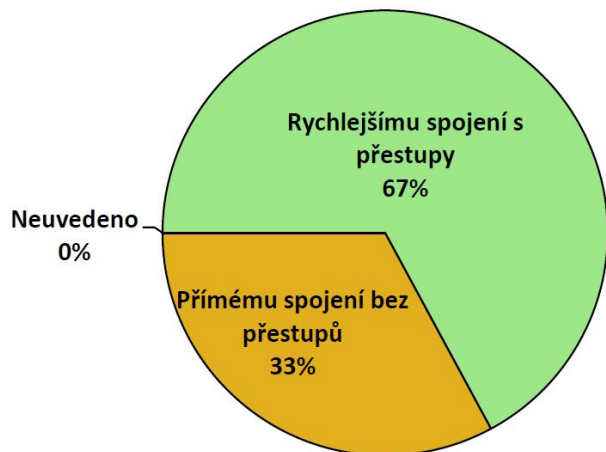
Vývoj počtu osob překračujících hranice (oblasti) Prahy



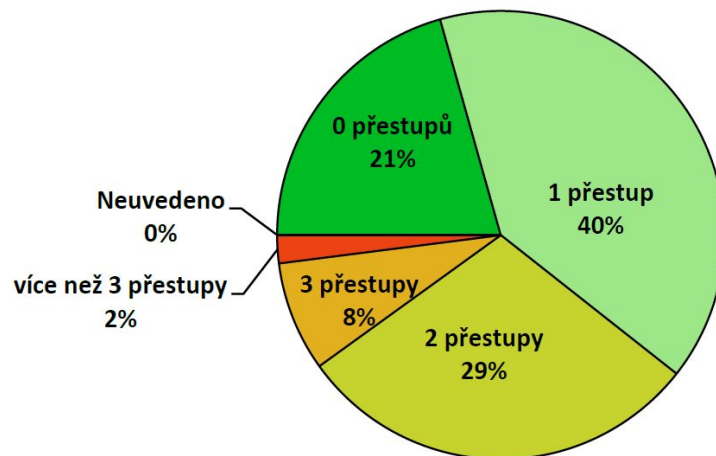
- u vnější dopravy výrazně převažuje automobilová doprava
- zdroj: kordónové průzkumy na hranici Prahy (za Pražským okruhem)

Anketní průzkum spokojenosti cestujících PID PŘESTUPY (2015)

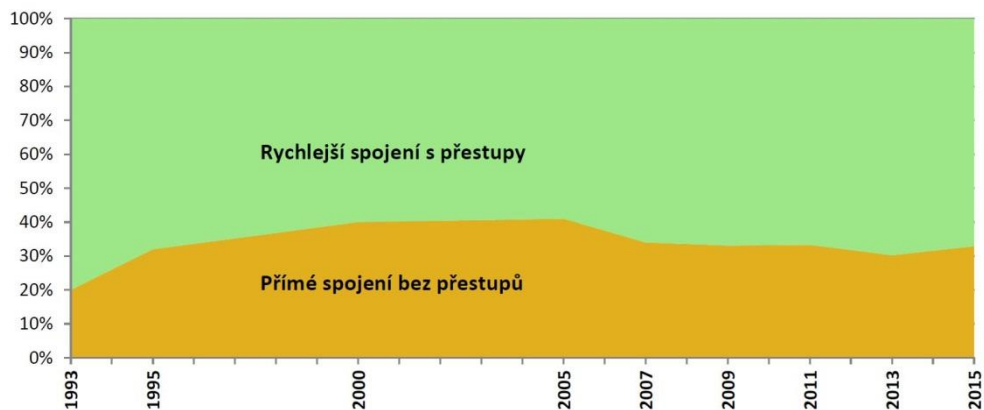
Při cestě prostředky PID dáváte přednost



