



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 13

Návrhová část

Akční plán

Reg. č. projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_119/0014689

Úřad městské části Praha 13
Sluneční náměstí 2580/13
158 00 Praha 5

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 13

Návrhová část

Akční plán

Listopad 2021

Zpracovatel:



HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Sokolovská 100/94
186 00 Praha 8 – Karlín
www.rhdhv.cz
dhvcr@rhdhv.com

OBSAH

1	ÚVOD	5
2	METODICKÝ POSTUP TVORBY NÁVRHOVÉ ČÁSTI	6
2.1	NÁVRHOVÁ OBDOBÍ	7
3	VIZE MOBILITY	8
4	STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE	10
4.1	MĚSTSKÁ ČÁST S UDRŽITELNÝM DOPRAVNÍM CHOVÁNÍM	12
5	NÁVRH OPATŘENÍ	18
5.1	PĚŠÍ DOPRAVA	19
5.2	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	29
5.3	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	39
5.4	INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, NÁKLADNÍ DOPRAVA, DOPRAVA V KLIDU, POZEMNÍ KOMUNIKACE	52
5.5	MĚKKÁ OPATŘENÍ	69
6	DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ	76
7	VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	79
8	REALIZACE PARTICIPAČNÍCH AKTIVIT V RÁMCI NÁVRHOVÉ ČÁSTI	87
8.1	PARTICIPAČNÍ AKTIVITY S ODBORNOU A ŘÍDÍCÍ PRACOVNÍ SKUPINOU	87
8.2	PARTICIPAČNÍ AKTIVITY S VEŘEJNOSTÍ.....	89
9	ZÁSOBNÍK AKTIVIT, AKČNÍ PLÁN	90
9.1	ZÁSOBNÍK AKTIVIT.....	90
9.2	AKČNÍ PLÁN	97
10	ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ	99
10.1	IMPLEMENTACE PLÁNU	99
10.2	NASTAVENÍ INDIKÁTORŮ	99
11	SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK	101
11.1	SEZNAM ZKRATEK	101
11.2	SEZNAM OBRÁZKŮ	103
11.3	SEZNAM TABULEK	103
11.4	SEZNAM PŘÍLOH.....	104

1 ÚVOD

Tato závěrečná zpráva „Návrhová část a Akční plán“ je jednou z částí dokumentu Plán udržitelné městské mobility MČ Praha 13. Spolu se závěrečnými zprávami „Analytická část“ a „Komunikační plán“ tvoří nedílnou součást celé dokumentace Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13.

Návrhová část se věnuje strategické koncepci udržitelné dopravy na území městské části Praha 13. Řešeny jsou však i dopravní vazby jak na ostatní městské části hlavního města Prahy, tak na okolní obce a vzdálenější oblasti, které pomocí nadřazené dopravní sítě spadají na území MČ Praha 13.

Na základě analytické části projektu, výchozích strategií z nadřazených dokumentů a pracovních jednání s řídicí skupinou, odbornou skupinou a širší veřejností se návrhová část snaží navrhnout strategii vývoje jednotlivých módů dopravy v městské části a jejím okolí, pro definované časové horizonty a s důrazem na udržitelnou dopravu.

Návrhová část definuje vizi mobility, strategické cíle, specifické cíle a opatření, které by měly napomoci vyřešit problémy a nedostatky, které jsou dnes na stávající pěší, cyklistické i automobilové komunikační infrastrukturu a které byly definované v Analytické části. Zároveň také podpořit, zatraktivnit a rozvinout nejen veřejnou hromadnou dopravu v území, ale i pěší a cyklistickou dopravu jako dopravní prostředek pro každodenní cesty rezidentů i návštěvníků městské části.

Navržená opatření jsou ve zprávě prezentována pomocí jednotlivých karet opatření. Pro každé opatření byla vytvořena jedinečná karta, pomocí které je dané opatření popsáno. Karta opatření obsahuje název opatření, zařazení do dopravního módu, popis opatření, návrh typové aktivity, časové horizonty, nositele opatření (kdo za něj zodpovídá), finanční náročnost, návaznost na specifický cíl a návaznost na nadřazené dokumenty.

Navržená opatření jsou dále konkretizována pomocí typových aktivit/projektů. Typové aktivity/projekty jsou rozřazeny do časových horizontů – roky 2025 a 2030.

Vize mobility, strategické cíle, specifické cíle a opatření jsou navrženy s důrazem na dostupnost, bezpečnost, ekologičnost, ekonomičnost, plynulost a kvalitu v principech tzv. SMART cílů. Cílem dokumentu je nastolit určitý „řád“ v dopravě a mobilitě a napomoci městské části k udržitelnému dopravnímu chování v následujících letech. Smyslem realizace navržených opatření a jednotlivých aktivit/projektů je motivovat obyvatele i návštěvníky městské části k využití udržitelných dopravních módů pro své pravidelné i nepravidelné cesty, což by mělo vést k dramatickému zvýšení udržitelného dopravního chování a k rozvoji udržitelného dopravního systému městské části, s důrazem na snížení negativních vlivů na životní prostředí vyvolané motorovou dopravou.

2 METODICKÝ POSTUP TVORBY NÁVRHOVÉ ČÁSTI

K tvorbě návrhové části PUMM bylo možné přistoupit na základě vypracované Analytické části. Návrhová část se skládá z několika dílčích, vzájemně na sebe navazujících částí. První fází bylo vytvoření vize mobility. Vize mobility byla z velké části převzata z již existujícího nadřazeného dokumentu – Strategického plánu městské části Praha 13 na období 2018 – 2024. Vize MČ ve Strategickém plánu z velké části odpovídala potřebám Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13, byla pouze mírně dopravena, aby co nejlépe vystihovala vizi mobility pro návrhové období.

Na základě analytické části projektu, nadřazených dokumentů a sestavené vize následně probíhalo sestavování strategických cílů. I strategické cíle byly konstruovány v návaznosti na Strategický plán a plně korespondují se strategickými cíli navrženými v tomto nadřazeném dokumentu. Na strategické cíle následně navazují cíle specifické. Specifické cíle konkretizují a dále rozvíjejí strategické cíle.

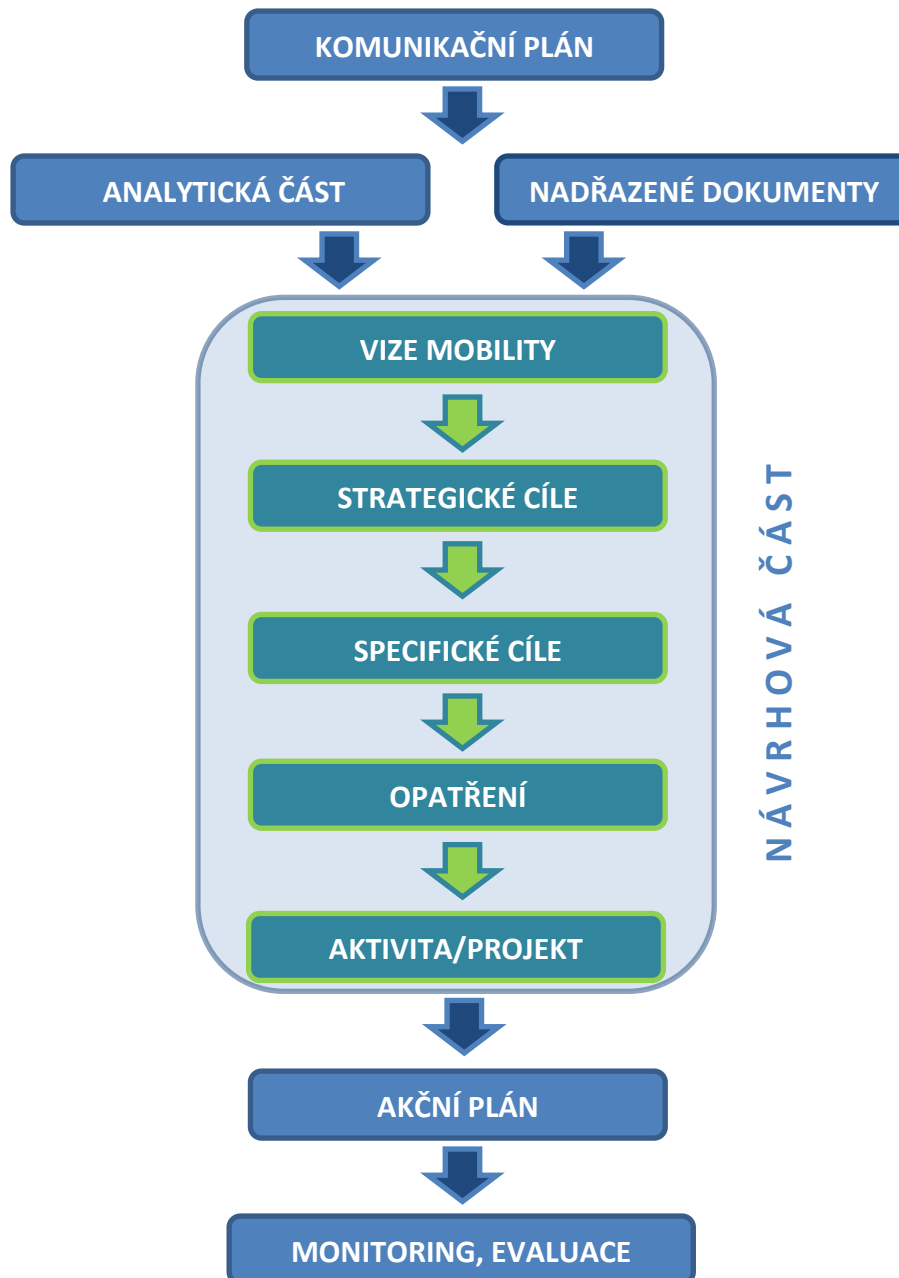
Hlavním jádrem tvorby návrhové části bylo sestavování souborů konkrétních opatření. Smyslem opatření je naplnění specifických a strategických cílů a vize mobility. Opatření by měla být vhodně navržena tak, aby mohla být v návrhových horizontech reálně uskutečňována a mohly tak být naplňovány definované strategické a specifické cíle. Byl vytvořen zásobník opatření, který byl následně roztríděn do čtyř samostatných dopravních módů (kategorií dopravních módů) pro lepší orientaci. Těmito kategoriemi jsou:

- Pěší doprava
- Cyklistická doprava
- Veřejná hromadná doprava
- Individuální automobilová doprava, nákladní doprava, doprava v klidu, pozemní komunikace
- Management mobility

Navržená opatření, resp. typové aktivity/projekty, přiřazené k těmto opatřením, byly zařazeny do výhledových horizontů 2025 a 2030. Z typových aktivit/projektů byl vytvořen akční plán pro následující období 2 let (2022, 2023).

Poslední částí je nastavení procesu implementace, monitoringu a evaluace. Zde jsou nastaveny principy a nástroje pro zpětné hodnocení realizovaných opatření a aktivit/projektů, resp. plnění stanovených specifických cílů, strategických cílů a vize mobility.

Grafické znázornění etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13 zobrazuje [Obrázek 1](#).



Obrázek 1 Etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility (zdroj: RHDHV, Metodika pro přípravu PUMM ČR)

2.1 NÁVRHOVÁ OBDOBÍ

Pro návrhy v Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13 byly stanoveny tyto návrhové časové horizonty:

- rok 2025 (krátkodobý horizont)
- rok 2030 (střednědobý horizont)

3 VIZE MOBILITY

Žádoucí budoucí podobu cílového stavu mobility ve městě prezentuje vize mobility. Vize mobility představuje jednoduchý popis její podoby v následujících návrhových obdobích a popis ideálního stavu, kterého chce město svojí strategií dosáhnout. Vize mobility je následně podrobněji definována pomocí strategických cílů, které jsou pak konkretizovány cíli specifickými. Pro město je vize motivační faktor při naplňování stanovených cílů. Klíčové je, aby se s vizí mobility ztotožnilo nejen vedení města, ale i jeho občané.

Při tvorbě vize mobility pro období 2030+ pro Plán udržitelné městské mobility MČ Praha 13 zpracovatel vycházel primárně ze Strategického plánu městské části Praha 13. Přihlédnuto bylo i k nadřazeným dokumentům aglomerace, Středočeského kraje, České republiky a Evropské unie. Dalším podkladem byla analytická část Plánu udržitelné městské mobility, ve které jsou zapracovány mimo jiné poznatky občanů získané v rámci anketního průzkumu. V analytické části byl podrobně popsán stávající stav městské části z pohledu její polohy, stavu dopravní infrastruktury pro motorovou i nemotorovou dopravu. Klady a zápory současného stavu na území městské části z pohledu dopravy, bezpečnosti a dalších parametrů jsou rozebrány ve SWOT analýzách pro jednotlivé řešené okruhy.

Plné znění vize mobility 2030 pro Plán udržitelné městské mobility MČ Praha 13:

MOTTO: „MODERNÍ MĚSTO, KDE BY CHTĚL ŽÍT KAŽDÝ“



Udržitelná doprava na území MČ Praha 13 přispívá k **vyšší kvalitě života** a k nižším negativním dopadům na životní prostředí.



Na území MČ Praha 13 existují **bezpečné a bezbariérové pěší trasy** a dostatek obyvatelského prostoru.



System linek **MHD/PID zajišťuje výbornou dostupnost** v rámci metropole. Veřejná doprava je spolehlivá, kvalitní a ekologická a disponuje moderním vozovým parkem.



Hustá síť cyklotras podporuje využití jízdních kol k rychlé a ekologické dopravě při každodenních cestách.



Existuje **kvalitní napojení cyklistické i automobilové dopravy na nadřazenou síť**, okolní městské části a obce.



Implementace chytrých řešení a **rozvoj inteligentních dopravních systémů** v kombinaci s jednotlivými módy dopravy podporují udržitelnou mobilitu, která je konkurenceschopná automobilové dopravě.



Dopravní síť je bezpečná pro všechny účastníky dopravního provozu.



Na území MČ je organizován **system parkování automobilů**, který umožňuje uspokojivé parkování rezidentům a vymezuje záchytné parkování návštěvníků systémem P+R.

4 STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE

Smyslem návrhu strategických a specifických cílů je podrobněji vytyčit cestu, jakým způsobem naplňovat vizi mobility. Strategické cíle vycházejí z nadřazených evropských, národních, krajských a městských dokumentů v oblasti dopravy, životního prostředí, ekonomické a sociální oblasti a jsou doplněny o cíle městské části, které vzešly z analytické části projektu a ze Strategického plánu městské části Praha 13 pro období let 2018 – 2024. Specifické cíle jsou podrobnější a dále zpřesňují a konkretizují strategické cíle. Specifické cíle poté obsahují zásobník konkrétních opatření, která bude vhodné v návrhových obdobích realizovat pro uplatnění a naplnění principů udržitelné městské mobility.

Ke každému specifickému cíli byl na závěr stanoven indikátor plnění, dle kterého bude moci městská část zpětně evaluovat jeho naplnění. Indikátorům se věnuje samostatná [kapitola 10](#).

Plán udržitelné městské mobility MČ Praha 13 je prezentován těmito strategickými (→) a specifickými cíli (⇒):

→ **Městská část s udržitelným dopravním chováním**

- ⇒ SC1 Zkvalitňování dopravní obslužnosti MČ
- ⇒ SC2 Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury
- ⇒ SC3 Podpora nemotorové dopravy

→ **Kvalitní dopravní infrastruktura**

- ⇒ SC4 Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury
- ⇒ SC5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury
- ⇒ SC6 Zvyšování kvality veřejné dopravy
- ⇒ SC7 Rozvoj a údržba komunikační sítě městské části

→ **Řešení problematiky dopravy v klidu**

- ⇒ SC8 Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba
- ⇒ SC9 Management parkování

→ **Chytrá a inteligentní doprava**

- ⇒ SC10 Rozvoj inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení
- ⇒ SC11 Optimalizace městské logistiky (citylogistika)

→ **Bezpečné místo pro život s bezbariérovou dostupností**

- ⇒ SC12 Zajištění bezpečnosti na infrastruktuře a ve veřejném prostoru
- ⇒ SC13 Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru, u veřejných budov a na ostatní stávající infrastruktuře

→ **Zlepšení životního prostředí v městské části**

- ⇒ SC14 Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon
- ⇒ SC15 Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

→ **Podpora managementu mobility**

- ⇒ SC16 Marketingová podpora udržitelné mobility městské části
- ⇒ SC17 Participace s veřejností v otázkách mobility

Následuje detailnější popis jednotlivých strategických a specifických cílů.

4.1 MĚSTSKÁ ČÁST S UDRŽITELNÝM DOPRAVNÍM CHOVÁNÍM

Z analytické části vyplynulo, že přes městskou část Praha 13 vykoná tranzitní dopravu cca 28 tisíc vozidel za 12 hodin a cca 5 tisíc vozidel je na území městské části odstaveno návštěvníky na 4 hodiny a více. Další zatížení komunikační sítě je vyvoláno cestami v rámci městské části. Je proto žádoucí, aby se aktivně podporovala veřejná, pěší a cyklistická doprava a vytvořila se i možnost využití služeb sdílené mobility. Dále je vhodné realizovat opatření, která sníží na území městské části intenzity tranzitní dopravy a počet dlouhodobě parkujících návštěvnických vozidel.

Podpora udržitelných forem dopravy přispěje k lepšímu a rychlejšímu pohybu obyvatel nejen na území městské části, ale i v jejím okolí, sníží se hluk a znečištění ovzduší a obecně se zvýší kvalita života ve městě. Smyslem je podpořit využívání udržitelných forem dopravy na úkor využívání individuální automobilové dopravy a docílit tak příznivějšího rozložení dělby přepravní práce ve prospěch těchto módů.

4.1.1 SC1 Zkvalitňování dopravní obslužnosti MČ

Síť městské hromadné dopravy poměrně dobře pokrývá celé území městské části. Opatření však řeší problematiku těch lokalit, která v současné době nejsou dopravně obsloužena nebo mají delší docházkovou vzdálenost na nejbližší zastávku veřejné dopravy. V rámci naplnění cíle je také potřeba se zaměřit na kapacitní posilování vybraných linek a možnosti rozšíření noční dopravy do neobsložených lokalit městské části.

4.1.2 SC2 Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury

V tomto cíli jde o podporu sdílené mobility, a to pomocí různých motivačních aktivit vedoucích k rozvoji služeb sdílené mobility na území městské části. Doplnuje ho platforma pro sdílení informací o sdílené mobilitě.

4.1.3 SC3 Podpora nemotorové dopravy

Cílem opatření je motivovat obyvatele městské části k většímu využívání jízdního kola a chůze, jakožto nejpřirozenějšího způsobu přemísťování. Proto je potřeba podpora legislativních opatření týkající se pěší a cyklistické dopravy a realizace generelu stávající sítě a návrh nové, která bude pro účastníky bezpečná, komfortní a atraktivní.

4.2 KVALITNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Z analytické části vyplynulo, že dopravní infrastruktura má na území městské části Praha 13 obecně několik nedostatků. Tento strategický cíl řeší infrastrukturu jak pro motorovou, tak i nemotorovou dopravu. Zabývá se hlavně rozvojem a modernizací již existující komunikační sítě, částečně vytváří také novou síť. Věnuje se i problematice parkování a bezpečností pěších a cyklistů.

4.2.1 SC 4 Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

Tento cíl se zaměřuje na rozvoj a modernizaci pěší infrastruktury na území městské části. Mimo to opatření upozorňují na potřebnou modernizaci komunikací pro pěší, která je nezbytná pro každodenní pohyb po území městské části. Tímto cílem lze dosáhnout kvalitnější nabídky pěší infrastruktury, zvýšení atraktivity pěší dopravy a změny dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných dopravních módů.

4.2.2 SC5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

Hlavním účelem je vytvořit vhodné podmínky pro cyklistickou dopravu, především pro každodenní dopravní funkci, která je nejen na území městské části potřebná. Je žádoucí zvýšit podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce. Základem je rozvoj cyklistických tras ve formě ucelené sítě infrastruktury, vybudování návazné doplňkové infrastruktury, dobudování a modernizace stávajících úseků. Ohled musí být brán také na zvýšení bezpečnosti těchto účastníků silničního provozu.