Počet přestupů při cestě v PID



Vývoj preferencí od roku 1993



Průměrný počet přestupů

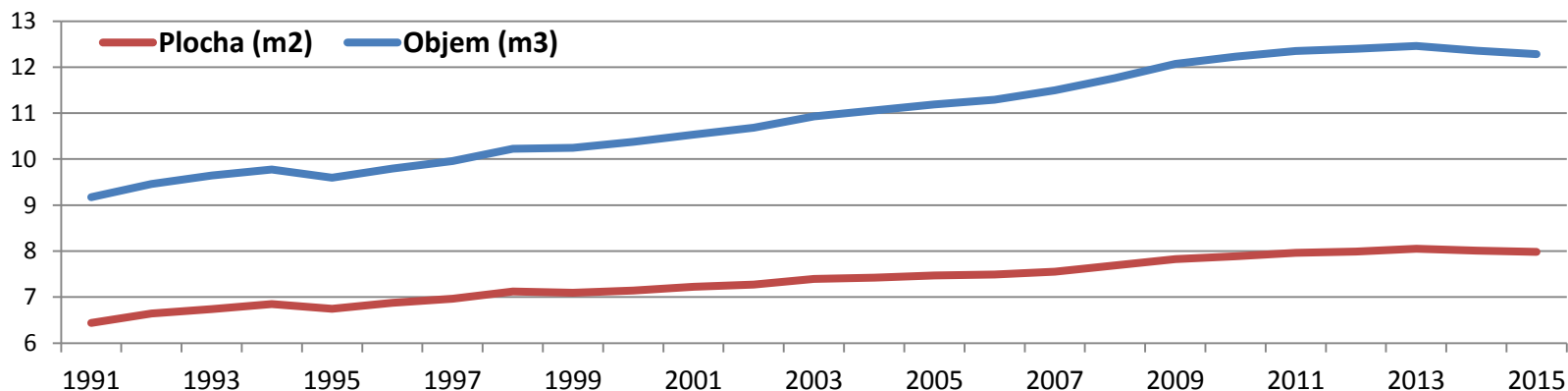
2007	2009	2011	2013	2015
1,79	1,46	1,26	1,47	1,31

Využití osobních automobilů

Průměrná obsazenost osobních automobilů (osob na vozidlo)

Rok	Centrum (centrální kordon)	Vnější pásmo (vnější kordon)	Praha celkem
1990	1,57	1,90	1,71
2000	1,37	1,49	1,44
2010	1,30	1,30	1,30
2015	1,30	1,30	1,30