4.2.3 SC6 Zvyšování kvality veřejné dopravy

Předmětem tohoto cíle je zkvalitnění veřejné hromadné dopravy, tzn. zajistit preferenci vozidel hromadné dopravy na komunikační síti, zvýšit komfort cestujících v přestupních uzlech jejich modernizací, zvýšit komfort na zastávkách, přizpůsobit a zpřístupnit jak autobusové zastávky, tak stanice metra pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, starší občany, maminky s kočárky apod., poskytovat kvalitní informace o dopravě v reálním čase a dbát na čistotu, úklid a atraktivitu prostředí zastávek, stanic i samotných vozidel.

4.2.4 SC7 Rozvoj a údržba komunikační sítě městské části

Tento cíl zastřešuje veškerý rozvoj, stavební úpravy a údržbu na základní komunikační síti městské části Praha 13 pro motorovou dopravu. Cílem opatření je zvýšit efektivitu komunikační sítě. Monitoringem a pasportizací stávajících komunikací lze odhalovat závady sítě a následně ji efektivně opravovat.

Výstavbou nových nadřazených komunikací nebo jejich modernizací lze napomoci rozložit zátěž z automobilové dopravy na širší komunikační síť a tím snížit intenzity dopravy na sběrné komunikační síti městské části. Eliminací nebezpečných míst se rovněž zvýší celková bezpečnost na komunikacích městské části.

4.3 ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY DOPRAVY V KLIDU

Z analytické části vyplynulo, že obsazenost parkovacích kapacit na veřejně přístupných plochách se ve většině lokalit městské části pohybuje ve dne mezi 81–100 % a v noci dosahuje obsazenost až 142 %. Ze zjištěných údajů je patrné, že dostupná kapacita parkovacích stání v některých lokalitách nepokrývá poptávku po parkování. Deficit parkovacích stání navíc vzrůstá se stupněm automobilizace, jehož trend je v posledních letech stále vzrůstající.

Dalším problémem v oblasti parkování městské části je dlouhodobé parkování návštěvníků, převážně z okolních obcí, případně okolních městských částí. Z výsledků vyplývá, že v době průzkumů dlouhodobě parkovalo na území MČ cca 5 tisíc návštěvnických vozidel. Cíle jsou zaměřeny na možné způsoby řešení.

4.3.1 SC8 Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba

Nedostatečné parkovací kapacity jsou převážně v oblastech, ve kterých se nachází vysokopodlažní (sídlištní) zástavba. Z tohoto důvodu je potřeba prověřit možnosti optimalizace parkovacích kapacit změnou organizace dopravy nebo výstavbou nových objektů.

4.3.2 SC9 Management parkování

Vhodné nastavení managementu parkování může mít velký přínos pro městskou část. Městská část prostřednictvím navržených opatření může vhodně regulovat stání především v exponovaných oblastech, regulovat počet parkujících vozidel, motivovat řidiče používat záchytná parkoviště a kombinovat je s ostatními druhy dopravy pro dosažení svých cílů. V kombinaci s inteligentním systémem parkování dojde současně k celkovému zlepšení dopravní situace a životního prostředí ve městě.

4.4 CHYTRÁ A INTELIGENTNÍ DOPRAVA

Inteligentní dopravní systém je dnes již běžnou součástí vyspělých společností. Kromě optimalizace dopravního proudu a citylogistiky tento strategický cíl rozvíjí městskou část a umožňuje mu držet krok s moderním světem.

4.4.1 SC10 Rozvoj inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení

Tento cíl sleduje realizaci inteligentního dopravního systému. Jednotlivá opatření tohoto cíle jako celek vytvářejí inteligentní dopravní systém, který jde jednoduše řídit a přináší obyvatelům městské části značné výhody. Ať už jde o moderní inteligentní zastávky, dynamické řízení provozu či inteligentní navigační prvky. Tento celý systém se neobejde bez monitorujících prvků.

4.4.2 SC11 Optimalizace městské logistiky (citylogistika)

Vhodnými restrikcemi městské logistiky je možné eliminovat zbytnou nákladní dopravu na území městské části Praha 13. Její správné usměrnění, rozvoj ploch pro ni určených a využití více druhů dopravy přispěje k lepší mobilitě a životnímu prostředí.

4.5 BEZPEČNÉ MÍSTO PRO ŽIVOT S BEZBARIÉROVOU DOSTUPNOSTÍ

V dnešní době je vyvíjen velký celospolečenský tlak na zvyšování bezpečnosti dopravy. Z průzkumů mezi obyvateli městské části vyplývá, že kromě bezpečnosti na komunikacích je pro občany důležité řešit i bezpečnost v prostředcích hromadné dopravy a na veřejných prostranstvích. Následující navržené cíle a opatření by měly podpořit zvýšení bezpečnosti obyvatel ve všech problematických oblastech.

Pro zajištění lepší dostupnosti jednotlivých cílů na území městské části je potřeba realizovat taková opatření, které umožní obyvatelům jednoduchou a bezpečnou dopravu. K dosažení tohoto cíle je zapotřebí realizovat opatření, která zajistí bezbariérovou dostupnost veřejných cílů a veřejné dopravy všem obyvatelům města pomocí rekonstrukce nebo zřízením nových zastávek. Lepší a bezpečnější dostupnost vybraných lokalit na území městské části lze také dosáhnout zavedením zklidňujících opatření na vytipovaných trasách.

4.5.1 SC12 Zajištění bezpečnosti na infrastruktuře a ve veřejném prostoru

Se vzrůstající automobilovou dopravou je potřeba řešit kolizní místa jak komunikacích pouze pro motorová vozidla, tak i mezi komunikacemi pro motorovou a nemotorovou dopravu. Na území městské části se vyskytují místa, na kterých není zajištěno bezpečné překonání silnic pěšími a cyklisty. Z tohoto důvodu je nutné odstranit riziková místa na těchto komunikacích, realizovat nová bezpečná místa pro překonání páteřních komunikací, realizovat zklidňující

opatření a průběžně zvyšovat bezpečnost všech účastníků silničního provozu mimo jiné modernizací a rozšířením veřejného osvětlení.

4.5.2 SC13 Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru, u veřejných budov a na ostatní stávající infrastrukturu

Pro větší využívání pěších tras je potřeba realizovat bezbariérová opatření jak na stávajících, tak i nově budovaných trasách. Takto nově postavené nebo upravené trasy podpoří lepší dostupnost veřejných budov a větší využívání pěší dopravy, což má pozitivní vliv jak na životní prostředí ve městě, tak i na zdraví obyvatel.

4.6 ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V MĚSTSKÉ ČÁSTI

Péče a potřeba ochrany životního prostředí je jedním z nejdůležitějších cílů. Obzvláště pokud se jedná o oblast ležící v blízkosti komunikací s vysokou intenzitou nákladní dopravy. Proto se tento strategický cíl zaměřuje na jeho další ochranu využíváním čisté dopravy. Zejména aktivním podporováním udržitelných dopravních módů, jako je pěší a cyklistická doprava, ale i ekologická veřejná doprava, lze napomoci ke zlepšení životního prostředí ve městě

4.6.1 SC14 Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

Cílem opatření je nadále podporovat využívání autobusů na elektropohon a plně využít nových alternativních pohonů jako je vodík. Neméně důležitá je i podpora elektromobility jako prostředku čisté mobility, jež se stává běžnou součástí dnešních měst. Cílem je přejít na ekologické formy pohonů u co nejvíce vozidel, vč. vozidel všech organizací či společností zřizovaných městem/městskou částí.

4.6.2 SC15 Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

Tento cíl se snaží vhodnými úpravami na komunikační síti a jejím okolí snížit negativní vlivy z dopravy na obyvatele městské části Praha 13. Modernizací povrchů komunikací, realizací opatření na snížení rychlosti vozidel a podporou rozvoje vozidel na alternativní pohony je možné snižovat hluk a emise z dopravy.

4.7 PODPORA MANAGEMENTU MOBILITY

Nástroje managementu mobility jsou založeny na kvalitním informování, intenzivní komunikaci, organizaci mobility a její koordinaci. Pro management mobility je důležité ovlivňování lidské volby dopravního módu předtím, než se lidé rozhodnou, jak budou cestovat. Zahrnuty jsou také motivační aktivity na podporu udržitelného dopravního chování a multimodálního chování obyvatel i návštěvníků městské části.

4.7.1 SC16 Marketingová podpora udržitelné mobility městské části

Pro další rozvoj povědomí občanů o udržitelné dopravě na území městské části je potřeba provádět mezi občany, a hlavně dětmi osvětu pomocí kampaní. V rámci marketingu je potřeba poukázat na správnou volbu využití dopravních prostředků při cestách do zaměstnání a škol.

Prostřednictvím koordinátora městské mobility je potřeba koordinovat implementaci projektů podporující udržitelnou mobilitu a zajistit naplňování dokumentu „Plán udržitelné městské mobility městské části Praha 13“. Pro správné fungování dopravy na území městské části je nutná také podpora policie, hl. m. Prahy a dalších zainteresovaných subjektů.

4.7.2 SC17 Participace s veřejností v otázkách mobility

Pořádáním přednášek, diskusních fór či kulatých stolů je vhodné informovat občany o chystaných aktivitách a projektech na podporu udržitelné dopravy. Dále je potřeba získávat zpětnou vazbu od občanů k otázkám městské mobility a projektům podporující udržitelnou mobilitu všemi druhy dopravy. Současně by městská část měla spolupracovat s hlavním městem Praha, místními spolky, městskými organizacemi a se zaměstnavateli na podpoře využívání veřejné dopravy a kol při cestě do zaměstnání, motivačních opatřeních pro stávající i nové zaměstnavatele podporující udržitelné formy dopravy.

5 NÁVRH OPATŘENÍ

Tato kapitola se věnuje rozboru navržených opatření a jejich detailnímu popisu. Opatření jsou rozdělena do kategorií podle jejich tematického zaměření, resp. podle dopravních módů:

- Pěší doprava
- Cyklistická doprava
- Veřejná hromadná doprava
- Individuální automobilová doprava, nákladní doprava, doprava v klidu, pozemní komunikace
- Management mobility

Implementací navržených opatření do praxe dojde k naplnění specifických cílů a následně i strategických cílů a celkové vize mobility.

Navržená opatření jsou prezentována pomocí jednotlivých karet opatření. Pro každé opatření byla vytvořena jedinečná karta, pomocí které je dané opatření popsáno. Karta opatření obsahuje název opatření, zařazení do dopravního módu, popis opatření, návrh typových aktivit, finanční náročnost, časové horizonty, nositele opatření (kdo za něj zodpovídá), vazbu na specifický cíl a návaznost na nadřazené dokumenty.

Všechna opatření/aktivity/projekty podléhají před svojí realizací detailnímu naplánování (ve formě studií proveditelnosti, studií realizovatelnosti, projektových dokumentací apod.) a projednání u dotčených orgánů (vč. posouzení vlivu na životní prostředí apod.).

5.1 PĚŠÍ DOPRAVA

Ač je pěší doprava nejpřirozenějším způsobem přemístování, spolu s cyklistickou dopravou je těmto dopravním módům věnován pouze zlomek dopravního prostoru, jehož drtivou většinu nejčastěji zabírá motorová doprava. V posledních letech je preferován opačný celosvětový trend, kdy se města snaží pro nemotorovou dopravu vyčleňovat větší šířku dopravního prostoru na úkor vozovky pro motorová vozidla.

I přes to, že pěší doprava (spolu s cyklistickou) byly často v minulosti opomíjené, veškeré aktivity byly primárně směřovány do dopravy motorové a infrastruktury pro ni, je velmi důležitou součástí města. Pěší doprava je nejpřirozenějším způsobem přemístování, na rozdíl od automobilové dopravy zabírá méně dopravního prostoru, dopravně zklidňuje a oživuje město, jeho ulice a veřejný prostor. Pěší dopravou minimálně začíná a končí každé přemístění, každá vykonaná cesta. Pouze pomocí pěší dopravy jsou vykonávané především krátké či střednědlouhé cesty v rámci města/městské části, u delších cest v rámci města/městské části, či při cestách do regionu poté převažuje kombinace pěší dopravy a dalších dopravních módů (tzv. multimodální chování). Problematiku pěší dopravy je vhodné řešit nejen z pohledu zásadních zdrojů a cílů a jejich vzájemného propojení, ale i z pohledu intermodality, tj. je důležité řešit vzájemné vazby s ostatními druhy dopravy – cyklistickou, hromadnou i individuální automobilovou dopravou tak, aby obyvatelé a návštěvníci mohli tyto dopravní módy snadno a komfortně kombinovat.

Atraktivní, bezpečná, kvalitní, komfortní, spojená a bezbariérová pěší infrastruktura přinese nejen zvýšení podílu pěších cest na úkor motorové dopravy, ale ve výsledku přispěje i ke zmírnění tvorby kongescí, znečištění ovzduší, podpoří zdraví a kondici lidí a celkově zdravější životní styl.

OPATŘENÍ P1

REALIZACE NOVÉ PĚŠÍ INFRASTRUKTURY



POPIS OPATŘENÍ

Budování nové pěší infrastruktury vede ke zkracování docházkových vzdáleností, vyšší bezpečnosti chodců, lepší prostupnosti území, a tím i ke zvyšování atraktivity chůze a její větší konkurenceschopnosti s ostatními dopravními módy.

Chodníky je nutné realizovat na všech úsecích všech typů komunikací s motorovou dopravou, kde chodníky chybějí (mimo zóny 30). Při revitalizacích sídlišť, projektů řešících rozvojová území i ostatních projektů je vhodné respektovat nejkratší spojnice pro pěší dopravu (bez zacházek). Určitým vodítkem pro vytipování míst k realizaci nových komunikačních propojení jsou tzv. „vyšlapané cestičky“ v terénu.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Propojení stanice metra Zličín s nákupní zónou (Globus, HomePark) a Stodůlkami
- ◆ Legalizace „vyšlapaných“ cest na relevantních místech – doplnění chodníků
- ◆ Realizace navržených lávek pro nemotorovou dopravu a návazných úseků
- ◆ Doplnění pěší infrastruktury v ulicích s chybějícími chodníky

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 2100 Kč/m² nového chodníku

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ Technická správa komunikací



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC4 Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3

OPATŘENÍ P2

REALIZACE BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ



POPIS OPATŘENÍ

Bariéry v prostoru znepříjemňují život především lidem se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru (ať už dočasně kvůli zranění, nebo trvale), jejich odstranění ale uvítají i lidé staršího věku, rodiče s kočárky či mladším dětem. Obecně se tak dá říct, že bezbariérové úpravy usnadňují život celé společnosti. K bezbariérovým úpravám patří odstranění překážek v podobě malých schůdků, obrubníků a venkovních schodišť, výměna nevyhovujících povrchů, snížení příliš velkého příčného či podélného sklonu pozemních komunikací.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Realizace bezbariérových páteřních pěších tras
- ◆ Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení (př. nám. Junkových)
- ◆ Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 1750 Kč/m² rekonstrukce



ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ Technická správa komunikací

VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC13 Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru, u veřejných budov a na ostatní stávající infrastruktuře

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2
- ◆ Polad' Prahu | 141 | Odstraňování bariér ve veřejném prostoru

OPATŘENÍ P3

MODERNIZACE A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ PRO PĚŠÍ



POPIS OPATŘENÍ

Pro bezpečnější a atraktivnější pěší pohyb po městě je nezbytná modernizace existujících komunikací pro pěší. Modernizace představuje především opravy chodníků, výměnu a sjednocení nevyhovujících povrchů, odvodnění apod., stejně jako zajištění bezbariérovosti povrchů, včetně odstranění bariér na chodnicích a na veřejných prostranstvích. Chůze je nejpřirozenější lidský pohyb a zároveň bezemisní forma mobility dostupná všem socio-ekonomickým skupinám obyvatel. Zlepšování podmínek pro pěší dopravu má tedy dopad na zlepšení kvality mobility všech obyvatel i návštěvníků. Realizací tohoto opatření se zvýší bezpečnost chodců, atraktivita pěší dopravy, atraktivita území, očekává se vyšší podíl pěších na dělbě přepravní práce, vyšší spokojenost obyvatel a návštěvníků městské části.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Monitoring poruch a závad na komunikační síti
- ◆ Pasportizace stavu komunikací pro pěší
- ◆ Plán a realizace modernizací a údržby komunikací pro pěší

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 3100 Kč/m² rekonstrukce

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030



NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Technická správa komunikací

VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC4 Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2

OPATŘENÍ P4

TECHNICKÉ ÚPRAVY STÁVAJÍCÍHO ULIČNÍHO PROSTORU



POPIS OPATŘENÍ

Ač je pěší doprava nejpřirozenějším způsobem přemístování, spolu s cyklistickou dopravou je těmto dopravním módům věnován pouze zlomek dopravního prostoru, jehož drtivou většinu nejčastěji zabírá motorová doprava. V posledních letech je preferován opačný celosvětový trend, kdy se města snaží pro nemotorovou dopravu vyčleňovat větší šířku dopravního prostoru na úkor vozovky pro vozidla. V rámci bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu je pak často na relevantních místech a úsecích vhodná segregace jednotlivých dopravních módů (vč. segregace pěší a cyklistické dopravy). Často nejasné vyznačení prostoru pro chodce a cyklisty, či jejich sdílení na místech s vysokými intenzitami chodců a cyklistů, vede k potenciálně konfliktním a nebezpečným situacím.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Rozšiřování chodníků a pobytového prostoru na úkor motorové dopravy
- ◆ Rozvoj segregovaných komunikací pro chodce a cyklisty

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 2100 Kč/m² nového chodníku

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ Technická správa komunikací



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC4 Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3

OPATŘENÍ P5

SDÍLENÝ PROSTOR – LEGISLATIVNÍ OPATŘENÍ



POPIS OPATŘENÍ

Provedení nezbytných úkonů pro zařazení pojmu "sdílený prostor" do zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Tento prvek v rámci pozemních komunikací minimalizuje segregaci jednotlivých módů dopravy. V praxi jde o odstranění obrubníků, sjednocení povrchů, dopravních značek či semaforů. V konečném důsledku opatření povede ke zvýšení bezpečnosti provozu, zlepšení přístupnosti a bezbariérovosti infrastruktury a zvýšení kvality veřejného prostoru. Sdílený prostor rovněž klade menší prostorové nároky než segregace různých módů dopravy. Princip podobný jako u pěší zóny, využití v centrech měst nebo obytných oblastech s minimální zátěží IAD.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Podpora při projednávání legislativního opatření

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ 50 tis. Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025



NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy

VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC3 Podpora nemotorové dopravy

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 136 | Sdílený prostor – legislativní opatření

OPATŘENÍ P6

ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI A MODERNIZACE PŘECHODŮ PRO CHODCE



POPIS OPATŘENÍ

Přecházení chodců přes pozemní komunikace patří mezi nejrizikovější manévry pěšího pohybu. Proto je potřeba dbát na realizaci bezpečných přechodů a míst pro přecházení. Aby přechody pro chodce plnily svoji funkci, musí být přehledné a splňovat dle norem určité parametry. U nedělených a nesignalizovaných přechodů by měla být délka přechodu mezi obrubami maximálně 6,5 m (ve výjimečných případech na stávajících přechodech při rekonstrukcích 7 m). U přechodů pro chodce překonávajících širší komunikaci je třeba zřízovat ochranné ostrůvky. Každý přechod pro chodce by měl být vhodně nasvětlen pro zajištění maximální možné bezpečnosti chodců. V rámci úprav či realizace přechodů pro chodce je třeba brát v úvahu i pohyb cyklistů, a tedy úpravy tomu adekvátně přizpůsobit.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Pasportizace přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- ◆ Vytvoření akčního plánu pro modernizace a rekonstrukce přechodů a míst pro přecházení
- ◆ Realizace opatření pro zvýšení bezpečnosti přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- ◆ Realizace chybějících přechodů pro chodce a míst pro přecházení

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ dle náročnosti, až 250 tis. Kč/přechod

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Technická správa komunikací



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC12 Zajištění bezpečnosti na pěší a cyklistické infrastruktuře

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2

OPATŘENÍ P7

ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNÝCH CEST DO ŠKOLSKÝCH ZAŘÍZENÍ



POPIS OPATŘENÍ

Plynulost dopravního provozu v ranních hodinách je v současnosti kromě pracovní dojížděky velmi ovlivněna i dojížděkou do škol, resp. vožením dětí do škol jejich rodiči osobními automobily, což se negativně projevuje na dopravní situaci u velké většiny školských zařízení v době před začátkem vyučování. Situaci je třeba intenzivně řešit a naučit děti, že normální je chodit do školy pěšky, či využívat jiné udržitelné dopravní módy. Tuto problematiku je vhodné řešit nejen osvětovými a vzdělávacími kampaněmi (viz opatření M2), ale také infrastrukturními opatřeními, realizací zklidňujících opatření na komunikační síti v okolí škol či restriktivními opatřeními v těchto lokalitách (např. zavedení zákazu vjezdu všech motorových vozidel ve vybraných časových obdobích apod.).

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Realizace projektu „Bezpečná cesta do škol“
- ◆ Realizace zklidňujících opatření na vytipovaných trasách do a v okolí školských zařízení
- ◆ Realizace projektu „školní ulice“ před vybranými školskými zařízeními

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ řádově desítky tis. Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030



NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Technická správa komunikací

VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC12 Zajištění bezpečnosti na pěší a cyklistické infrastruktuře

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3
- ◆ Smart plán MČ Praha 13 | SC 1.1

OPATŘENÍ P8

DOPLNĚNÍ A MODERNIZACE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ



POPIS OPATŘENÍ

Veřejné osvětlení je důležitým bezpečnostním prvkem nejen ve veřejném prostoru, ale i na všech součástech komunikační infrastruktury. Veřejné osvětlení zajišťuje bezpečnost pro všechny účastníky silničního prostoru. Vhodné je doplnit veřejné osvětlení tam, kde dnes zcela schází (na relevantních místech ve veřejném prostoru, na komunikacích pro chodce, na přechodech pro chodce a na místech pro přecházení apod.), neméně důležitá je otázka jeho soustavné údržby a modernizace.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Pasportizace veřejného osvětlení a identifikace míst s chybějícím osvětlením
- ◆ Nasvětlení přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- ◆ Modernizace stávajícího veřejného osvětlení

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 2800 Kč/m veřejného osvětlení

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030



NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ Technická správa komunikací

VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC12 Zajištění bezpečnosti na pěší a cyklistické infrastruktuře

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2

OPATŘENÍ P9

PODPORA VÝSADBY ZELENĚ



POPIS OPATŘENÍ

Pravidelná údržba veřejné zeleně formou revitalizací zelených ploch a obnovou parků vede k výraznému zlepšení životního prostředí ve městě. Zelené plochy zadrží vláhu v zemi a následky veder jsou méně citelné jak pro obyvatele, tak i faunu. Vzrostlá zeleň poskytuje stín v letním období, tlumí hluk z motorové dopravy a má pozitivní vliv na psychiku pěších, čímž vytváří atraktivnější veřejný prostor pro obyvatele a návštěvníky města. Opatření míří také na realizaci úplně nových zelených ploch. Izolační zeleň je schopná absorbovat velké množství znečišťujících látek, u nás je kladen důraz primárně na její schopnost snižovat imisní zatížení prostředí prachovými částicemi. Toto opatření by se mělo realizovat všude tam, kde jsou z důvodu vysokých intenzit z dopravy vysoké hodnoty prachových částic a dalších znečišťujících látek zdraví škodlivých.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Podpora výsadby zeleně pro zatraktivnění veřejného prostoru
- ◆ Podpora výsadby izolační zeleně

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ 10 – 15 tis. Kč/komplexní výsadba 1 alejového stromu
- ◆ 260 tis. Kč/1 ha/rok – údržba zeleně

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC15 Snižování negativních vlivů z motorové dopravy

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B4
- ◆ Všechny nadřazené dokumenty řešící ŽP

5.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Jak již bylo zmíněno, cyklistické dopravě bylo v minulosti věnováno pouze minimální pozornosti, a to včetně minimálního prostoru v uličním uspořádání. V posledních letech je preferován opačný celosvětový trend, kdy se města snaží pro nemotorovou dopravu vyčleňovat větší šířku dopravního prostoru na úkor vozovky pro motorová vozidla.

Cílem návrhů v cyklistické dopravě by mělo být nastavit principy a koncepční řešení v otázkách integrace cyklistů nejen do hlavního dopravního prostoru, ale i vedlejšího dopravního prostoru, řešit cyklistickou infrastrukturu jako celek s návaznostmi do okolí, nastavit atraktivní a kvalitní podmínky pro možnost snadných každodenních cest pomocí jízdního kola.

Vytvoření sítě ucelených tras, zajišťujících rychlé a bezpečné propojení důležitých cílů cest, zejména pro pravidelné cesty mezi obytnou zástavbou a významnými cíli dopravy, jako jsou klíčoví zaměstnavatelé v dotčené oblasti, školy, úřady, nemocnice a další poskytovatelé zdravotních a jiných služeb včetně nákupních příležitostí v obchodních ulicích nebo nákupních centrech je důležitým předpokladem pro zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce. Cílem cest jsou také místa, kde může cyklista uschovat či zaparkovat své kolo a přestoupit do veřejné dopravy.

Je nutné chápat cyklistickou dopravu jako komplexní systém. K tomu patří dobrá cyklistická infrastruktura pro cyklisty, dostatečné možnosti parkování a úschovy jízdních kol, optimální propojení s veřejnými dopravními prostředky, bezpečné podmínky dopravy, pestrá nabídka služeb, jakož i práce s informacemi pro veřejnost, zaměřená na jednotlivé cílové skupiny.

Opatření na podporu sdílené mobility (ať automobilů, jízdních kol nebo dopravních prostředků mikromobility) je zcela v souladu s celosvětovými a celospolečenskými trendy nejen ve velkých metropolích, ale i ve městech a obcích napříč velikostmi a státy. Sdílená mobilita představuje přirozený vývoj a rozvoj městského dopravního systému a městské komunikační infrastruktury, která není nafukovací, a je proto vhodné a účelné hledat další možné způsoby přemísťování. Pokud sdílená mobilita dostane jasný koncept a pravidla, stane se z ní velmi užitečný společník v oblasti mobility. Sdílená mobilita ve výsledku může ulevit veřejnému prostoru od parkujících automobilů, ale i od automobilů a vozidel v pohybu, pomůže snížit negativní dopady na životní prostředí a pomůže zvýšit kvalitu života.

OPATŘENÍ C1

KONCEPČNÍ ŘEŠENÍ ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY NA ÚZEMÍ MČ



POPIS OPATŘENÍ

Základním koncepčním dokumentem pro rozvoj cyklistické infrastruktury je GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY. Tento dokument stanovuje pravidla zohlednění používání jízdního kola v daném území, je nezbytným předpokladem pro zlepšování podmínek (infrastruktury) v dané oblasti a z pohledu míry podrobnosti nemá pevně stanovenou přesnou podobu ani způsob provedení a přípravy. Zpravidla slouží jako podklad pro zadávání a při zpracovávání podrobnější dokumentace, jako podklad pro územně-plánovací dokumentaci nebo jako soubor požadavků na další záměry v území.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Generel cyklistické dopravy MČ Praha 13

FINANČNÍ NÁROČNOST

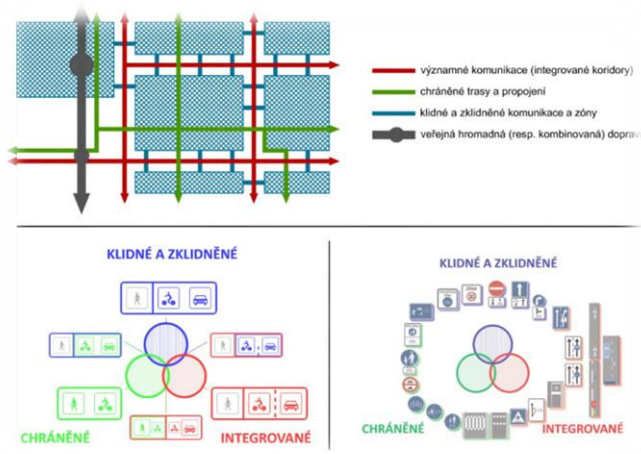
- ◆ 400 – 500 tis. Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2022

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury
- ◆ SC2 Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury
- ◆ SC3 Podpora nemotorové dopravy

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | prioritá B2 a B3
- ◆ Polad' Prahu | 103 Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy
- ◆ Polad' Prahu | 110 Strategie rozvoje bezmotorové dopravy
- ◆ Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy/Metropolitní plán Prahy

OPATŘENÍ C2

ROZVOJ NAPOJENÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MČ NA OKOLNÍ SÍŤ



POPIS OPATŘENÍ

Cílem je optimalizovat napojení území MČ Praha 13 na okolní páteřní cyklistickou infrastrukturu odstraněním současných nedostatků a případným doplněním nových propojení a úseků. Mělo by se jednat o sběrné trasy s maximálním důrazem na rychlost a bezpečnost cyklistů. Charakterem opatření by měla být dostatečná šířková dimenze, kvalitní povrch a minimum kolizních míst. Předpokladem pro rozvoj infrastruktury je prověření a vyřešení majetkoprávních vztahů.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Optimalizace existujících provizorních cyklistických propojení na okolí (např. Centrální park – Prokopské údolí)
- ◆ Realizace nových propojení (např. Stodůlky – Zličín (Řevnická ul.))

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 6 tis. Kč/1 m cyklostezky

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ Středočeský kraj



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3
- ◆ Polad' Prahu | 103 Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy
- ◆ Polad' Prahu | 110 Strategie rozvoje bezmotorové dopravy
- ◆ Polad' Prahu | 601 Cyklistická propojení Prahy a Středočeského kraje
- ◆ Generel cyklistické dopravy MČ Praha 13 (po jeho zpracování)

OPATŘENÍ C3

ROZVOJ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V RÁMCI CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY



POPIS OPATŘENÍ

Doplnění vodorovného i svislého vyznačení prostoru určeného pro pohyb cyklistů. Jedná se o stavebně relativně nenáročná opatření, kterými lze podpořit stávající infrastrukturu. Smyslem je poskytnout informaci cyklistům kudy mají jet a ostatním účastníkům dopravního provozu kde mají cyklisty očekávat.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Vodorovné vyznačení prostoru (barvou nebo povrchem) pro cyklistickou dopravu na komunikacích sdílených s chodci (např. Centrální park)
- ◆ Vyznačení přejezdů pro cyklisty při křížení s komunikacemi pro automobilovou dopravu
- ◆ Vyznačení na jednosměrných komunikacích s potenciálem "cykloobousměrky"
- ◆ Vyznačení předsunutých stopčar na křižovatkách se SSZ s potenciálem cyklistické dopravy
- ◆ Vyznačení nového vedení cyklotrasy

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 200 – 500 Kč/m² – VDZ
- ◆ cca 1 – 2 tis. Kč – umístění SDZ

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Technická správa komunikací



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3

OPATŘENÍ C4

ROZVOJ DOPROVODNÉ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY A MOBILIÁŘE



POPIS OPATŘENÍ

Pro významnější rozvoj cyklistické dopravy pro městské cesty je stejně důležitá doprovodná infrastruktura jako samotná cyklistická síť. Klíčový je rozvoj relevantní nabídky parkování jízdních kol. Nabídka musí naplňovat požadavky atraktivní dostupnosti, očekávanou kapacitu, kvalitu včetně doprovodných služeb odpovídající časovému charakteru parkování. Důležitá je nabídka i mimo veřejný prostor (bytové domy, pracoviště, služby s logem „cyklisté vítání“ atp.).

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Plošná realizace stojanů na kola
- ◆ Podpora bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor
- ◆ Realizace přístřešků pro parkování kol u přestupních uzlů
- ◆ Realizace servisních cyklobodů pro cyklisty (základní výbava pro nouzovou opravu kola)
- ◆ Realizace nových nabíjecích bodů pro elektrokola

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 6 tis. Kč/1 ks cyklostojanu

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ Soukromý sektor



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B1
- ◆ Polad' Prahu | 111 Zajištění bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor
- ◆ Generel cyklistické dopravy MČ Praha 13 (po jeho zpracování)

OPATŘENÍ C5

PODPORA MULTIMODÁLNÍHO DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ



POPIS OPATŘENÍ

Multimodální osobní doprava časově zkracuje dostupnost pátešní sítě MHD. Zásadní lokality pro tato opatření jsou stanice metra Nové Butovice, Hůrka, Lužiny, Luka a Stodůlky. Opatření by měla být zaměřena vedle sdílené také pro privátní dopravu prostředky mikromobility. Nabídku sdílené dopravy je nutné zajistit relevantně také v obytné zástavbě.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Realizace stojanů na kola u stanic metra
- ◆ Stanovit zásady rozvoje bikesharingu na území MČ Praha 13
- ◆ Vymezit veřejný prostor pro stojany bikesharingu v obytném území
- ◆ Realizovat možnosti parkování jízdních kol v rámci nových parkovišť P+R
- ◆ Realizace cykloboxů u klíčových stanic metra

FINANČNÍ NÁROČNOST

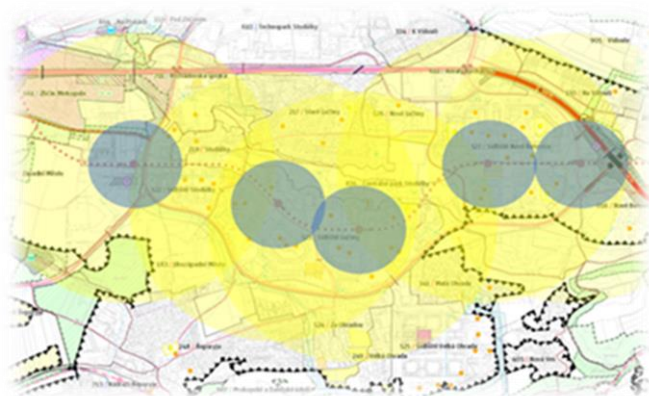
- ◆ cca 2 mil. Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC2 Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury
- ◆ SC3 Podpora nemotorové dopravy

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3
- ◆ Polad' Prahu | 137 Výstavba parkovišť typu B+R

OPATŘENÍ C6

ROZVOJ SÍTĚ CYKLISTICKÝCH SBĚRNÝCH KOMUNIKACÍ VČETNĚ NAPOJENÍ



POPIS OPATŘENÍ

Pro zajištění konkurenceschopné cyklistické dopravy v rámci MČ Praha 13 a současnou ochranu pobytových funkcí je nezbytné vytvořit síť cyklistických sběrných komunikací.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Dočasná úprava napojení centra MČ na Pekařskou ulici
- ◆ Optimalizace prostoru kolem stanice metra Stodůlky pro cyklistickou a pěší dopravu
- ◆ Optimalizace cyklistického propojení Velká Ohrada – Lužiny
- ◆ Cyklostezka podél Jeremiášovy ulice v úseku Vackova – Archeologická – údolí Prokopského p.
- ◆ Optimalizace prostoru kolem stanice metra Nové Butovice pro cyklistickou a pěší dopravu
- ◆ Cykloopatření na Tlumačovské ul. a propojení přes SSZ Jeremiášova x Mukařovského
- ◆ Nová cyklostezka podél Bavorské ulice (Jeremiášova – Jindrova)
- ◆ Nové propojení Bavorská – Živcova – Šafránkova – K Hájům

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 6 tis. Kč/1 m cyklostezky

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3
- ◆ Polad' Prahu | 103 Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy

OPATŘENÍ C7

ROZVOJ NOVÝCH CYKLISTICKÝCH PROPOJENÍ (LÁVKY)



POPIS OPATŘENÍ

Prolomení liniové bariéry v podobě nových mimoúrovňových propojení pro bezmotorovou dopravu nabízí zkrácení dostupnosti izolovaných území a vytváří silný potenciál pro dopravu krátkých vzdáleností.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Lávka přes Rozvad. spojku pro bezmotor. dopravu Třebonice – Za Vrchem (640/-/120)
- ◆ Lávka přes Rozvad. spojku pro bezmotor. dopravu Líšnická – Motolský potok (640/-/47)
- ◆ Lávka přes Rozvad. spojku pro bezmotor. dopravu Třebonice – Metropole Zličín (640/-/71)
- ◆ Lávka přes Rozvad. spojku pro bezmotor. dopravu Staré Lužiny K Vidouli (640/-/117)
- ◆ Lávka přes Rozvad. spojku pro bezmotor. dopr. Sídliště N. Butovice – Na Vidouli (640/-/25)
- ◆ Lávka přes Jeremiášovu ulici pro bezmotorovou dopravu Hábova – Poncarova
- ◆ Lávka přes Plzeňskou ulici pro bezmotorovou dopravu 5. máje – lesopark Řepy

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 60 – 80 mil. Kč/lávka

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy / Metropolitní plán Prahy
- ◆ Generel cyklistické dopravy MČ Praha 13 (po jeho zpracování)

OPATŘENÍ C8

PODPORA CYKLOOPATŘENÍ JIŽ VE FÁZI DOPRAVNÍCH PROJEKTŮ



POPIS OPATŘENÍ

V projektové přípravě územního rozvoje a zejména dopravních staveb je nezbytné vždy zohlednit plánované nároky na cyklistickou dopravu už v raných fázích přípravy. Základním podkladem pro stanovení míry zohlednění je Generel cyklistické dopravy.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Podpora cykloopatření ve fázi projektové přípravy při rekonstrukcích dopravní infrastruktury
- ◆ Podpora cykloopatření ve fázi projektové přípravy pro nové dopravní stavby
- ◆ Podpora cykloopatření ve fázi projektu v rozvojových lokalitách

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ ---

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ ---

OPATŘENÍ C9

ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ PRO CYKLISTY



POPIS OPATŘENÍ

Kvalita realizované cyklistické dopravy může zůstat zachována pouze její pravidelnou údržbou. Jedná se o předcházení a odstraňování závad komunikace (např. povrch, odvodnění, osvětlení), ale také zachování světlosti profilu včasnou údržbou zeleně. Všechna nově realizovaná infrastruktura pro cyklistickou dopravu musí být zařazena do plánu údržby.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Opravy poškozených povrchů komunikací určených pro cyklistickou dopravu
- ◆ Údržba zeleně zasahující do jízdních pruhů cyklistické dopravy
- ◆ Zimní údržba komunikací určených pro cyklistickou dopravu

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ provozní náklady

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Technická správa komunikací



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2

5.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Jednou ze zásadních priorit Plánu udržitelné městské mobility je podpořit veřejnou hromadnou dopravu jako jeden z důležitých subsystémů městské mobility, pomoci udržet (příp. zastavit úbytek) počty cestujících ve veřejné hromadné dopravě a zlepšit její postavení v dělbě přepravní práce města. Cílem by tak v návrhových obdobích mělo být zejména (minimálně) udržení stávajícího podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce, v kooperaci s multimodálními opatřeními napříč udržitelnými dopravními módy poté její navýšení na úkor podílu individuální automobilové dopravy.

Důležitým předpokladem je zachování a rozšiřování rozsahu provozu linek veřejné dopravy, jejich posilování a rozvoj do dosud neobsluhovaných lokalit a v budoucnu i do lokalit rozvojových. Zejména vůči vysoce konkurenční individuální automobilové dopravě jsou navrženy kombinace opatření, která pomohou zvýšit atraktivitu, komfort a konkurenceschopnost veřejné dopravy pro každodenní dojíždku i pro nepravidelné cesty a podpořit multimodální chování obyvatel města napříč udržitelnými dopravními módy.