Průměrná velikost a objem osobních automobilů (M1) podle data registrace

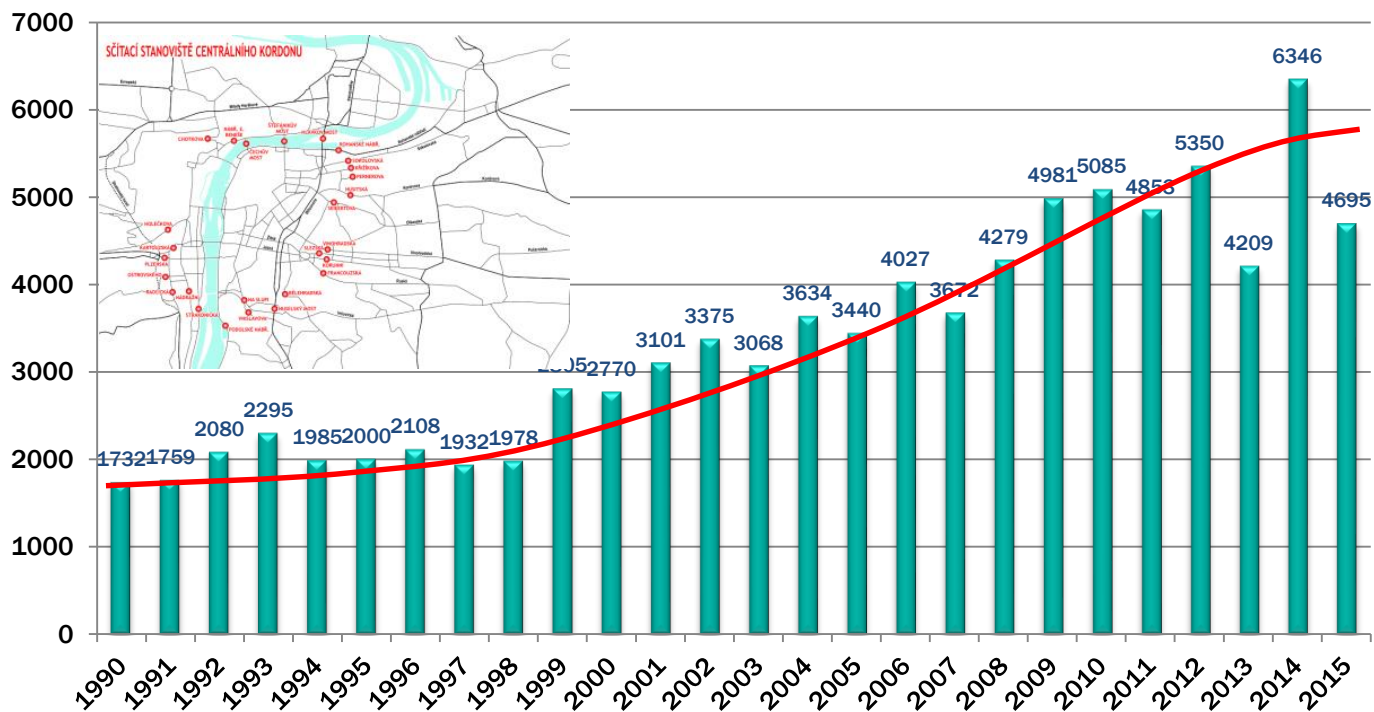


- negativní kombinace zvětšování vozidel a snižování jejich obsazenosti
- tyto trendy vedou ke snižování