OPATŘENÍ V1

PODPORA ZAJIŠTĚNÍ DOSTATEČNÉ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI A JEJÍ ROZVOJ



POPIS OPATŘENÍ

Pro udržení kvalitní dopravní obslužnosti pomocí veřejné hromadné dopravy a pro udržení modal splitu veřejné dopravy je potřebné zajistit stávající rozsah (před pandemií COVID – rozsah z r. 2019) dopravní obslužnosti (linky, intervaly). V následujících obdobích, dle vývoje pandemie, příp. dalších vlivů, je vhodné systematicky prověřovat kapacitu linek a jejich možné posilování.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Podpora pro zajištění stávajícího rozsahu dopravní obslužnosti
- ◆ Podpora pro kapacitní posilování vybraných linek

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ ---

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ MČ Praha 13
- ◆ ROPID

142		METROBUS		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha		Platnost:	
pid				Dopravce: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 42/271, Vršovice, 190 00 Praha 9		od 1.9.2021	
Tarifní pásmo P		PRACOVNÍ DEN (*):		SOBOTA (Ⓢ):		NEDELE (†):	
• VELKÁ OHRADA	4	37	37	37	37	4	4
1 x Červehanského	5	07 27 42 57		07 27 47		07 27 47	5
3 Malá Ohrada	6	07 16 24 31 38 44 50 56		07 27 44 59		07 27 47	6
4 x Bašteckého	7	02 08 14 20 26 32 38 45 53		14 29 44 59		07 27 47	7
5 x Piškova	8	01 09 17 25 33 43 55		14 29 44 59		07 27 47	8
6 x Archeologická	9	07 16 31 46		14 29 44 59		07 27 47	9
7 x Ovčí hájek	10	01 16 31 46		14 29 44 59		07 27 44 59	10
9 NOVÉ BUTOVICE	11	01 16 31 46		14 29 44 59		14 29 44 59	11
x - na znamení	12	01 16 31 46		14 29 44 59		14 29 44 59	12
↳ - Všechny spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.	13	01 16 31 46		14 29 44 59		14 29 44 59	13
	14	01 16 28 38 48 58		14 29 44 59		14 29 44 59	14
	15	06 14 22 30 38 45 53		14 29 44 59		14 29 44 59	15
	16	00 08 15 23 30 38 45 53		14 29 44 59		14 29 44 59	16
	17	00 08 15 23 30 38 45 53		14 29 44 59		14 29 44 59	17
	18	01 09 17 25 35 45 55		14 29 44 59		14 29 44 59	18
	19	05 15 25 37 49		14 29 44 59		14 29 44 59	19
	20	02 14 29 47		14 29 47		14 29 47	20
	21	07 27 47		07 27 47		07 27 47	21
	22	07 27 47		07 27 47		07 27 47	22
	23	07 27 47		07 27 47		07 27 47	23
	0						0
	1						1
	2						2
	3						3

VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC1 Zkvalitňování dopravní obslužnosti MČ

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3

OPATŘENÍ V2

PROVĚŘENÍ MOŽNOSTÍ ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUHY HROMADNOU DOPRAVOU V OBLASTECH S VYSOKÝMI DOCHÁZKOVÝMI VZDÁLENOSTMI



POPIS OPATŘENÍ

Opatření řeší rozvoj systému MHD do lokalit MČ s dlouhými docházkovými vzdálenostmi. Typicky se jedná o oblast s vysokopodlažní zástavbou mimo kolejovou dopravu, kde jsou v některých oblastech překročeny standardy pro docházkovou vzdálenost na nejbližší autobusovou zastávku (příkladem může být východní část sídliště Velká Ohrada, nová zástavba Velké Ohrady kolem Švejcárova nám. apod.). Obsluha těchto lokalit naráží zejména na neprůjezdnost zdejších ulic autobusem (minibusem). Po vyřešení kapacitních problémů s parkováním a vymístěním nelegálně parkujících automobilů z ulic MČ může být prověřena a zavedena autobusová (příp. trolejbusová) linka i do zmiňovaných lokalit.

V rámci dotazníkového šetření se vyskytly připomínky k rozsahu noční dopravy, kterou by bylo vhodné rozšířit i do noční dopravou neobsluhovaných lokalit a do lokalit rozvojových (př. Stodůlky).

V rámci rozvojových lokalit (Západní Město, Britská čtvrť ad.) je potřebné nezapomínat na potřebu dopravní obslužnosti pomocí VHD a dodržet standardy docházkových vzdáleností i v těchto oblastech.

TYPOVÉ AKTIVITY

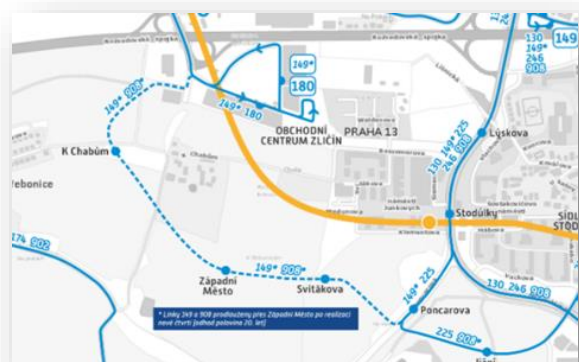
- ◆ Prověřit možnosti rozšíření dopr. obslužnosti do lokalit s dlouhými docházkovými vzdálenostmi
- ◆ Prověřit možnosti rozšíření noční dopravy do neobsluhovaných lokalit na území MČ
- ◆ Zajistit zavedení dopravní obslužnosti do rozvojových lokalit (po jejich naplnění)

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC1 Zkvalitňování dopravní obslužnosti MČ

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3

OPATŘENÍ V3

ŘEŠENÍ PŘESTUPNÍCH UZLŮ



POPIS OPATŘENÍ

Na území MČ Prahy 13 byl identifikován přestupní uzel Nové Butovice jako nevyhovující. Stýká se zde větší množství autobusových linek se stanicí metra. Povrchové zastávky autobusů jsou umístěné ve dvou výškových úrovních, jednotlivá nástupiště jsou umístěna daleko od sebe. Některé průjezdné autobusové linky mají závlek terminálem.

Opatření v rámci dokumentu Polad' Prahu zahrnuje nastavení programu rekonstrukcí přestupních bodů PID (VHD) na území Prahy i na území Středočeského kraje za účelem systematického zvyšování kvality přestupní vazby v rámci PID dle zásad obsažených ve Standardu zastávek PID.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Modernizace přestupního uzlu Nové Butovice
- ◆ Optimalizace nástupišť BUS v přestupním uzlu Nové Butovice
- ◆ Realizace rekonstrukcí a modernizací dalších přestupních uzlů na území MČ Praha 13

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ dle projektu

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2030



NOSITEL

- ◆ Dopravní podnik hl. m. Prahy
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy

VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC6 Zvyšování kvality veřejné dopravy

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2
- ◆ Polad' Prahu | 475 | Program rekonstrukcí přestupních bodů VHD
- ◆ Polad' Prahu | 524 | Program vybavení přestupních bodů VHD v Praze

OPATŘENÍ V4

DOPLNĚNÍ A MODERNIZACE DOPLŇKOVÉ INFRASTRUKTURY NA ZASTÁVKÁCH BUS A VE STANICÍCH METRA



POPIS OPATŘENÍ

Z hlediska inventáře zastávky je důležité postupně dovybavovat jednotlivé zastávky. Inventář zastávky by měl tvořit zejména: označnick, osvětlení nástupního prostoru i označnicku, jízdni řády a informace o službách, přístřešek před nepříznivým počasím, lavička, odpadkový koš, nelze zapomínat i na elektronické informační prvky (viz opatření V5). V neposlední řadě je třeba zajistit dostatečnou údržbu (vč. zimní údržby) a úklid prostor zastávek i stanic.

Opatření je řešené i v dokumentu Polad' Prahu, ve smyslu systematického vybavování zastávek a stanic novým pražským mobiliářem (dle soutěží IPR Praha) a informačními prvky pro cestující, včetně informačních panelů s on-line odjezdy spojů a aktuálními informacemi dle pravidel pro rozsah vybavení zastávek definovaných ve Standardu zastávek PID.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Doplnění a modernizace inventáře zastávek BUS a stanic metra
- ◆ Podpora dostatečné údržby (vč. zimní) a úklidu zastávek BUS
- ◆ Zvýšení kvality údržby a úklidových prací ve stanicích metra

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Dopravní podnik hl. m. Prahy
- ◆ Technická správa komunikací



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC6 Zvyšování kvality veřejné dopravy

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2
- ◆ Polad' Prahu | 524 | Program vybavení přestupních bodů VHD v Praze

OPATŘENÍ V5

VYBAVENÍ ZASTÁVEK A STANIC MODERNÍMI ELEKTRONICKÝMI INTELIGENTNÍMI

PRVKY



POPIS OPATŘENÍ

V dnešní době je nezpochybnitelnou součástí každé moderně vybavené zastávky elektronická informační tabule, která zobrazuje informace o nejbližších odjezdech spojů linek MHD a zároveň informuje o reálné poloze vozidla v síti a reálném příjezdu vozidla do zastávky. Cestující má tak k dispozici informaci, kdy mu nejbližší spoj opravdu přijede.

V roce 2019 Dopravní podnik hl. m. Prahy představil pilotní projekt informačních tabulí zobrazujících nejbližší odjezdy metra, umístěných již na vstupu do stanice (ve vestibulu). Pro zlepšení informovanosti je vhodné tyto informační tabule nainstalovat do všech stanic metra.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Osazení vybraných zastávek BUS elektronickými inteligentními tabulemi
- ◆ Osazení vstupů stanic metra elektronickými inteligentními tabulemi

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 100 tis. /tabule

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Dopravní podnik hl. m. Prahy
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC6 Zvyšování kvality veřejné dopravy

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 524 | Program vybavení přestupních bodů VHD v Praze

OPATŘENÍ V6



ROZVOJ PREFERENČNÍCH OPATŘENÍ VHD

POPIS OPATŘENÍ

Preferenční opatření na komunikační síti městské části a na světelných signalizačních zařízeních (SSZ) je účelné zřízovat pro snadný, rychlý a plynulý pohyb vozidel hromadné dopravy po území MČ. Koncepce preferenčních opatření v autobusové dopravě, jejich způsob i realizace je detailně popisována v jednotlivých opatřeních nadřazeného dokumentu Polad' Prahu. Preferenční opatření je vhodné realizovat na slabých místech komunikační sítě s potenciálem tvorby kongescí a na všech SSZ.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Realizace preferenčních opatření na komunikační síti
- ◆ Realizace preferenčních opatření na křižovatkách vybavených SSZ

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ dle projektu

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ Technická správa komunikací
- ◆ Dopravní podnik hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC6 Zvyšování kvality veřejné dopravy

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 43 | Legislativa pro preferenci VHD
- ◆ Polad' Prahu | 221 | Preferenční osy VHD v Praze
- ◆ Polad' Prahu | 222 | Preference BUS na křižovatkách se SSZ
- ◆ Polad' Prahu | 274 | Správa SSZ včetně jeho vybavení systémem preference
- ◆ Polad' Prahu | 323 | Doplnění preference BUS na SSZ s detekcí

OPATŘENÍ V7

ZLEPŠENÍ BEZBARIÉROVOSTI STANIC A ZASTÁVEK VHD



POPIS OPATŘENÍ

Opatření předpokládá modernizaci autobusových zastávek – rekonstrukcí do normové podoby, a to vč. bezbariérovosti a doplnění standardních hmatových úprav pro nevidomé a slabozraké. Bezbariérová podoba zastávky je důležitá pro bezproblémový přístup cestujícího do vozidla. Každá zastávka musí mít zajištěn bezpečný přístup, musí být zřízena nástupní plocha s danou výškou nástupní hrany a na každou zastávku by měl být zajištěn přístup pomocí bezbariérového chodníku. Databázi problémových zastávek a postupy k odstranění nedostatků obsahuje Koncepce bezbariérovosti MČ Praha 13.

V rámci stanic metra byl identifikován problém ve stanici Nové Butovice, kde v současnosti k bezbariérovému přístupu do stanice slouží nevyhovující šikmá schodišťová plošina. Navržena je její náhrada plnohodnotným výtahem.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Modernizace nástupišť autobusových zastávek do bezbariérové podoby
- ◆ Zlepšení bezbariérového přístupu do stanice metra Nové Butovice (náhrada plošiny výtahem)

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ BUS zastávka – cca 300 tis. Kč/zastávka
- ◆ výtah – cca desítky mil. Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Dopravní podnik hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC13 Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru, u veřejných budov a na ostatní stávající infrastrukturu

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Koncepce bezbariérovosti MČ Praha 13 pro období 2020 – 2030
- ◆ Polad' Prahu | 116 | Akční plán na bezbariérové úpravy zastávek BUS

OPATŘENÍ V8

STRATEGIE ZPŘÍSTUPNĚNÍ STANIC METRA CESTUJÍCÍM S KOLEM



POPIS OPATŘENÍ

Strategie má za cíl navrhnout možnosti zpřístupnění jednotlivých stanic metra cestujícím s jízdním kolem. Měla by obsahovat analýzu současné situace a navrhnout postup zpřístupnění aktuálně nelegálně přístupným stanicím s návaznostmi na dopravní situaci v okolí stanice. Opatření má všeobecně za cíl umožnit cestujícím přepravu jízdních kol a bezbariérový přístup k metru. Pokud ve stanici není výtah umožňující přepravu kol, měly by zde být instalovány vodící lišty na pevných schodištích nebo situace řešena jinak.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Zpracování koncepce zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem (MHMP)
- ◆ Realizace opatření zpřístupňujících stanice metra cestujícím s kolem (DPP)

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ 150 000 Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ Dopravní podnik hl. m. Prahy



mestemnakole.cz

VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC3 Podpora nemotorové dopravy

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3
- ◆ Polad' Prahu | 507 | Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem

OPATŘENÍ V9

REALIZACE DRUHÉHO VSTUPU DO STANICE METRA HŮRKA



POPIS OPATŘENÍ

Stanice metra Hůrka v současnosti disponuje pouze jedním vestibulem (západním směrem). V rámci zlepšení dostupnosti veřejné hromadné dopravy, snížení docházkových vzdáleností a zlepšení přístupnosti stanice metra je navržen druhý vstup do stanice orientovaný východním směrem (od budovy radnice MČ Praha 13). Lepší přístupnost stanice bude třeba také řešit v souvislosti s navrženým postupným zastavováním přilehlého prostranství mezi Slunečním náměstím a ul. V Hůrkách, jež bude zcela jistě generovat nové uživatele metra.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Projektová příprava pro vybudování druhého vstupu do stanice metra Hůrka
- ◆ Realizace druhého vstupu do stanice metra Hůrka

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ řádově stovky mil. Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030+



NOSITEL

- ◆ Dopravní podnik hl. m. Prahy
- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy

VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC6 Zvýšení kvality veřejné dopravy

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3

OPATŘENÍ V10

ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI CESTUJÍCÍCH VE VOZIDLECH MHD, V NÁSTUPNÍCH PROSTORÁCH, NA ZASTÁVKÁCH A STANICÍCH



POPIS OPATŘENÍ

Smyslem opatření je zajistit dostatečnou ochranu uživatelů hromadné dopravy od nežádoucích živlů a zvýšit jejich bezpečnost. Zvyšování bezpečnosti je vhodné zajistit zejména pomocí kamerových systémů uvnitř vozidel hromadné dopravy, v zastávkovém prostoru, ve stanicích a na přístupových cestách. Bezpečnost všech uživatelů veřejné dopravy na zastávkách lze zvýšit i dostatečným úklidem prostor a dostatečnou a kvalitní údržbou prostranství stanic a zastávek a jejich okolí (vč. údržby okolní zeleně apod.). Všechna tato místa by měla být zároveň i dostatečně osvětlena.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Vybavení zastávek a stanic VHD dostatečným kamerovým systémem a dohledem
- ◆ Vybavení vozidel VHD kamerovým systémem
- ◆ Průběžná údržba prostor zastávek a stanic a jejich okolí

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ ---

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030



NOSITEL

- ◆ Dopravní podnik hl. m. Prahy
- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Technická správa komunikací

VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC12 Zajištění bezpečnosti na infrastruktuře a ve veřejném prostoru

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2

OPATŘENÍ V11

PROGRAM ROZVOJE ELEKTROBUSŮ V PID



POPIS OPATŘENÍ

Předmětem dalšího rozvoje systému PID bude elektrifikace páteřních autobusových linek s krátkým intervalem, kloubovým vozidlem a zpravidla i delší trasou (v kopcovitém terénu Prahy). Cílem rozšíření elektromobilní technologie bude kromě ekologizace provozu, zlepšení jízdních vlastností a komfortu cestování, také pozitivní dopad do výše provozních nákladů. Akční plán Dopravního plánu hl. m. Prahy počítá s elektrifikací několika vybraných páteřních linek. Ve vztahu k MČ Praha 13 se počítá v 1. etapě (do roku 2025) s elektrifikací autobusové linky č. 137 (Na Knížecí – U Waltrovky – Malá Ohrada), ve 2. fázi (po roce 2025) s elektrifikací linek č. 142, 149, 174, 184 a 225. Na všech vytipovaných linkách by měly být naftové autobusy nahrazeny parciálními trolejbusy, počítá se s nutností výstavby trolejového vedení ve vytipovaných úsecích trasy a doplňkové infrastruktury pro provoz. V souvislosti se změnou autobusových linek na trolejbusové je v dokumentu také navržen nový systém číslování linek.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Elektrifikace autobusových linek PID – 1. etapa
- ◆ Elektrifikace autobusových linek PID – 2. etapa

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ dle konkrétních projektů

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ ROPID
- ◆ Dopravní podnik hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC14 Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 72 | Koncepte využití alt. paliv autobusových linek v Praze
- ◆ Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025

OPATŘENÍ V12

PODPORA/TLAK NA PROVOZOVÁNÍ VOZIDEL VHD NA ALTERNATIVNÍ PALIVA



POPIS OPATŘENÍ

V zájmu trvalé udržitelnosti dopravy, životního prostředí, otázky ekologie i energetických úspor je vhodné u vozidel VHD (pro městský i regionální provoz) postupně přecházet z diesellového pohonu na ekologické druhy pohonů, kterými jsou zejména vozidla na elektrickou trakci, hybridní vozidla, vozidla na stlačený zemní plyn (CNG), vozidla na vodíkový pohon, příp. vozidla využívající další jiné ekologické formy paliva.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Prověření možností provozování vozidel VHD na alternativní paliva

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ ROPID
- ◆ Dopravní podnik hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC14 Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon
- ◆ SC15 Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

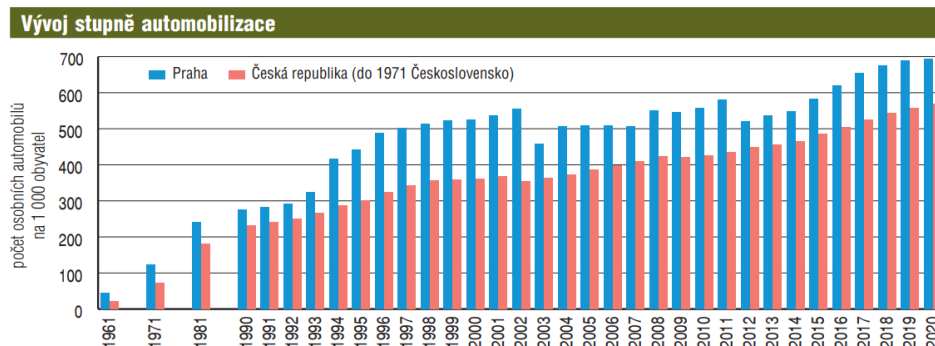
VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ ---

5.4 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, NÁKLADNÍ DOPRAVA, DOPRAVA V KLIDU, POZEMNÍ KOMUNIKACE

Automobilová doprava prošla za dobu existence poměrně razantním vývojem. Dnes automobilová doprava představuje pro všechny vrstvy obyvatelstva standardní pomůcku pro dopravu a mobilitu, dostupnost vlastnit automobil je pro občany stále větší, dovolit si ho mohou téměř všichni, kteří ho reálně chtějí. To otevírá možnost, aby se automobily dále rozšiřovaly a dostávaly se všude tam, kde je jim to umožněno. Takovým nekontrolovaným způsobem se může stát, že automobilů bude pořád v průběhu let čím dál více (což se samozřejmě děje) a přestane pro ně být místo. Začnou všude překážet a přeprava v nich bude pomalá, protože všechny budou stát v kolonách. Proto je třeba k této problematice přistupovat důsledně a vhodně automobilový provoz regulovat. Na městské úrovni se může jednat o regulaci parkovacích kapacit, zpoplatnění parkování, zjednosměrnění ulic, omezování rychlosti vozidel, eliminace nechtěné dopravy v obytných oblastech a centrech, budování obchvatů a jiných vhodných dopravních staveb.