efektivity IAD a zhoršení podmínek pro parkování

Dlouhodobé variace

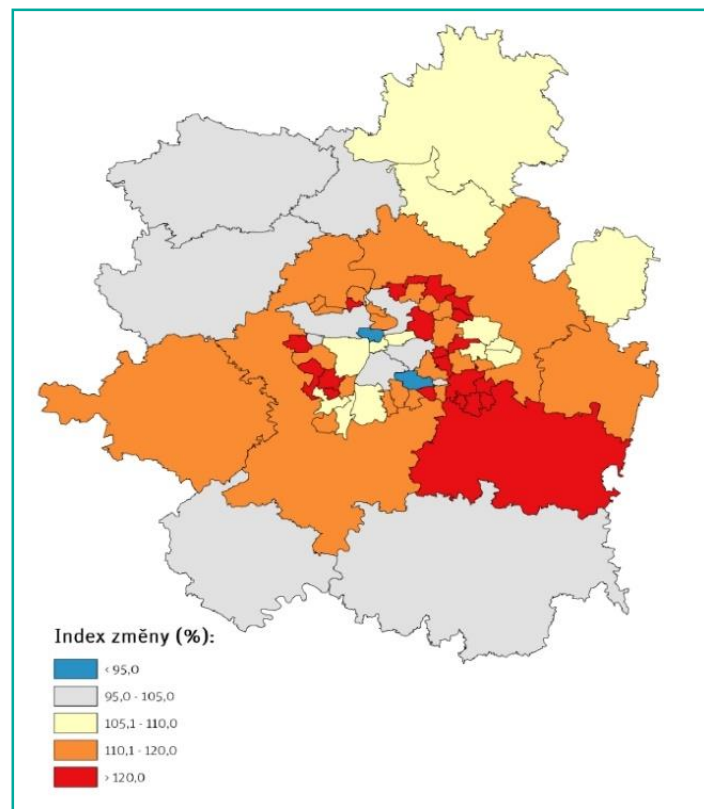
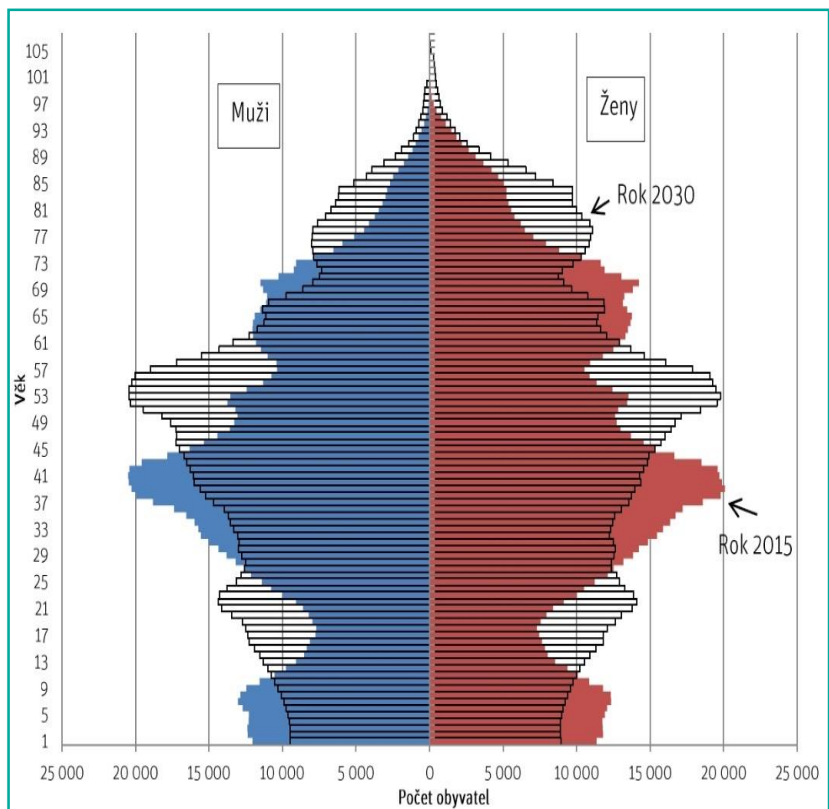
Vývoj intenzit cyklistické dopravy na centrálním kordonu v letech 1990 - 2015

Období: 6-22 hod, oba směry, průměrný pracovní den (jaro)



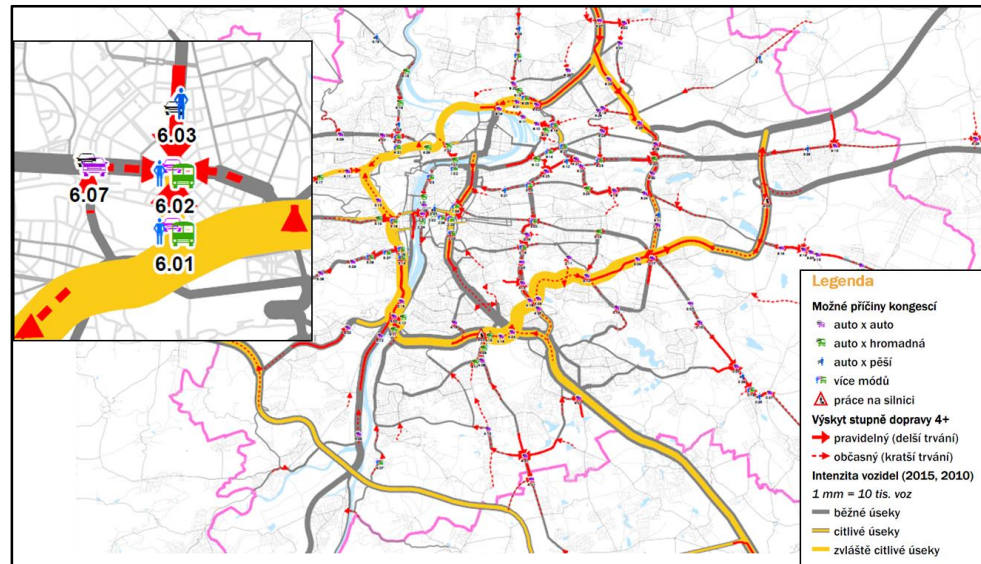
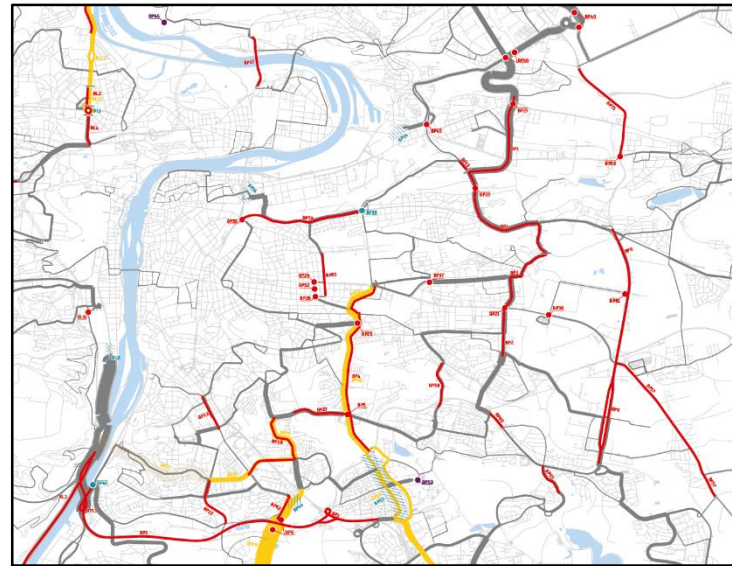
- provádí se jako doplněk kordónových průzkumů - výsledky jsou ovlivněny počasím
- přesto je patrný růstový trend