Tato reálná hrozba je stále aktuálnější, jak dokládá i trend vývoje automobilizace v Praze na následujícím obrázku. Z dotazníkového šetření provedeného v rámci zpracování Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13 vyplynulo, že žádný automobil nevlastní pouze 9 % domácností rezidujících v MČ Praha 13. 64 % domácností uvedlo, že vlastní 1 automobil, 25 % domácností vlastní dokonce 2 a více vozidel.



Obrázek 2 Ročenka dopravy 2020 (zdroj: TSK Praha)

V Praze se dělba přepravní práce (která představuje podíl cest vykonaných jednotlivými druhy dopravy při každodenních cestách) pro individuální dopravu pohybuje na hodnotě 58 % (Ročenka dopravy 2020, TSK Praha). Cílem je tento podíl držet na stávající úrovni, ideálně ho pomocí realizace opatření na podporu udržitelných forem dopravy snižovat.

OPATŘENÍ A1

RADLICKÁ RADIÁLA, VČ. MIMOÚROVNŇOVÉ KŘÍŽOVATKY S UL. ŘEPORYJSKÁ



POPIS OPATŘENÍ

Radlická radiála je součástí nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy. V současné době je v provozu úsek od Pražského okruhu a je zakončen v MÚK s ulicí Bucharova. Dále je projektován úsek od ulice Bucharova ve směru ke Zlíchovu do budoucí MÚK s Městským okruhem.

Cílem opatření je snížení intenzit tranzitní dopravy jedoucí přes městskou část Praha 13 po ulicích Jeremiášova a Bucharova mezi Rozvadovskou spojkou (MÚK s ulicí Jeremiášova) a ulicemi Radlická a Jeremiášova.

Následně po realizaci Radlické radiály je nutné pomocí zklidňujících dopravních opatření omezit návrat intenzit dopravy k původním hodnotám a využít zklidnění pro zvýhodnění přízných vazeb a ekologicky šetrných druhů dopravy. Tím dojde v předmětném území i ke snížení znečištění ovzduší a hluku.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Podporovat projektovou přípravu Radlické radiály
- ◆ Realizace Radlické radiály
- ◆ Aplikace dopravně zklidňujících opatření v návaznosti na otevření Radlické radiály

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ projektová příprava 400 mil. Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030+

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC7 Rozvoj a údržba komunikační sítě městské části

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 585 | Radlická radiála (projektová příprava)

OPATŘENÍ A2

MIMOÚROVNĚOVÁ KŘIŽOVATKA ROZVADOVSKÁ SPOJKA × ŘEVNICKÁ



POPIS OPATŘENÍ

Jedná se o opatření týkající se úprav stávající mimoúrovňové křižovatky Řevnická x Rozvadovská spojka. Úpravy budou spočívat ve zkapacitnění křižovatky, která je již v současné době nedostatečná. Zlepšení kapacity MÚK Řevnická je nutná také v souvislosti s připravovanými investičními akcemi P+R Depo Zličín a P+R Řevnická (přestavbou autobusového terminálu a vybudování P+R).

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Projektová příprava křižovatky Rozvadovská spojka × Řevnická
- ◆ Realizace křižovatky Rozvadovská spojka × Řevnická

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ projektová příprava 10 mil. Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC7 Rozvoj a údržba komunikační sítě městské části

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy/Metropolitní plán Prahy

OPATŘENÍ A3

MODERNIZACE A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ PRO MOTOROVOU DOPRAVU



POPIS OPATŘENÍ

Cílem tohoto opatření je zajištění vyhovujícího technického stavu komunikací na území městské části. Kromě samotné modernizace a údržby je nutný monitoring poruch a závad např. pomocí mobilní aplikace, pasportizace a následně zpracování plánu modernizace a údržby komunikací.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Monitoring poruch a závad na komunikační síti
- ◆ Pasportizace stavu komunikací
- ◆ Plán a realizace modernizací a údržby komunikací

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 2000 Kč/m² rekonstrukce povrchu

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC7 Rozvoj a údržba komunikační sítě městské části

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2

OPATŘENÍ A4

ROZVOJ PÁTEŘNÍ DOPRAVNÍ SÍTĚ PO ROCE 2030



POPIS OPATŘENÍ

Předmětem opatření je zpracování vize dalšího rozvoje páteřní sítě za horizontem Akčního plánu Polad' Prahu (2030) pro všechny druhy dopravy v souladu s Dopravní politikou a v návaznosti na dokončený Metropolitní plán. V posledních letech dochází k přehodnocení některých plánovaných staveb, které však nejsou řešeny jako kompaktní celek. Je třeba jasně stanovit, které stavby a v jaké prioritě mají být připravovány a stavěny, i s ohledem na územní/ metropolitní plán. Výsledky studie musí být podpořeny multimodálním dopravním modelem. Závěrem studie musí být stanovení optimálního harmonogramu realizace staveb jednotlivých částí páteřní sítě.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Projektová příprava komunikací páteřní dopravní sítě hl. m. Prahy
- ◆ Realizace komunikací páteřní dopravní sítě hl. m. Prahy

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ dle konkrétního projektu

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2030, 2030+

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC7 Rozvoj a údržba komunikační sítě městské části

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 467 | Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030

OPATŘENÍ A5

ODSTRANĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH DOPRAVNÍCH ZÁVAD NA KOMUNIKACÍCH



POPIS OPATŘENÍ

Cílem opatření je zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu odstraněním bezpečnostních dopravních závad na komunikacích. Primárně je třeba vytvořit strategii v oblasti BESIP. Strategie umožní řešit otázky bezpečnosti na koncepční úrovni. Nezbytné je propojení s Národní strategií BESIP, strategickým plánem a Polad' Prahu.

Dále je nezbytné řešit nebezpečné komunikační úseky včetně křižovatek, které se nachází na komunikační síti MČ Praha 13. Závady je možné řešit stavebními nebo stavebně – organizačními úpravami.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Strategie BESIP pro hl. m. Prahu
- ◆ Zvýšení bezpečnosti na křižovatce Pod Hranicí x Jeremiášova
- ◆ Zvýšení bezpečnosti na křižovatce Poncarova x K Řeporyjím

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 6 mil. Kč/křižovatka se SSZ

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC12 Zajištění bezpečnosti na infrastruktuře a ve veřejném prostoru

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 182 | Strategie BESIP pro hl. m. Prahu
- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2

OPATŘENÍ A6

REALIZACE ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ P+R



POPIS OPATŘENÍ

Parkoviště P+R tvoří propojovací bod pro multimodální dopravu, zpravidla propojení mezi automobilovou dopravou a veřejnou dopravou (resp. P+G s pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Smyslem je zaparkovat automobil na okraji města/území a do cíle své cesty pokračovat veřejnou dopravou a nezatěžovat ulice města zbytnou dopravou. Kromě navržených lokalit v nadřazených dokumentech je potřeba hledat i další vhodné lokality.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Realizace parkovacích kapacit v ul. Petržílkova x Bucharova
- ◆ Projektová příprava a realizace záchytného parkoviště P+R u stanice metra Nové Butovice
- ◆ Projektová příprava a realizace záchytného parkoviště P+R u stanice metra Stodůlky
- ◆ Projektová příprava a realizace záchytného parkoviště P+R u stanice metra Depo Zličín
- ◆ Vytipování nových lokalit pro umístění kapacitních parkovišť P+R

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 500 tis./1 parkovací stání

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030



NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy

VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC8 Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B1
- ◆ Polad' Prahu | 254 | Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji
- ◆ Polad' Prahu | 435 | Rozvoj P+R při stanicích metra

OPATŘENÍ A7

ROZVOJ P+R VE STŘEDOČESKÉM KRAJI



POPIS OPATŘENÍ

Cílem opatření je při zvyšujícím stupni automobilizace nabídnout parkovací kapacity řidičům, kteří směřují převážně do hl. m. Prahy. Realizaci parkovišť P+R musí předcházet návržení jednotného systému záchytných parkovišť P+R v Praze a Středočeském kraji tak, aby byl uživatelsky příjemný pro své potencionální uživatele. V rámci koncepce musí dojít ke kategorizaci a standardizaci jednotlivých parkovišť, ze kterých vzejdou kapacity parkovišť, jejich vybavenost, tarif a propojení se systémem IDS. Pro větší efektivitu je nutné zároveň rozvíjet infrastrukturu, síť i provozní parametry veřejné dopravy ve Středočeském kraji a klást důraz na včasnou realizaci přidružených projektů.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Projektová příprava a realizace záchytných parkovišť P+R v obcích Středočeského kraje (Hostivice, Nučice, Jinočany, Rudná, Beroun)

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 500 tis./1 parkovací stání

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Středočeský kraj



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC8 Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 254 | Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji
- ◆ Polad' Prahu | 456 | Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Středočeského kraje
- ◆ Polad' Prahu | 457 | Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Středočeského kraje

OPATŘENÍ A8

ŘEŠENÍ STÁVAJÍCÍ POPTÁVKY PO PARKOVÁNÍ



POPIS OPATŘENÍ

S růstem počtu automobilů jsou kapacity k parkování a odstavování vozidel na území městské části nedostatečné. Optimalizaci parkovacích kapacit lze docílit změnou organizace dopravy, a to převážně v těch lokalitách, kde není možnost realizace nových parkovacích ploch. Navýšení parkovacích kapacit je možné stavebními úpravami, změnou uspořádání parkujících vozidel (změna z podélného stání na kolmé) nebo úpravou provozního režimu jednotlivých ulic. V lokalitách, kde je to prostorově možné, je vhodné prověřit možnosti realizace výstavby parkovacích domů.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Dopravní studie optimalizace parkování v lokalitě sídliště Velká Ohrada
- ◆ Dopravní studie optimalizace parkování v lokalitě sídliště Lužiny
- ◆ Dopravní studie optimalizace parkování v dalších lokalitách s potenciálem překročení poptávky po parkování nad nabídkou
- ◆ Změna organizace dopravy (řešení nelegálních stání, zvýšení bezpečnosti)
- ◆ Prověření možnosti výstavby parkovacích kapacit (Červeňanského, Přecechtělova x Janského, Drimlova x Kurzova)

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 600 tis. Kč/dopravní studie

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC8 Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B1

OPATŘENÍ A9

REGULACE PARKOVÁNÍ NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 13



POPIS OPATŘENÍ

Se zvyšující poptávkou po parkování na území MČ Praha 13 ze strany návštěvníků městské části je potřeba řešit dostupnost parkovacích kapacit pro rezidenty městské části. V prvním kroku je nutná podrobná analýza stávajícího stavu. Následně je potřeba v rámci participačních aktivit s veřejností najít vhodná řešení, která zajistí dostatečný počet stání pro rezidenty a zároveň umožní krátkodobá stání firmám poskytujícím občanům služby (např. pro servisní techniky apod.).

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Dopravní studie možností regulace parkování na území MČ Praha 13

FINANČNÍ NÁROČNOST

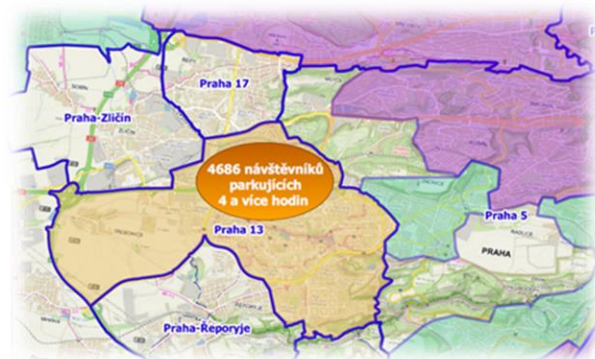
- ◆ cca 1,5 mil Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC9 Management parkování

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B1
- ◆ Polad' Prahu | 200 | Rozvoj zón placeného stání

OPATŘENÍ A10

ZŘIZOVÁNÍ ZKLIDNĚNÝCH ZÓN



POPIS OPATŘENÍ

Při zřizování zón 30 ve smyslu TP 218 je nezbytné dbát na veškeré druhy dopravy včetně zásobování zbožím. V současné době vznikají zóny 30 spíše jako důsledek parkovacích zón. Primárně by měly být zřizovány z důvodů pobytových funkcí městské části a ochrany jejích hodnot. Nejprve je nezbytné provést pasportizaci stávajících zón 30 a následně sjednotit dopravní značení u již existujících zón. Při návrzích dalších oblastí do zóny 30 je potřeba brát v potaz míru technických zásahů do uličního prostoru na základě stupně "pobytovosti".

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Sjednocení režimu zón 30 pro celé území MČ Praha 13
- ◆ Zřízení zóny 30 v oblasti mezi ul. Jeremiášova – Oistrachova – Kovářova (Stodůlky střed)
- ◆ Vytipování lokalit pro možnost zřízení zón 30 a obytných zón v dalších oblastech MČ

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ dle projektu
- ◆ cca 1 – 2 tis. Kč – umístění SDZ

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC7 Rozvoj a údržba komunikační sítě městské části

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2
- ◆ Polad' Prahu | 390 | Program zřizování zón 30

OPATŘENÍ A11

PLNĚNÍ AKČNÍHO PLÁNU SNIŽOVÁNÍ HLUKU AGLOMERACE PRAHA



POPIS OPATŘENÍ

Akční plán snižování hluku aglomerace Praha je vytvořen na základě aktuální Strategické hlukové mapy aglomerace Praha zaměřené na komplexní působení hluku ze silniční, tramvajové, železniční a letecké dopravy, včetně průmyslových zdrojů hluku. Cílem akčního plánu je navrženými opatřeními snížit hlukové zatížení ve výtípaných oblastech a tím pádem snížit počet ovlivněných osob nad mezními hlukovými hodnotami.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Realizace opatření z akčního plánu snižování hluku

FINANČNÍ NÁROČNOST

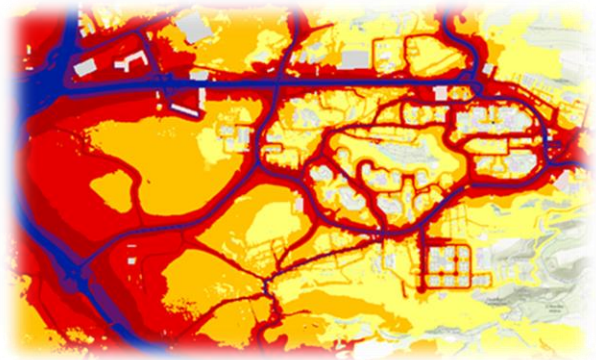
- ◆ dle nadřazeného dokumentu

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ ŘSD



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC15 Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 139 | Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (TSK)
- ◆ Polad' Prahu | 620 | Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha (ŘSD)
- ◆ Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2002/49/EC o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí

OPATŘENÍ A12

ROZVOJ SYSTÉMU SDÍLENÍ AUTOMOBILŮ



POPIS OPATŘENÍ

Toto opatření předpokládá podporu sdílené individuální automobilové dopravy. Hl. m. Praha v úzké spolupráci s ostatními dotčenými subjekty (zejm. veřejné správy) by měla systematicky vytvářet vhodné podmínky pro rozvoj carsharingu (sdílení vozidel). Tato aktivní podpora by se měla v první fázi zaměřovat na vyhrazení parkovacích míst, a to jak v ulicích, tak i na P+R a na jiných vhodných místech u stanic a zastávek hromadné dopravy. Výhledově by měl být systém otevřený i pro autonomní vozidla. Dále opatření předpokládá integraci do prostředí souvisejících SW aplikací.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Realizace motivačních aktivit pro využívání sdílené dopravy

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 0,5 mil. Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC2 Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 199 | Rozvoj systému sdílených automobilů

OPATŘENÍ A13

ROZVOJ A SPRÁVA SSZ



POPIS OPATŘENÍ

Tímto opatřením budou řešeny zejména nepřehledné, nehodové nebo jinak nevyhovující úseky a křižovatky. Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby doprava na komunikační síti městské části byla plynulá a průjezd uzly nebyl nebezpečný nebo omezující. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastrukturu je důležité pro další rozvoj městské části a dopravy v ní. Na plynulost dopravy v křižovatkách má kromě stavebních úprav vliv také vhodné světelné signalizační zařízení. Pouze pokud bude komunikační síť městské části bezpečná pro všechny módy dopravy, budou se lidé cítit bezpečně a budou více využívat všechny druhy dopravy při cestách po městské části.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách
- ◆ Zajištění údržby a modernizací SSZ

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ provozní náklady

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC10 Rozvoj inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | prioritá B2
- ◆ Polad' Prahu | 269 | Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách
- ◆ Polad' Prahu | 320 | Odstranění vybraných SSZ
- ◆ Polad' Prahu | 429 | Doplnění a údržba detektorů na SSZ

OPATŘENÍ A14

NAVÁDĚNÍ NA VOLNÁ PARKOVACÍ MÍSTA A INFORMACE O OBSAZENOSTI



POPIS OPATŘENÍ

Díky inteligentním navigačním prvkům využitých pro parkování je možné dosáhnout efektivnější a rovnoměrnější rozložení parkujících automobilů na území městské části. Místní obyvatelé, ale i návštěvníci tak při příjezdu do městské části mají více informací o volných parkovacích kapacitách. Řidiči mohou efektivněji najít parkovací místo a sníží se tím zbytná doprava na území městské části. Dojde také k úspoře času, který by jinak uživatelé ztratili hledáním parkovacího místa. Vhodným způsobem zobrazování těchto informací o parkování je možné částečně usměrňovat dopravu na území městské části. V neposlední řadě bude mít opatření pozitivní vliv na životní prostředí.

Ke správnému fungování tohoto opatření je třeba myslet i na zdroje dat. Údaje o volných parkovacích kapacitách je potřeba online zaznamenávat, aby bylo možné navigovat vozidla na volná parkovací místa. Většinou jde o čidla zabudovaná přímo ve vozovce nebo kamery.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Studie proveditelnosti inteligentních systémů v oblasti parkování
- ◆ Realizace inteligentního systému v oblasti parkování

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 600 tis. Kč / dopravní studie

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC10 Rozvoj inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ ---

OPATŘENÍ A15

ROZVOJ CITYLOGISTIKY



POPIS OPATŘENÍ

Vzhledem ke značným negativním dopadům přepravy zboží na životní prostředí a na kvalitu života na území městské části, je třeba podporovat a rozvíjet tzv. čistou mobilitu a zvýšení jejího podílu na celkovém výkonu přepravního systému také v oblasti nákladní dopravní obslužnosti. Podpora vozidel na alternativní pohon v oblasti nákladní dopravy může probíhat zajištěním doprovodné infrastruktury jako jsou nabíjecí stanice či městská depa pro překládku zboží a servis vozidel, vyhrazením míst pro zásobování těmito vozidly nebo spoluprací s relevantními subjekty při hledání alternativních způsobů distribuce zboží. Realizace opatření na podporu čisté mobility přispěje ke snížení zdravotně rizikových emisí z nákladní dopravy na území městské části.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Strategie udržitelné logistiky
- ◆ Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky
- ◆ Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné dopravní infrastruktury

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 0,5 mil. Kč

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC11 Optimalizace městské logistiky (citylogistika)

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 386 | Strategie udržitelné mobility

OPATŘENÍ A16

ROZVOJ ELEKTROMOBILITY



POPIS OPATŘENÍ

Nezbytnou součástí podpory využívání elektromobilů je vytvoření sítě nabíjecích stanic na území městské části. Doplněním sítě vhodně rozmístěných nabíjecích stanic pro elektromobily, s vhodným výkonem pro dobíjení, je důležitým předpokladem pro další rozvoj elektromobility na území městské části, zvýšení její konkurenceschopnosti motorové dopravy a pro snížení celkových negativních dopadů dopravy na životní prostředí. Stanice je vhodné umísťovat tak, aby byly dostupné co největšímu počtu řidičů (např. nákupní centra, záchytná parkoviště, čerpací stanice, restaurace, kavárny apod.) a současně dostupné v rámci celé městské části. Při realizaci opatření je také třeba vzít v úvahu výhledové kapacitní rozšíření podle potřeb vyplývajících z dalšího rozvoje elektromobility.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Program rozvoje elektromobility
- ◆ Podpora pro budování nových nabíjecích bodů pro elektromobily
- ◆ Elektromobily jako služební vozidla ÚMČ a zřizovaných organizací MČ Praha 13

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 400 – 800 tis./elektromobil

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ Magistrát hl. m. Prahy
- ◆ Operátor ICT



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC14 Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 328 | Strategie podpory alternativních pohonů
- ◆ Polad' Prahu | 329 | Elektromobily jako služební vozidla pro přísp. organizace
- ◆ Polad' Prahu | 360 | Vybudování nových nabíjecích bodů pro elektromobily

5.5 MĚKKÁ OPATŘENÍ

Poslední kategorií opatření jsou tzv. měkká opatření. Měkká opatření představují neinfrastrukturní projekty, tedy zejména podpůrná opatření, která podpoří změny v dopravním chování, změny v přístupu obyvatel a návštěvníků k dopravě a mobilitě, změny v přístupu řídicích a politických zástupců k plánování a řešení dopravy a mobility apod.