Demografie – předpokládaný vývoj do 2030

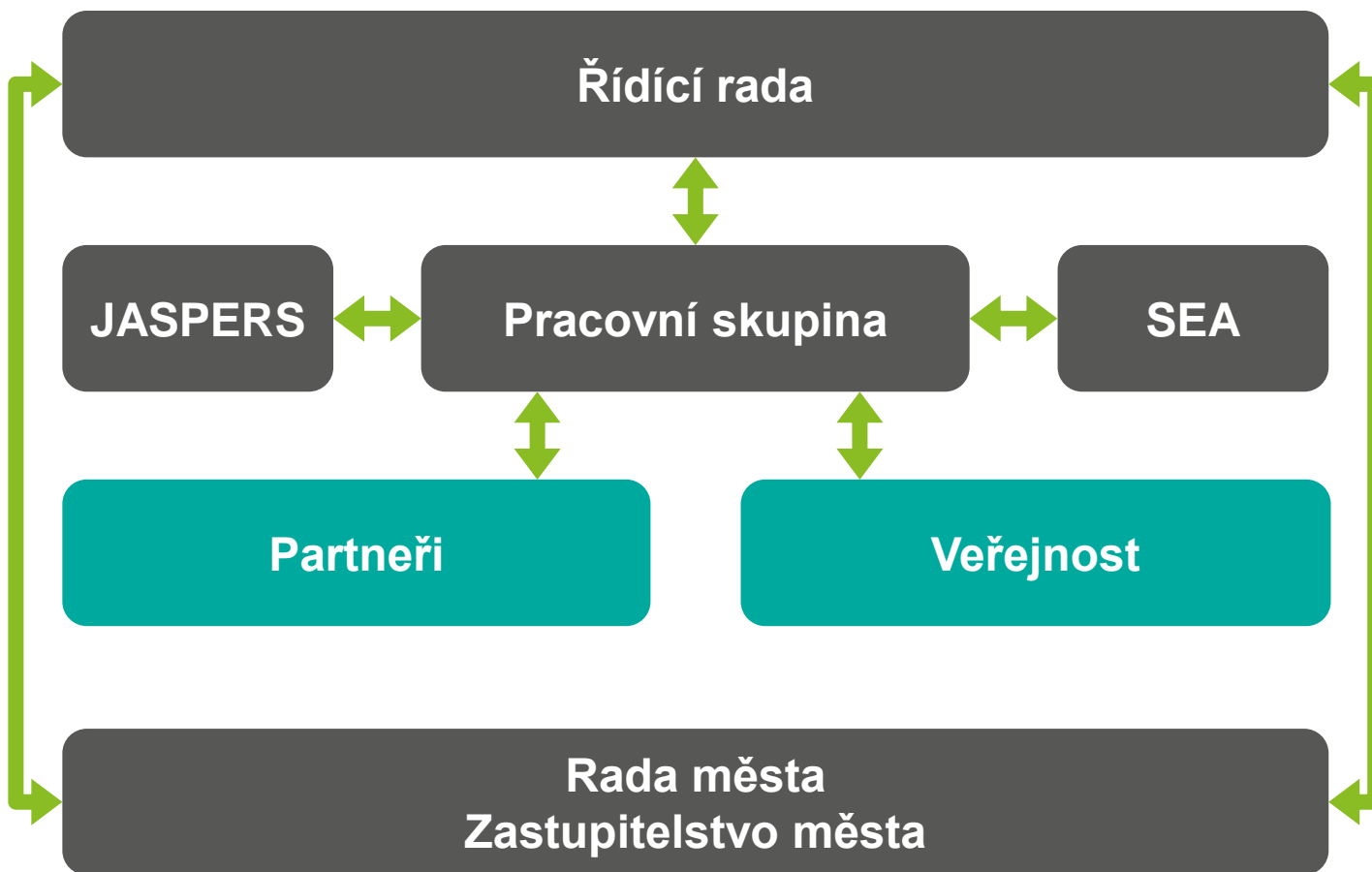


Problémové mapy

- Na základě informací města
- Podněty od veřejnosti
- Automobilová doprava
- MHD
- Cyklistická doprava
- Možnost prohlížení on-line



Zapojení veřejnosti



Proč zapojovat veřejnost

- Zastoupení širokého názorového spektra uživatelů
- Zapojení komunální reprezentace (57 městských částí)
- Začlenění odborníků z příbuzných oborů
- Názorová otevřenost mimo tým zadavatele
- Hledání společného konsensu ve strategickém rozhodování
- Povědomí o procesu a výsledcích Plánu mobility

Úrovně participace

Výběr

Nároky

Kompetence

Partneři

- Oslovení účastníci
- Vyvážené zastoupení aktérů
- Omezený počet

- Seznámení s podklady
- Účast na jednáních (cca 1/2 dne)

- Rozhodování strategických kroků
- Prioritizace
- Individuální návrhy

Veřejnost

- Bez omezení počtu
- Reprezentativní výběr v případě průzkumů

- Asistované vyplňování dotazníků
- Nízká časová náročnost

- Možnost připomínek
- Individuální podněty

Formy participace

Analýza

Scénáře

Návrh

Partneři

- Workshop (kulaté stoly)
- Individuální konzultace

- Workshop (kulaté stoly)

- Workshop (kulaté stoly)
- Individuální konzultace

Veřejnost

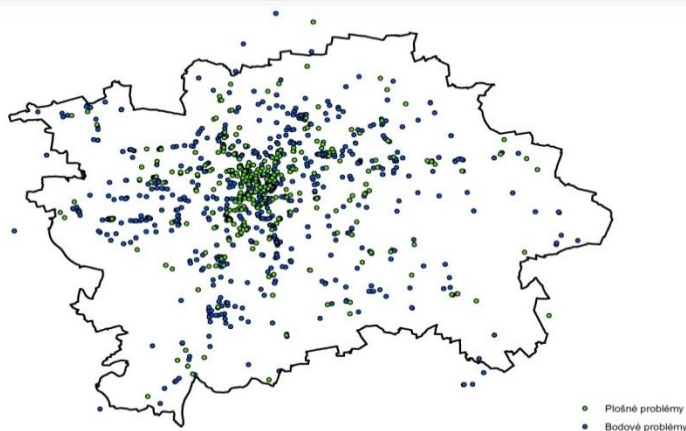
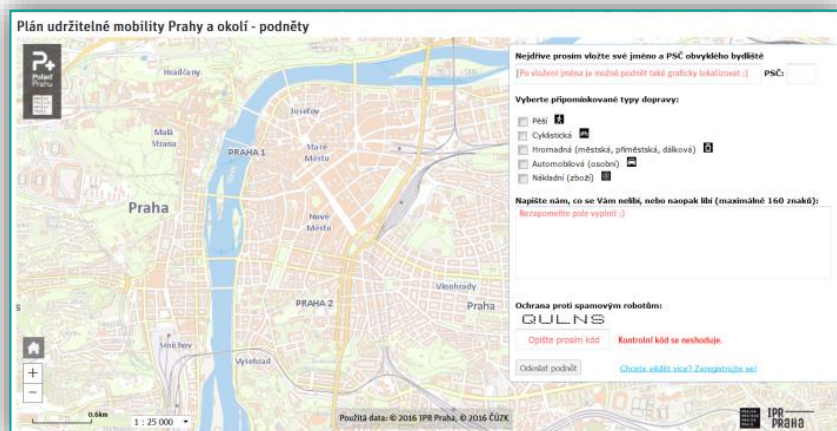
- Online sběr podnětů

- Sociologický průzkum
- Panelová diskuze

- Panelová diskuze
- Výstava

Podněty od veřejnosti v části Analýza

- Webová aplikace www.poladprahu.cz
- 2689 podnětů (text + lokalizace)
- Nejvíce podnětů z Prahy 4 a Prahy 6



Kategorie problému	mimo Prahu	Praha	Celkový součet
Bezpečí	16	158	174
Kongesce	29	165	194
MHD, Parkování	50	659	709
Chybějící infrastruktura	51	428	479
Obsluha	84	326	410
Přetížená MHD	4	34	38
Nevyhovující infrastruktura	43	419	462
Úlet	0	14	14
Životní prostředí	2	89	91
Jiné	16	102	118
Celkový součet	295	2394	2689

Panelová diskuse s veřejností



Workshop s partnery projektu



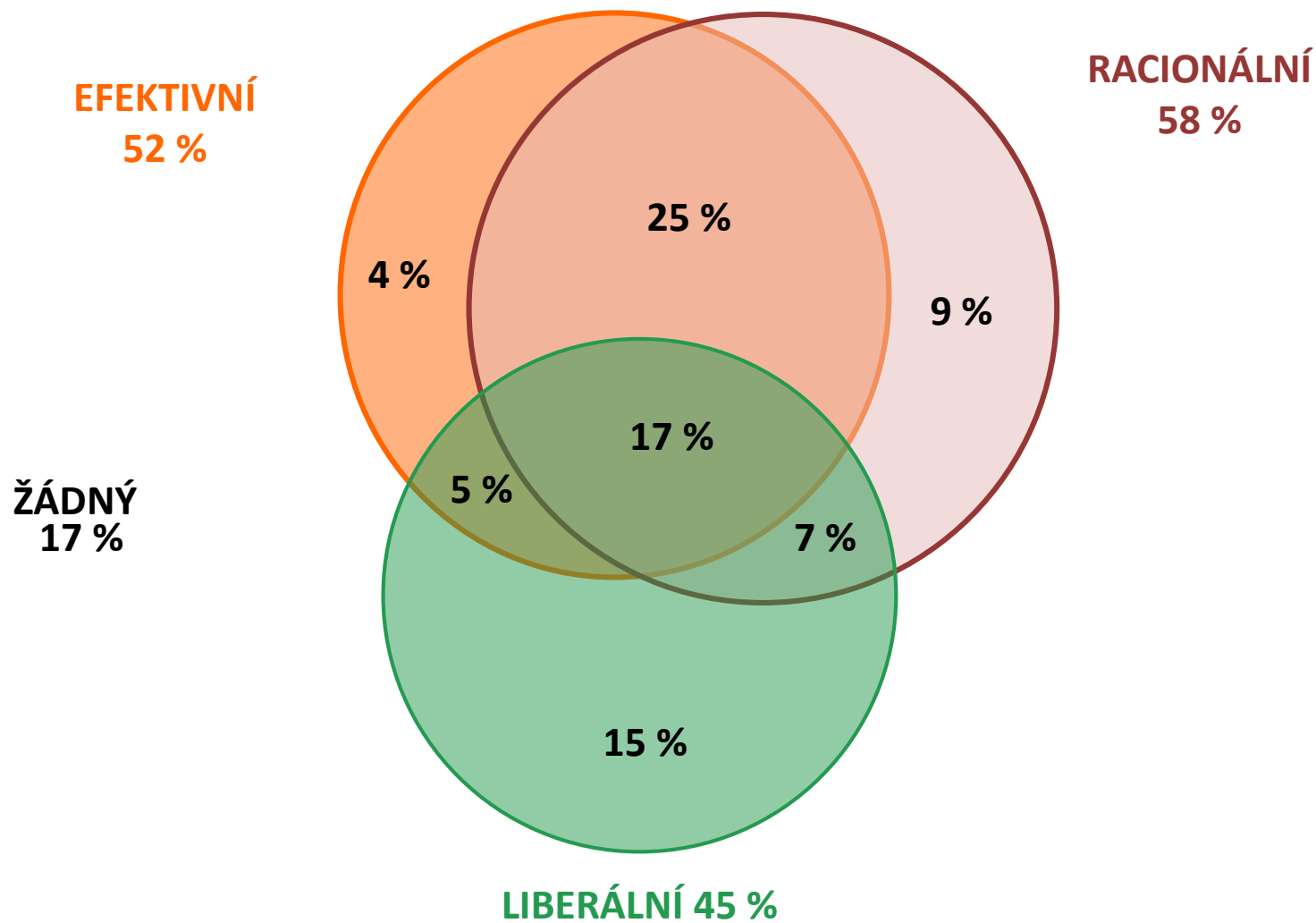
Sociologický průzkum scénářů mobility

Chci, aby...

	EFEKTIVNÍ	RACIONÁLNÍ	LIBERÁLNÍ
01. železniční doprava do okolí Prahy byla posílena.	Dark Green	Light Green	Light Red
02. síť metra v Praze byla rozšířena.	Dark Green	Light Green	Light Red
03. v Praze vznikaly nové tramvajové tratě.	Dark Green	Dark Green	Light Green
04. byl dokončen vnější dálniční okruh kolem Prahy.	Light Green	Light Green	Dark Green
05. byl dokončen východní městský okruh od tunelu Blanka směrem k Jižní spojce.	Light Red	Red	Dark Green
06. vznikly nové silnice, které propojí vnější dálniční okruh s městským okruhem.	Red	Red	Dark Green
07. šlo více peněz do oprav stávajících ulic a chodníků.	Light Green	Dark Green	Light Green
08. ulice ve městě poskytovaly více prostoru pro lidi a zeleň.	Light Green	Dark Green	Light Green
09. ulice ve městě poskytovaly méně prostoru pro auta.	Light Green	Dark Green	Light Red
10. autobusy a tramvaje měly na semaforech přednost před auty.	Dark Green	Dark Green	Light Red