V rámci managementu mobility se městská část zaměří na snížení dopadů motorové dopravy na životní prostředí a zajištění udržitelné mobility na území městské části.

Mezi měkká opatření patří zejména osvětové, vzdělávací a podpůrné kampaně k otázkám udržitelné městské mobility, celý výchovný proces v otázkách mobility obyvatel (který by měl začínat již v mateřské škole, a přes všechny stupně školství pokračovat přes všechny věkové kategorie až k lidem v důchodovém věku). Zacílit je potřeba na všechny věkové kategorie, nevyjímaje budoucí generaci uživatelů mobility a už těm od útlého věku vštěpovat hlavní zásady a principy udržitelné mobility tak, aby generační obměna výrazně napomohla pozitivně řešit udržitelnost mobility v budoucích obdobích.

OPATŘENÍ M1

REALIZACE OSVĚTOVÝCH KAMPANÍ



POPIS OPATŘENÍ

Vzdělávací a osvětové kampaně mohou probíhat prostřednictvím přednášek, webu, sociálních sítí, médií apod. Cílem kampaní je poskytovat obyvatelům městské části informace o udržitelné mobilitě a vlivu dopravy na lidské zdraví a životní prostředí. Vhodným nástrojem k realizaci kampaně je např. natočení krátkého videa a jeho následné zveřejnění skrze dostupné komunikační kanály. Dále je možné pořádat pro občany výchovné aktivity poukazující na správnou volbu využití dopravních prostředků při cestách do zaměstnání a škol a na šíření zásad bezpečného chování v silničním provozu včetně osvěty k vzájemnému respektu mezi všemi účastníky provozu.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Kampaň Čistou stopou Prahou
- ◆ Kampaně na podporu využívání PID
- ◆ Kampaň Správné chování ve veřejné dopravě
- ◆ Vzdělávací a osvětové kampaně na ochranu zdraví před negativními vlivy z dopravy
- ◆ Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ dle nadřazených dokumentů

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC16 Marketingová podpora udržitelné mobility městské části

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 32 | 498 | 512 | 522

OPATŘENÍ M2

LOKÁLNÍ ZAPOJENÍ DO AKCÍ PĚŠKY DO ŠKOLY, GENERACE U APOD.



POPIS OPATŘENÍ

Vzdělávací a výchovné aktivity ve školských zařízeních mají děti naučit správným návykům dopravního chování a dodržování zásad bezpečnosti při cestě do/ze škol. Cílem opatření je podpořit využívání udržitelných způsobů přepravy, změnu životního stylu a větší preferenci aktivního způsobu života u mladé a střední generace a podpořit multimodalitu a sdílenou mobilitu. Aktivity by měly spolu s infrastrukturními opatřeními (viz opatření P7) pomoci řešit současné dopravní problémy v ranních hodinách před školskými zařízeními.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Zapojení do vzdělávacích a výchovných aktivit
- ◆ Realizace přednášek ve školách
- ◆ Praktická cvičení v terénu

FINANČNÍ NÁROČNOST

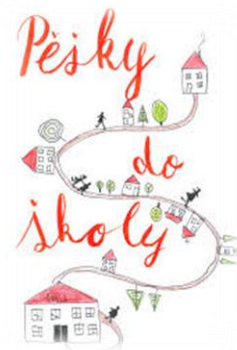
- ◆ cca 200 tisíc/rok

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC16 Marketingová podpora udržitelné mobility městské části

VÝCHOZÍ NADŘÁZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B3
- ◆ Smart plán MČ Praha 13 | SC 1.1

OPATŘENÍ M3

ZLEPŠENÍ INFORMOVANOSTI O DOPRAVĚ



POPIS OPATŘENÍ

Sdílení informací o systému veřejné dopravy a sdílené mobility s obyvateli je nezbytnou podporou jejího rozvoje a správné funkce na území městské části/města. Předmětem opatření je realizace webu či aplikace, kde budou zveřejňovány informace o aktuálních možnostech využití sdílených dopravních prostředků, např. mimořádnosti či jiné aktuality v MHD, o volných sdílených kolech, aktuálním stavu volných parkovacích kapacit, hustotě provozu na komunikační síti městské části/města apod.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách
- ◆ Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ dle nadřazených dokumentů

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13
- ◆ Magistrát hl. m. Prahy



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC16 Marketingová podpora udržitelné mobility městské části

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 26 | 251 | 493 | 496 |

OPATŘENÍ M4

ZAVEDENÍ SYSTEMATICKÉ PARTICIPACE S OBČANY NA DOPRAVNÍM PLÁNOVÁNÍ VE MĚSTĚ



POPIS OPATŘENÍ

Participace veřejnosti je jedním ze základních principů plánování udržitelné mobility. Opatření řeší nastavení systematické participace a spolupráce s občany v oblasti dopravního plánování i při přípravě strategických a koncepčních dokumentů obecně. Vhodnou možností je nastavení pravidelných setkání odborníků, politické reprezentace města a pracovníků radnice s obyvateli, na nichž budou diskutovány problémy v městské části, příp. městě. Cílem zavedení systematické spolupráce s občany je zvýšení informovanosti a angažovanosti obyvatel v městské části/městě a usnadnění participace na budoucích plánovacích procesech nejenom v oblasti dopravy.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Realizace veřejných setkání, projednání apod.
- ◆ Zapojení veřejnosti do připravovaných záměrů a projektů

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ cca 100 tisíc/rok

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC17 Participace s veřejností v otázkách mobility

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Strategický plán MČ Praha 13 | priorita B2

OPATŘENÍ M5



PLÁNY MOBILITY PRO VELKÉ ZAMĚSTNAVATELE A ŠKOLY

POPIS OPATŘENÍ

Na plánu udržitelné mobility ve městě je potřeba také úzce spolupracovat se zaměstnavateli na území městské části. Městská část se bude se zaměstnavateli a institucemi podílet na návrzích a realizaci motivačních opatření pro využívání udržitelných forem dopravy. Důležité je však také zpracování plánů mobility u jednotlivých zaměstnavatelů, školských zařízení apod., aby i ti dokázali podpořit a motivovat své zaměstnance a studenty v otázce dojížděky do/ze zaměstnání udržitelnými dopravními módy. Motivace k využívání udržitelných forem dopravy může probíhat zřizováním zabezpečených úschoven jízdních kol, míst pro vysprchování a převlečení, zřízením příspěvků/bonusů na veřejnou dopravu, na sdílenou dopravu apod.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Podpora pro realizaci Plánů mobility velkých zaměstnavatelů, škol apod.

FINANČNÍ NÁROČNOST

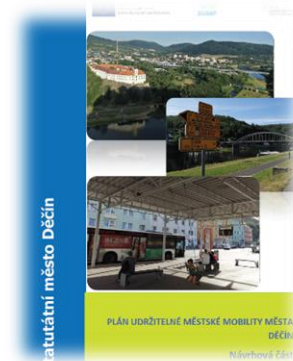
- ◆ cca 1 – 2 mil. Kč/Plán mobility

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC16 Marketingová podpora udržitelné mobility městské části

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ Polad' Prahu | 459 | Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy

OPATŘENÍ M6

ZŘÍZENÍ POZICE KOORDINÁTORA MOBILITY



POPIS OPATŘENÍ

Koordinátor udržitelné mobility koordinuje implementaci projektů městské části podporujících udržitelnou mobilitu a dohlíží na realizaci navržených opatření v rámci dokumentu „Plán udržitelné městské mobility MČ Praha 13“. Jeho úkolem je také koordinace pracovníků MČ Praha 13 při plánování mobility, zajištění spolupráce mezi městskou částí, městem, dalšími nositeli opatření a ostatními zainteresovanými subjekty v otázce mobility a zabezpečení pravidelné aktualizace PUMM, případně dalších strategických dokumentů z oblasti dopravy. V případě, že se v průběhu naplňování udržitelné mobility objeví potřeba realizace dalších projektů, může je ve spolupráci s dalšími zainteresovanými stranami začlenit do Plánu udržitelné městské mobility. Koordinátor následně v určitých obdobích vyhodnocuje plnění a úspěšnost implementace Plánu udržitelné městské mobility.

TYPOVÉ AKTIVITY

- ◆ Nastavení kompetencí a zřízení pozice koordinátora mobility
- ◆ Koordinace projektů spojených s udržitelnou mobilitou
- ◆ Implementace opatření a aktivit z Plánu udržitelné mobility MČ Praha 13
- ◆ Dohled nad implementací opatření a aktivit a průběžné vyhodnocování jejich plnění

FINANČNÍ NÁROČNOST

- ◆ provozní náklady

ČASOVÝ HORIZONT

- ◆ 2025, 2030

NOSITEL

- ◆ MČ Praha 13



VAZBA NA SPECIFICKÝ CÍL

- ◆ SC16 Marketingová podpora udržitelné mobility městské části

VÝCHOZÍ NADŘAZENÝ DOKUMENT

- ◆ ---

6 DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ

Pro popis a analýzu reálného stavu se mimo sady dopravních a sociologických průzkumů s úspěchem využívají i možnosti dopravních modelů, jejichž základní myšlenka vychází ze zjednodušeného matematického vyjádření vlastní reality. Takový model pak v rámci svých možností simuluje probíhající procesy reálného dopravního systému a hlavním účelem je poznat, pochopit a predikovat chování dopravního proudu.

Pro účely ověření návrhů opatření a pro možnost porovnání stávajícího a návrhového stavu byl v rámci Plánu udržitelné městské mobility použit multimodální dopravní model pro hlavní město Prahu. Multimodální dopravní model hl. m. Prahy spravuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., která již od 80. let modeluje na dopravní síti města současný stav dopravního systému. Dopravní model je periodicky aktualizován.

Na základě objednávky byly pro účely tvorby Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13 společnostmi Technická správa komunikací hl. m. Prahy poskytnuty dopravně inženýrské podklady pro současný stav (rok 2019) a pro výhledový stav (rok 2030), což odpovídá návrhovým horizontům Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13.

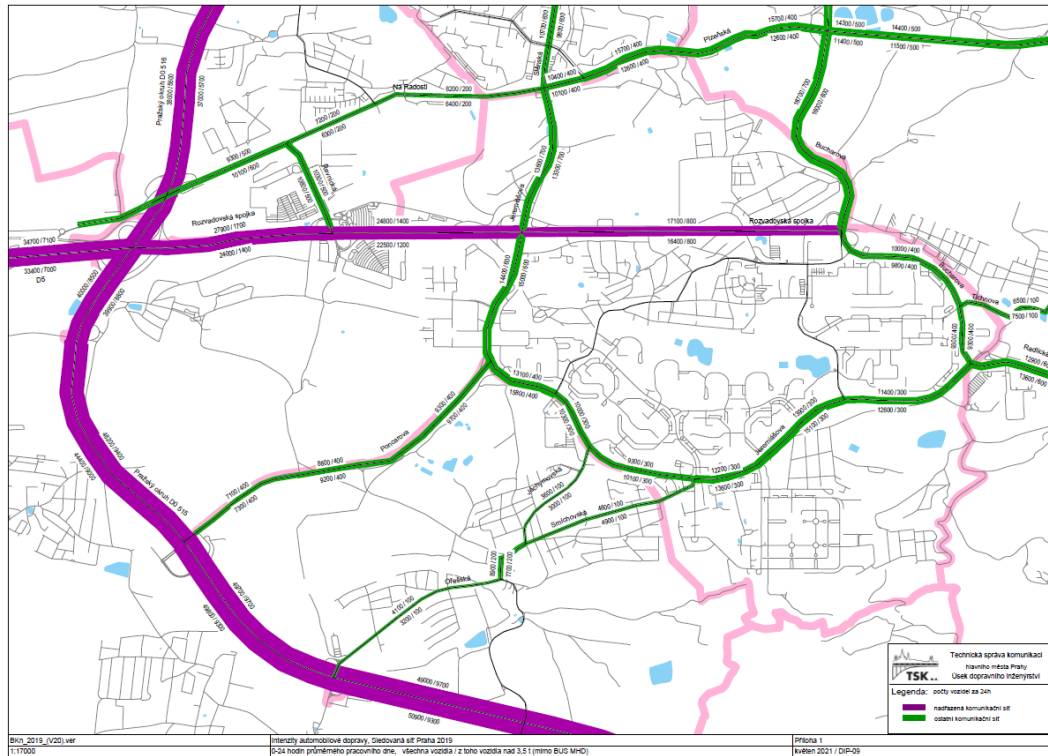
Poskytnuty byly údaje o intenzitách automobilové dopravy pro oblast vymezenou komunikacemi Pražský okruh, Na Radosti, Plzeňská, Bucharova, Jeremiášova, Smíchovská, Ořešská pro současný stav (rok 2019) a výhled (rok 2030).

Intenzity automobilové dopravy pro rok 2019 byly získány z databáze průzkumů pro tento rok, novější data vztažená k roku 2020 byly ovlivněny vládními opatřeními zavedenými v souvislosti s nemocí COVID 19. Pro výhledové období roku 2030 byl použit dopravní model hl. m. Prahy a jeho okolí. Výhledový stav rozvoje komunikační sítě města v tomto horizontu zahrnuje zejména zkapacitnění Pražského okruhu D0 515 (Slivenec – Třebonice), přeložku II/116 Jinočany – Lety, kompletní Pražský okruh, dálnici D3, Vesteckou spojku, Komunikační propojení Prahy 12 s Pražským okruhem, Hostivařskou spojku; naopak neobsahuje Radlickou radiálu ani Městský okruh v úseku Jižní spojka – Pelc-Tyrolka.

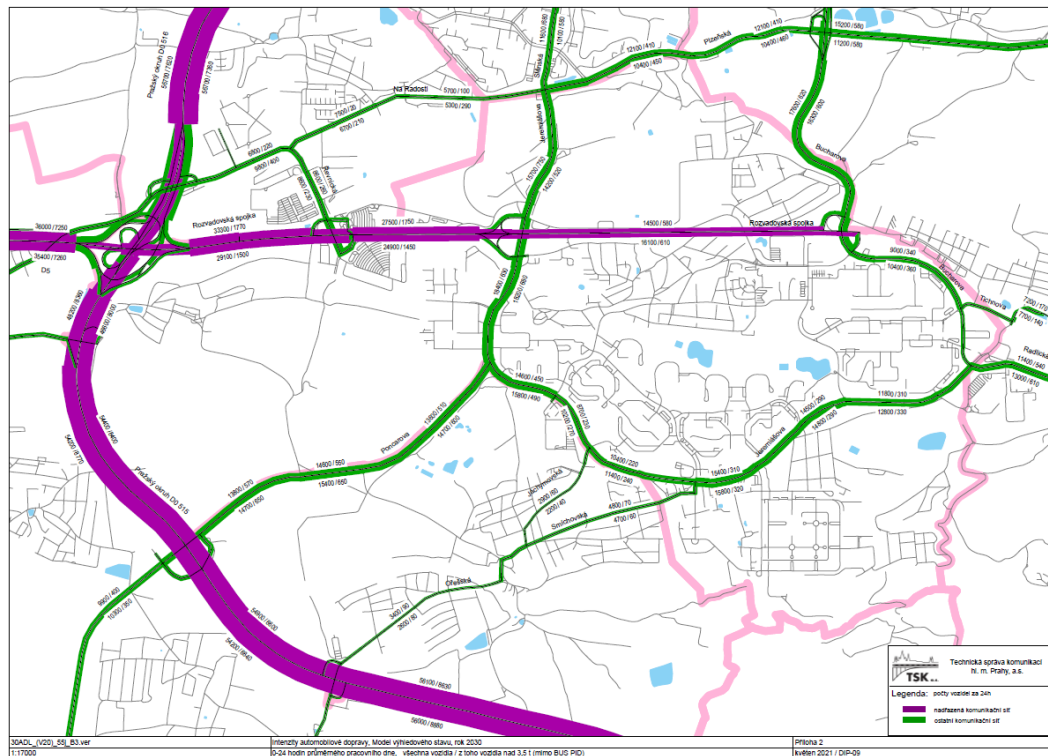
Intenzity automobilové dopravy pro současný stav (sledovaná síť pro sčítání 2019) jsou znázorněny na [obrázku 3](#), pro střednědobý výhled (model roku 2030) na [obrázku 4](#). Na kartogramech jsou zobrazeny intenzity po směrech v počtech všech/z toho nad 3,5 t vozidel za 24 h průměrného pracovního dne, zaokrouhlené u všech vozidel na stovky a u vozidel nad 3,5 t na desítky vozidel.

V kartogramech nejsou zahrnuty počty jízd autobusů MHD, ty jsou pro současný stav (rok 2019 před omezeními COVID 19) uvedeny na [obrázku 5](#). Ve výhledu lze uvažovat obdobné počty spojů MHD (PID městské), s tím, že ve výhledovém kartogramu z dopravního modelu nejsou zahrnuty ani příměstské autobusy PID. V řešeném území se jedná o cca 300 příměstských autobusů jednosměrně na příjezdu k / odjezdu od terminálu Zličín ulicemi Na Radosti

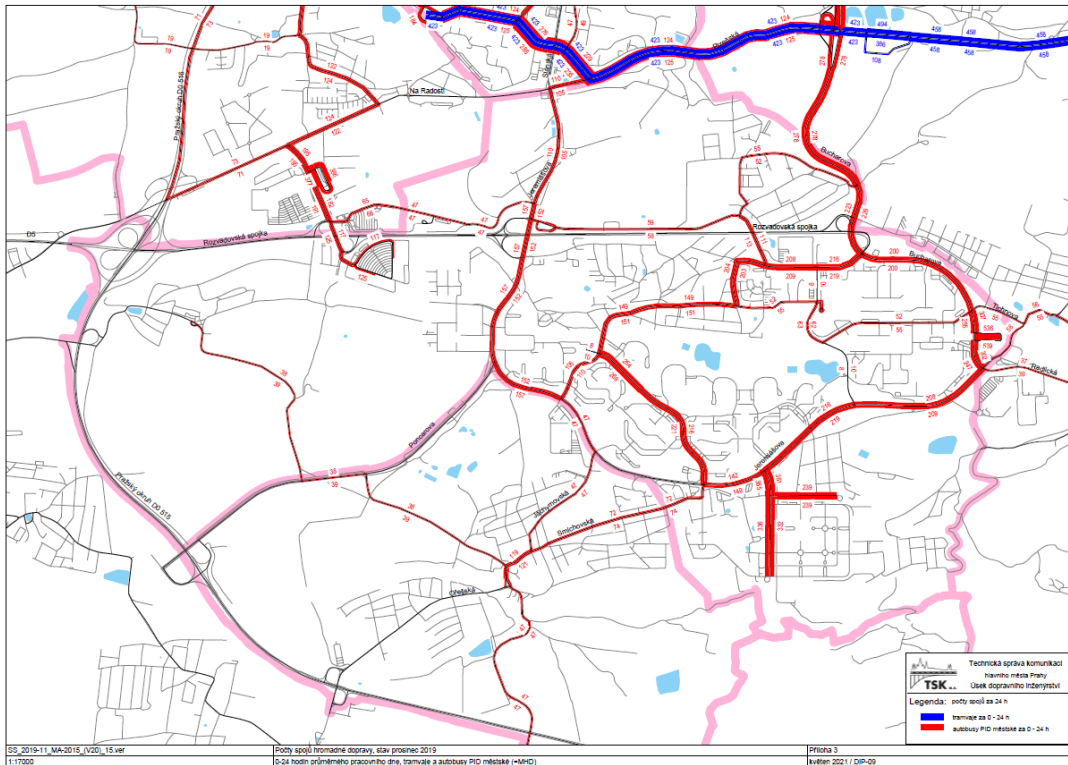
a Řevnickou, a cca 50 příměstských autobusů v každém směru ulicemi Ořešskou, Smíchovskou a Mukařovského.



Obrázek 3 Intenzity automobilové dopravy za 24 hod., rok 2019 (zdroj: TSK Praha)



Obrázek 4 Intenzity automobilové dopravy za 24 hod., rok 2030 (zdroj: TSK Praha)



Obrázek 5 Počty spojů hromadné dopravy, 2019 (zdroj: TSK Praha)

Všechny tři kartogramy jsou v plném rozlišení součástí **PŘÍLOHY Č. 1**.

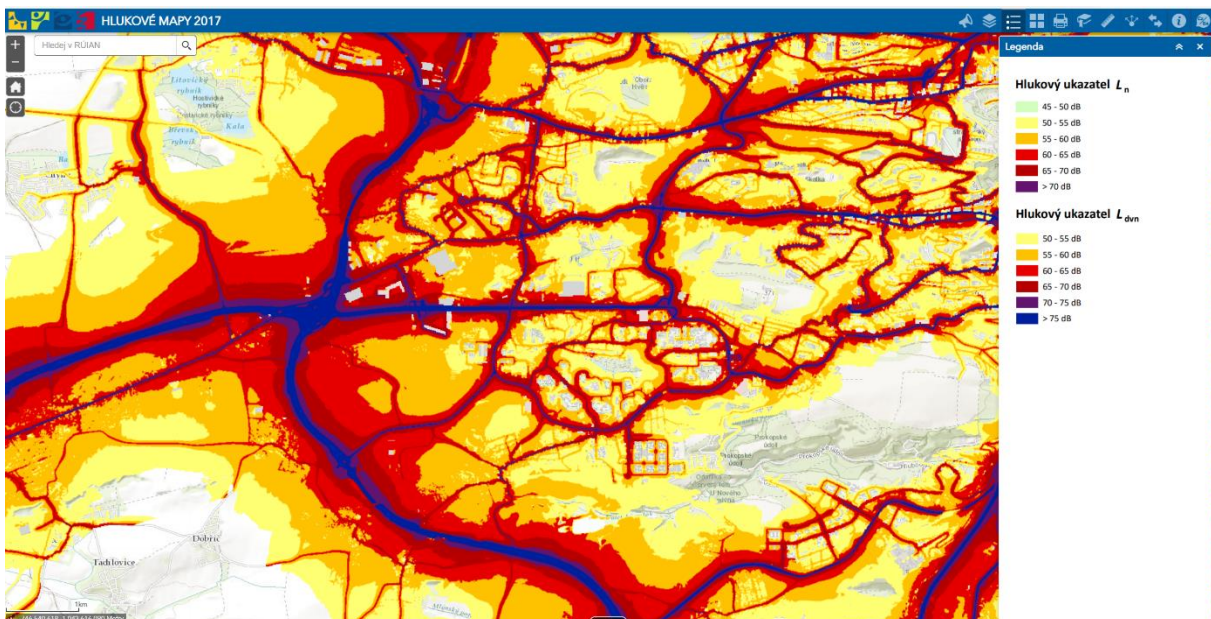
7 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Kromě zajištění udržitelné dopravy ve městě patří mezi hlavní cíle Plánu udržitelné městské mobility zlepšení kvality životního prostředí, tzn. snížení hluku a imisních škodlivin, které zasáhnou obyvatelstvo.

V kapitole 5 Návrh opatření jsou popsána opatření, která spolu s dalšími projekty, které bude hlavní město Praha a městská část Praha 13 realizovat v návaznosti na další koncepční materiály, povedou ke snížení negativních vlivů na obyvatelstvo. Kromě snížení tranzitní dopravy na sběrných komunikacích v městské části od individuální automobilové dopravy a podpory městské hromadné dopravy je hlavním cílem podporovat větší využívání cyklistické a pěší dopravy.

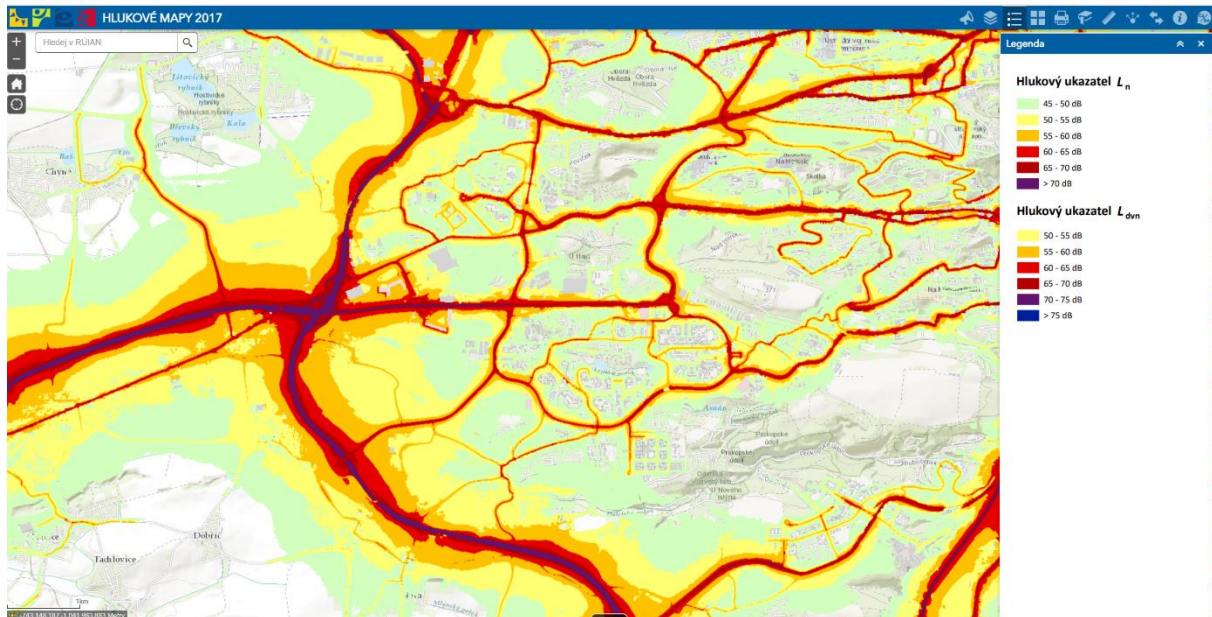
Snížení hluku

Na území MČ Praha 13 se stávající hlukové zatížení v okolí sběrných komunikací jako jsou např. ulice Jeremiášova, Bucharova a Pod Hranicí pohybuje ve dne mezi 60 – 70 dB. Hluk v okolí Rozvadovské spojky se pohybuje nad 75 dB. Grafické zobrazení hluku vyvolané silniční dopravou během dne je zobrazeno na [obrázku 6](#).



Obrázek 6 Hlukový ukazatel ve dne (zdroj: geoportal.mzcr.cz)

S nočním poklesem intenzit dopravy (22 – 6 hodina) klesá i hladina hluku. V okolí sběrných komunikací se pohybuje hluk převážně do 55 dB. Hluk v okolí Rozvadovské spojky se pohybuje mezi 55 až 65 dB. Grafické zobrazení hlukového zatížení komunikační sítě pro noční období je znázorněno na [obrázku 7](#).



Obrázek 7 Hlukový ukazatel v noci (zdroj: geoportal.mzcr.cz)

Opatření ke snížení hluku lze obecně rozdělit do tří základních oblastí. Za prvé se jedná o omezení zdroje hluku, tzn. snížení intenzit dopravy na komunikacích nebo využívání méně hlučných vozidel. Snížení hluku jde také docílit realizací protihlukových opatření v lokalitách, kde jsou překračovány hlukové limity. Poslední skupinou opatření je realizace protihlukových opatření přímo na objektech, které jsou vystaveny nadlimitnímu hluku. Tato opatření mají vliv pouze na omezení zdrojů hluku z dopravy. Mezi taková opatření patří systémové změny, které pozitivně ovlivňují dopravní režim, jako např. odvedení zbytné dopravy a dopravní zklidňování, podpora veřejné dopravy a cyklistické dopravy, opatření na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy a další.

Pro výhledové období 2030 je v dopravním modelu spravovaného společností Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. uvažováno s komunikacemi: zkapacitnění Pražského okruhu D 515 (Slivenec – Třebonice), přeložka silnice II/116 Jinočany – Lety, kompletní Pražský okruh, dálnice D3, Vestecká spojka, komunikační propojení Prahy 12 s Pražským okruhem a Hostivařská spojka. Realizace nových komunikací nebude mít zásadní pozitivní vliv na snížení intenzit dopravy na území městské části Praha 13.

Tabulka 1 Intenzity dopravy v roce 2019 (zdroj: TSK Praha)

INTENZITY DOPRAVY NA SLEDOVANÉ SÍTI V ROCE 2019								
Číslo uzlů		Ulice	Začátek	Konec	Osobní autom.	Pomalá vozidla	Bus MHD	Vozidel celkem
U1	U2							
5024	5029	BUCHAROVA	PLZEŇSKÁ	ROZVAD.SPOJ.	33 400	1 300	556	35 256
5026	5091	JEREMIÁŠOVA	PLZEŇSKÁ	ROZVAD.SPOJ.	25 500	1 400	215	27 115
5029	5091	ROZVAD.SPOJ.	BUCHAROVA	JEREMIÁŠOVA	31 900	1 600	0	33 500
5029	5131	BUCHAROVA	ROZVAD.SPOJ.	TICHNOVA	19 000	800	561	20 361
5058	5131	KARLŠTEJNSKÁ	KLIKATÁ	BUCHAROVA	13 800	200	111	14 111
5059	5060	JEREMIÁŠOVA	BUCHAROVA	POD HRANICÍ	23 400	600	417	24 417
5059	5107	RADLICKÁ	BUCHAROVA	BUTOVICKÁ	25 300	1 200	75	26 575
5060	5119	JEREMIÁŠOVA	POD HRANICÍ	ČERVEŇANS.	28 400	600	434	29 434
5061	5104	JÁCHYMOVSKÁ	SMÍCHOVSKÁ	JEREMIÁŠOVA	6 400	200	94	6 694
5061	5105	SMÍCHOVSKÁ	JÁCHYMOVSKÁ	JEREMIÁŠOVA	9 300	200	146	9 646
5091	5116	ROZVAD.SPOJ.	JEREMIÁŠOVA	ŘEVNICKÁ	44 700	2 600	0	47 300
5091	5903	JEREMIÁŠOVA	ROZVAD.SPOJ.	PONCAROVA	28 200	1 200	309	29 709
5103	5104	JEREMIÁŠOVA	OISTRACHOVA	JÁCHYMOVSKÁ	19 700	600	94	20 394
5103	5903	JEREMIÁŠOVA	OISTRACHOVA	PONCAROVA	28 100	800	309	29 209
5104	5105	JEREMIÁŠOVA	JÁCHYMOVSKÁ	SMÍCHOVSKÁ	18 800	600	0	19 400
5105	5119	JEREMIÁŠOVA	SMÍCHOVSKÁ	ČERVEŇANS.	25 200	600	290	26 090
5804	5903	PONCAROVA	K TŘEBONICŮM	JEREMIÁŠOVA	18 200	800	0	19 000

Tabulka 2 Intenzity dopravy v roce 2030 (zdroj: TSK Praha)

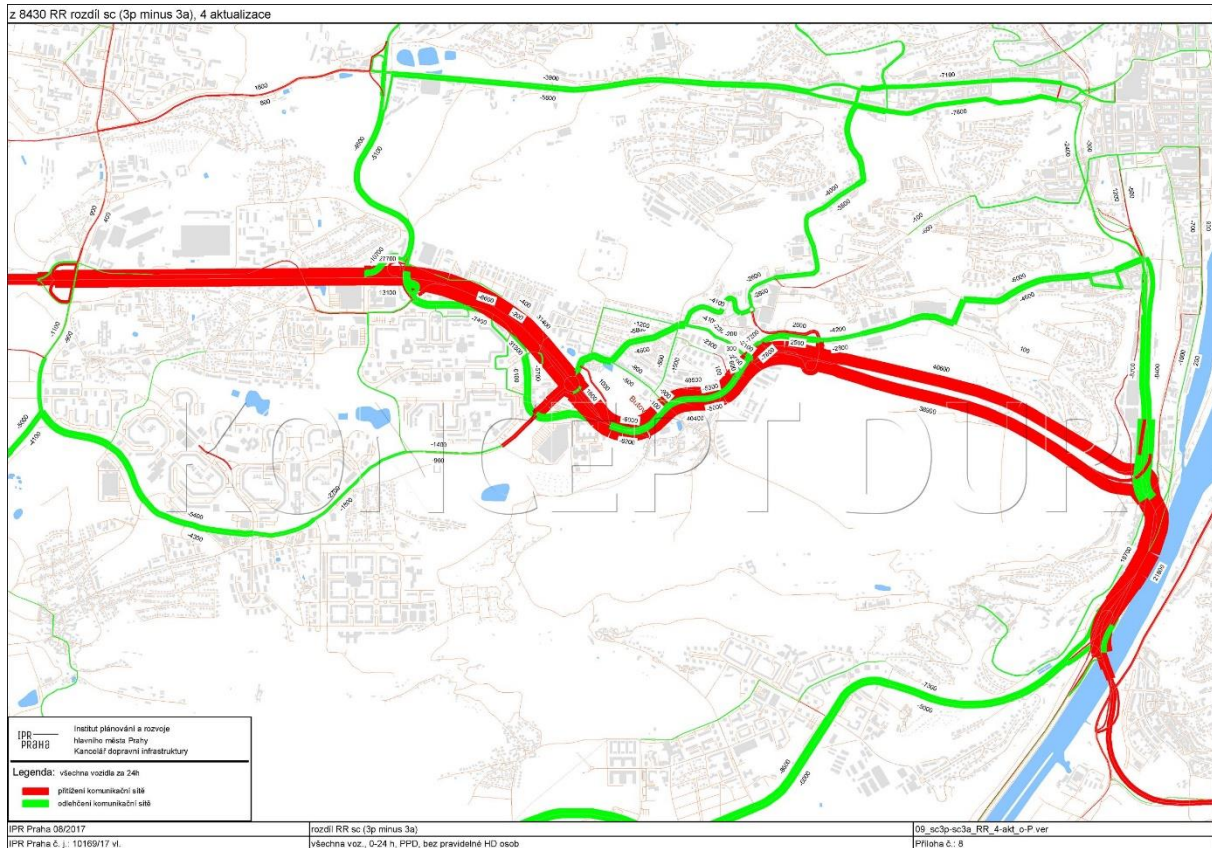
INTENZITY DOPRAVY NA SLEDOVANÉ SÍTI V ROCE 2030								
Číslo uzlů		Ulice	Začátek	Konec	Osobní autom.	Pomalá vozidla	Bus MHD	Vozidel celkem
U1	U2							
5024	5029	BUCHAROVA	PLZEŇSKÁ	ROZVAD.SPOJ.	32 680	1 220	556	34 456
5026	5091	JEREMIÁŠOVA	PLZEŇSKÁ	ROZVAD.SPOJ.	28 630	1 270	215	30 115
5029	5091	ROZVAD.SPOJ.	BUCHAROVA	JEREMIÁŠOVA	29 410	1 190	0	30 600
5029	5131	BUCHAROVA	ROZVAD.SPOJ.	TICHNOVA	18 700	700	561	19 961
5058	5131	KARLŠTEJNSKÁ	KLIKATÁ	BUCHAROVA	14 590	310	111	15 011
5059	5060	JEREMIÁŠOVA	BUCHAROVA	POD HRANICÍ	23 960	640	417	25 017
5059	5107	RADLICKÁ	BUCHAROVA	BUTOVICKÁ	23 250	1 150	75	24 475
5060	5119	JEREMIÁŠOVA	POD HRANICÍ	ČERVEŇANS.	28 720	580	434	29 734
5061	5104	JÁCHYMOVSKÁ	SMÍCHOVSKÁ	JEREMIÁŠOVA	5 000	100	94	5 194
5061	5105	SMÍCHOVSKÁ	JÁCHYMOVSKÁ	JEREMIÁŠOVA	9 370	130	146	9 646
5091	5116	ROZVAD.SPOJ.	JEREMIÁŠOVA	ŘEVNICKÁ	49 200	3 200	0	52 400
5091	5903	JEREMIÁŠOVA	ROZVAD.SPOJ.	PONCAROVA	35 340	1 260	309	36 909
5103	5104	JEREMIÁŠOVA	OISTRACHOVA	JÁCHYMOVSKÁ	18 400	500	94	18 994
5103	5903	JEREMIÁŠOVA	OISTRACHOVA	PONCAROVA	29 460	940	309	30 709
5104	5105	JEREMIÁŠOVA	JÁCHYMOVSKÁ	SMÍCHOVSKÁ	21 340	460	0	21 800
5105	5119	JEREMIÁŠOVA	SMÍCHOVSKÁ	ČERVEŇANS.	30 570	630	290	31 490
5804	5903	PONCAROVA	K TŘEBONICŮM	JEREMIÁŠOVA	27 190	1 110	0	28 300

Tabulka 3 Rozdíl intenzit dopravy mezi roky 2030 a 2019 (zdroj: TSK Praha)

ROZDÍL INTENZIT DOPRAVY MEZI ROKY 2030 A 2019								
Číslo uzlů		Ulice	Začátek	Konec	Osobní autom.	Pomalá vozidla	Bus MHD	Vozidel celkem
U1	U2							
5024	5029	BUCHAROVA	PLZEŇSKÁ	ROZVAD.SPOJ.	-720	-80	0	-800
5026	5091	JEREMIÁŠOVA	PLZEŇSKÁ	ROZVAD.SPOJ.	3 130	-130	0	3 000
5029	5091	ROZVAD.SPOJ.	BUCHAROVA	JEREMIÁŠOVA	-2 490	-410	0	-2 900
5029	5131	BUCHAROVA	ROZVAD.SPOJ.	TICHNOVA	-300	-100	0	-400
5058	5131	KARLŠTEJNSKÁ	KLIKATÁ	BUCHAROVA	790	110	0	900
5059	5060	JEREMIÁŠOVA	BUCHAROVA	POD HRANICÍ	560	40	0	600
5059	5107	RADLICKÁ	BUCHAROVA	BUTOVICKÁ	-2 050	-50	0	-2 100
5060	5119	JEREMIÁŠOVA	POD HRANICÍ	ČERVEŇANS.	320	-20	0	300
5061	5104	JÁCHYMOVSKÁ	SMÍCHOVSKÁ	JEREMIÁŠOVA	-1 400	-100	0	-1 500
5061	5105	SMÍCHOVSKÁ	JÁCHYMOVSKÁ	JEREMIÁŠOVA	70	-70	0	0
5091	5116	ROZVAD.SPOJ.	JEREMIÁŠOVA	ŘEVNICKÁ	4 500	600	0	5 100
5091	5903	JEREMIÁŠOVA	ROZVAD.SPOJ.	PONCAROVA	7 140	60	0	7 200
5103	5104	JEREMIÁŠOVA	OISTRACHOVA	JÁCHYMOVSKÁ	-1 300	-100	0	-1 400
5103	5903	JEREMIÁŠOVA	OISTRACHOVA	PONCAROVA	1 360	140	0	1 500
5104	5105	JEREMIÁŠOVA	JÁCHYMOVSKÁ	SMÍCHOVSKÁ	2 540	-140	0	2 400
5105	5119	JEREMIÁŠOVA	SMÍCHOVSKÁ	ČERVEŇANS.	5 370	30	0	5 400
5804	5903	PONCAROVA	K TŘEBONICŮM	JEREMIÁŠOVA	8 990	310	0	9 300

Z výše uvedených údajů vyplývá, že ve výhledovém období pro rok 2030 dojde k nepatrnému navýšení hlukové zátěže na Rozvadovské spojce, na ul. Poncarova a na ul. Jeremiášova v úseku od Rozvadovské spojky po ulici Červeňanského. Na ostatních komunikacích bude hluk stejný nebo dojde k mírnému poklesu.