11. se lépe jezdilo na kole do práce nebo do školy.	Light Green	Dark Green	Light Green
12. se jízdní kolo mohlo půjčovat přímo na ulici.	Dark Green	Dark Green	Light Green
13. se osobní auto mohlo půjčovat přímo na ulici.	Light Red	Light Green	Dark Green
14. se vjezd autem do centra města reguloval pomocí mýtného.	Light Green	Light Red	Dark Green
15. se dále rozšiřovaly parkovací zóny.	Light Green	Light Green	Light Green
16. vznikla další záchytná parkoviště P+R s přestupem na veřejnou dopravu.	Dark Green	Light Green	Light Green
17. elektromobily byly zvýhodněny před ostatními auty.	Light Red	Light Red	Dark Green
18. nová zástavba vznikala ve městě, spíše než na polích za městem.	Grey	Dark Green	Light Red

N = 2224

Průniky scénářů mobility



Závěr

Dokončeno

- Výběr externího konzultanta
- Vyhotovení dokumentu Analýza P+
- Návrh scénářů a jejich projednání s veřejností
- Sociologický průzkum
- Iniciováno posouzení SEA

Další kroky

- Předložení dokumentu P+ Scénáře RHMP na vědomí
- Předložení dokumentu P+ Dopravní politika RHMP ke schválení
- Zahájení prací na návrhové části P+
- Modelování a hodnocení opatření
- Návrhová část k diskuzi (únor 2018)

Zajímavosti z průběhu projektu

- Množství dat jednotlivých organizací
- Minimum informací v oblasti city logistiky a pěších
- Výrazný nepoměr mezi informací o HMP a Stčk
- Nevyužitý potenciál pokročilých nástrojů řízení dopravy
- Nízká míra zohledňování provozních nákladů při realizaci investičních akcí a jejich soustavný růst
- Vnitřní dluh na údržbě stávající infrastruktury
- Nárůst hybnosti rychlejší než reakce infrastruktury i služeb

www.poladprahu.cz
mobilitapraha@praha.eu