Po realizaci stavby č. 9567 Radlická radiála (Jihozápadní město – Smíchov) je předpoklad, že dojde ke snížení intenzit tranzitní dopravy na ulicích Jeremiášova a Bucharova. Z níže uvedeného rozdílového kartogramu na [obrázku 8](#) intenzit dopravy vyplývá, že na ulici Poncarova dojde k poklesu intenzit dopravy o cca 9 tisíc vozidel, ulici Jeremiášova v úseku Poncarova – Smíchovská o cca 10 tisíc vozidel a v ulici Bucharova mezi Rozvadovskou spojkou a Radlickou o cca 12 tisíc vozidel. Z toho vyplývá, že dojde ke snížení hluku na výše zmíněných komunikacích. Výhledový stav je zpracován pro dlouhodobý časový horizont s předpokládaným rozvojem města a odpovídajícím naplněním aktivit v území podle územního plánu a zásad územního rozvoje. S realizací se však počítá až v dlouhodobém časovém horizontu po roce 2030.



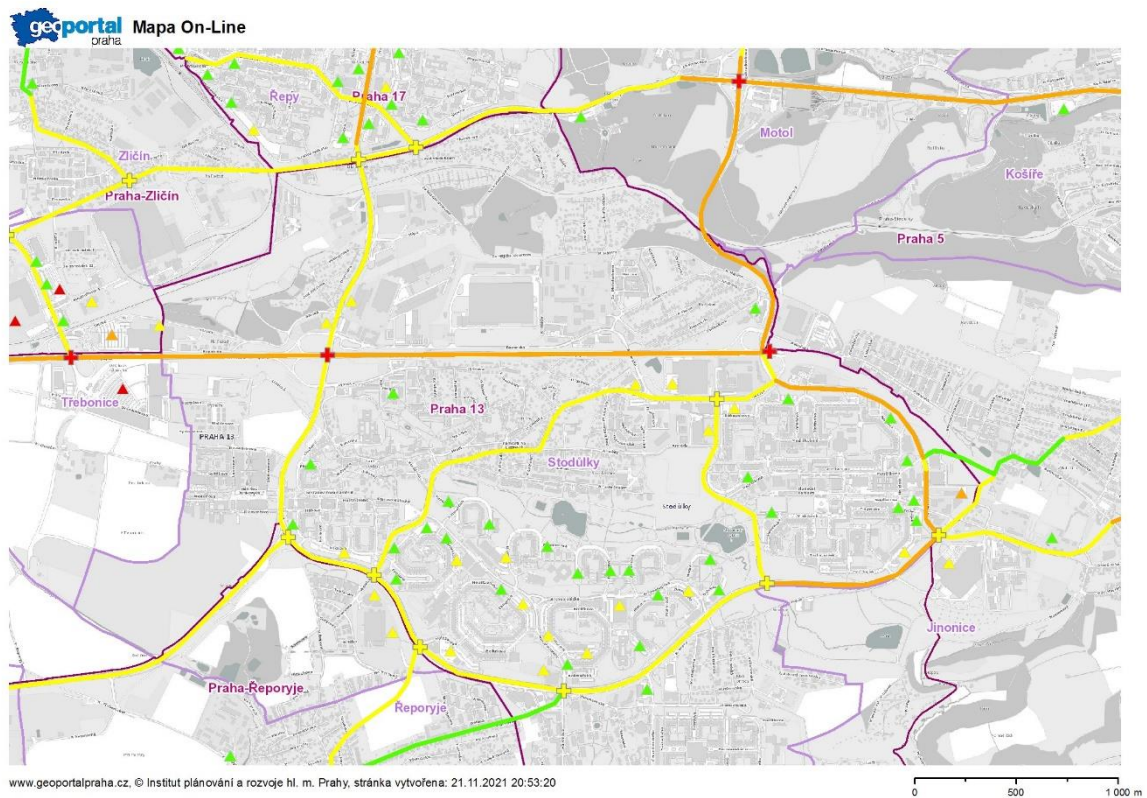
Obrázek 8 Rozdílový kartogram výhledového stavu (zdroj: IPR Praha)

Snížení imisí

Imisní zátěž je způsobena primárními emisemi (exhalace z výfuků, otěry brzd, pneumatik apod.) a zároveň i re-emisí, kdy dochází k víření prachových částic, které se opětovně vnesou do ovzduší.

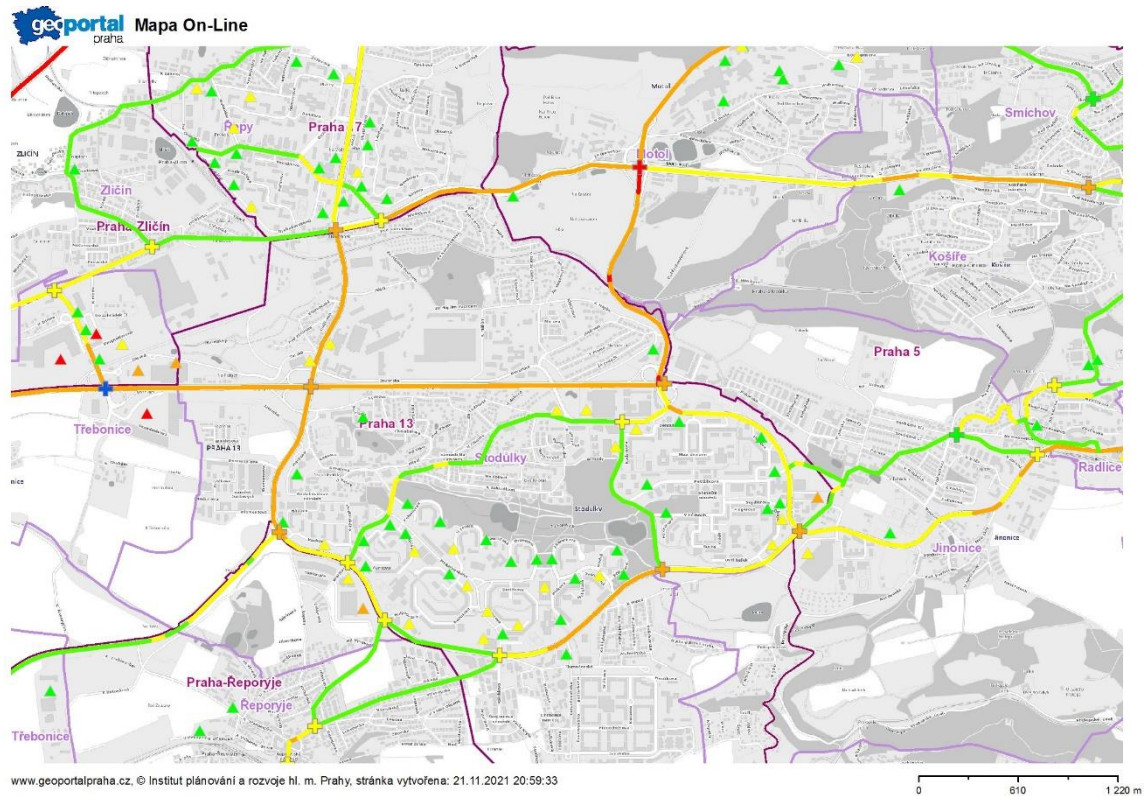
Z podkladů poskytovaných geoportálem společnosti IPR Praha jsou na níže uvedených obrázcích uvedena znečištění prachovými částicemi PM₁₀, oxidy dusíku NO_x a oxidem uhelnatým CO.

Z [obrázku 9](#), který zachycuje znečištění prachovými částicemi PM₁₀ je vidět, že k největšímu znečištění dochází na Rozvadovské spojnici a na ulicích Bucharova a Jeremiášova v úseku Pod Hranicí – Radlická. Na zeleně vyznačených komunikacích je znečištění prachovými částicemi do 1,5 t/rok/km. Žlutě vyznačené komunikace znázorňují znečištění od 1,5 do 3,0 t/rok/km a oranžovou barvou jsou označeny komunikace, které jsou znečištěny od 3,0 do 10,0 t/rok/km



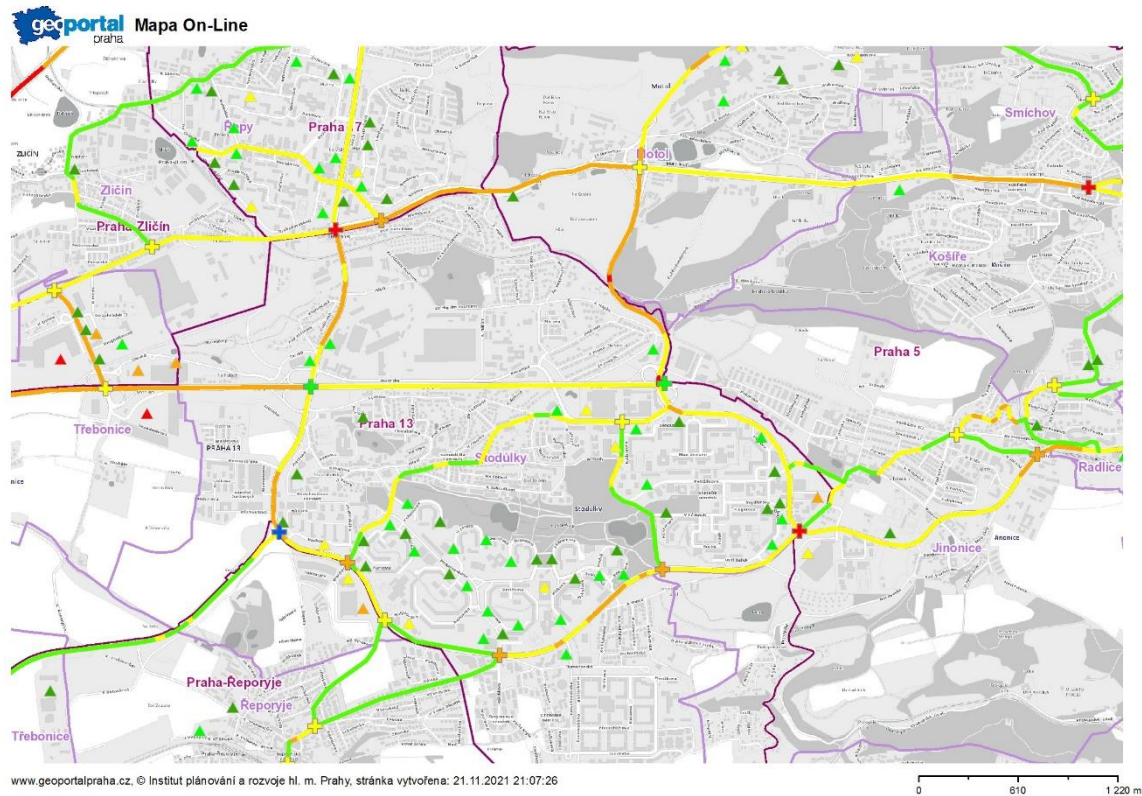
Obrázek 9 Ukazatel znečištění prachovými částicemi PM10 (zdroj: app.iprpraha.cz)

Znečištění ovzduší oxidu dusíku NO_x je zobrazeno na obrázku 10. Nejvíce znečištěna je Rozvadovská spojka a ulice Jeremiášova mezi Rozvadovskou spojkou a ulicí Poncarova. Na zeleně vyznačených komunikacích se pohybuje znečištění oxidu dusíku do 3 t/rok/km, žlutě označené komunikace 3 – 5 t/rok/km a oranžové 5 – 10 t/rok/km.



Obrázek 10 Ukazatel znečištění oxidy dusíků NOX (zdroj: app.iprpraha.cz)

Grafické zobrazení znečištění oxidem uhelnatým, CO je prezentováno na obrázku 11. Nejvyšší hodnoty znečištění byly naměřeny na ulici Jeremiášova na úsecích u stanice metra Stodůlky a Archeologická – Pod Hranicí. Na těchto úsecích se znečištění pohybuje v intervalu 20 – 30 t/rok/km (oranžová barva). Na zeleně označených úsecích se hodnoty znečištění pohybují do 5 t/rok/km a na žlutých úsecích od 5 do 10 t/rok/km.



Obrázek 11 Ukazatel znečištění oxidem uhelnatým CO (zdroj: app.iprpraha.cz)

Ke snižování škodlivin z dopravy lze mimo jiné přispět modernizací vozového parku přechodem na pohony, které jsou vůči životnímu prostředí šetrnější než ty stávající (elektromobily, CNG, vodík aj.). Kromě změny pohonu vozidel má na snížení imisní zátěže vliv zvýšená intenzita čištění komunikací.

V současné době hlavní město Praha schválilo klimatický plán, podle kterého má do roku 2030 investovat zhruba 230 miliard korun do 69 opatření zaměřených na snížení emisí oxidu uhličitého v metropoli o 45 procent.

Doporučení

K dosažení co nejvyššího snížení hluku a imisí z dopravy na území městské části je potřeba realizovat všechna opatření, která povedou ke snížení individuální dopravy, optimalizaci citylogistiky a naopak využívání veřejné dopravy, jízdy na kole a pěší chůze. Velký vliv na snížení hluku bude mít také obnova vozového parku automobilů a využívání alternativních pohonů. Nemalý vliv na kvalitu životního prostředí bude mít také vhodná obnova a výsadba zeleně.

8 REALIZACE PARTICIPAČNÍCH AKTIVIT V RÁMCI NÁVRHOVÉ ČÁSTI

8.1 PARTICIPAČNÍ AKTIVITY S ODBORNOU A ŘÍDÍCÍ PRACOVNÍ SKUPINOU

8.1.1 *Workshop s odbornou a řídicí skupinou*

Participační aktivity, prezentace a jednání s odbornou pracovní skupinou a s řídicí pracovní skupinou probíhaly v rámci celého procesu tvorby Plánu udržitelné městské mobility. V rámci jednoho ze společných jednání, konaných v říjnu 2021, proběhl workshop za účelem představení a projednání vize mobility, strategických cílů, specifických cílů a navržených opatření k jednotlivým dopravním módům.

Na úvod byla zúčastněným představena rozpracovanost projektu, shrnuty jednotlivé milníky analytické části a postupně představeny jednotlivé součásti návrhové části dokumentu. Zpracovatel pomocí prezentace představil jednotlivé části – vizi mobility, strategické a specifické cíle a na závěr opatření rozdělená do jednotlivých dopravních módů. K jednotlivým částem vždy proběhla diskuse a účastníci vznášeli své požadavky, připomínky a názory. Na základě vznesených požadavků a připomínek byly následně zpracovatelem upraveny všechny diskutované části.

8.1.2 *Prioritizace opatření členy odborné a řídicí skupiny*

Jedna z důležitých participačních aktivit se členy pracovních skupin byla prioritizace navržených opatření pro jednotlivé dopravní módy. Všichni členové odborné skupiny i řídicí skupiny obdrželi elektronickou formou seznam navržených opatření, které byly rozřazeny do jednotlivých dopravních módů:

- pěší doprava a veřejný prostor
- cyklistická doprava
- individuální automobilová doprava, doprava v klidu, nákladní doprava, pozemní komunikace
- veřejná hromadná doprava
- management mobility.

Úkolem členů bylo pro jednotlivé dopravní módy seřadit jednotlivá opatření podle priorit tak, jak vnímají, že jsou pro MČ Praha 13 nejpřínosnější/nejpotřebnější/nejprioritnější. Z hodnocení vzešla jak opatření, která byla hodnocena jako prioritní, tak naopak opatření, která členové nepovažují za prioritu. Seznam tří nejpřínosnějších opatření pro jednotlivé dopravní módy dle hodnocení členů odborné a řídicí skupiny jsou prezentovány v následující tabulce. Výsledky byly následně použity pro další práci s opatřeními a typovými aktivitami.

Tabulka 4 Výsledky hodnocení přínosů opatření odbornou skupinou – pěší doprava

KATEGORIE OPATŘENÍ: PĚŠÍ DOPRAVA		
NÁZEV OPATŘENÍ	Hodnocení	Pořadí
Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce	3	1
Modernizace a údržba komunikací pro pěší	3,6	2
Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	4,4	3

Tabulka 5 Výsledky hodnocení přínosů opatření odbornou skupinou – cyklistická doprava

KATEGORIE OPATŘENÍ: CYKLISTICKÁ DOPRAVA		
NÁZEV OPATŘENÍ	Hodnocení	Pořadí
Koncepční řešení rozvoje cyklistické infrastruktury na území MČ	1,2	1
Rozvoj napojení cyklistické infrastruktury MČ na okolní cyklistickou síť	4	2
Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	6	3-4
Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury a mobiliáře	6	3-4

Tabulka 6 Výsledky hodnocení přínosů opatření odbornou skupinou – veřejná hromadná doprava

KATEGORIE OPATŘENÍ: VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA		
NÁZEV OPATŘENÍ	Hodnocení	Pořadí
Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti a její rozvoj	1,2	1
Zlepšení bezbariérovosti stanic a zastávek VHD	3,2	2
Prověření možnosti zlepšení dopravní obsluhy hromadnou dopravou v oblastech s vysokými docházkovými vzdálenostmi	3,4	3

Tabulka 7 Výsledky hodnocení přínosů opatření odbornou skupinou – automobilová doprava

KATEGORIE OPATŘENÍ: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA		
NÁZEV OPATŘENÍ	Hodnocení	Pořadí
Radlická radiála, vč. mimoúrovňové křižovatky s ul. Řeporyjská	1,2	1
Realizace záchytných parkovišť P+R	4,8	2
Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030	5,4	3

Tabulka 8 Výsledky hodnocení přínosů opatření odbornou skupinou – management mobility

KATEGORIE OPATŘENÍ: MANAGEMENT MOBILITY		
NÁZEV OPATŘENÍ	Hodnocení	Pořadí
Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě	2,8	1
Realizace osvětových kampaní	3,4	2
Zlepšení informovanosti o dopravě	3,6	3

8.1.3 Projednání návrhové části s odbornou a řídicí skupinou

Na setkání odborné a řídicí skupiny, které proběhlo na začátku listopadu 2021, byli členové seznámeni s výsledky předcházejícího workshopu, se zanesenými úpravami ve vizi mobility, ve strategických a specifických cílech a v opatřeních, které byly více agregovány a zjednodušeny. Členové odborné a řídicí skupiny měli možnost v průběhu prezentace diskutovat o jednotlivých prezentovaných částech a vznášet své podněty. Na závěr byly přítomným představeny zásobníky aktivit/projektů pro jednotlivá opatření, rozřazené do jednotlivých dopravních módů. Posledním úkolem pro členy pracovních skupin bylo individuálně se seznámit s navrženými aktivitami a následně společnými silami vypracovat akční plán projektů pro nadcházející krátké časové období (+ 2 roky).

8.2 PARTICIPAČNÍ AKTIVITY S VEŘEJNOSTÍ

8.2.1 *Workshop s veřejností k navrženým opatřením*

Kromě níže realizovaných setkání s veřejností byly participační aktivity s veřejností soustředěny prioritně na webové stránky projektu <http://mobilita.praha13.cz>, kde byly k dispozici v průběhu celého procesu zpracování Plánu udržitelné městské mobility aktuální zpracované části. Zároveň byl na webových stránkách k dispozici kontaktní formulář, pomocí kterého mohla veřejnost zasílat své názory, podněty a připomínky ke zpracovávaným částem projektu.

V listopadu 2021 proběhlo setkání s veřejností za účelem představení návrhové části projektu a jejích součástí. Veřejnosti byla představena vize mobility, strategické cíle, specifické cíle a navržená opatření rozřazená do jednotlivých dopravních módů.

Veřejnost byla zapojena zejména do tvorby a připomínkování navržených opatření. Jednotlivá opatření pro jednotlivé dopravní módy byla pomocí prezentace představena a následně byla veřejnost vyzvána k součinnosti. Všem přítomným byly rozdány vytištěné formuláře s navrženými opatřeními. Úkolem přítomných občanů bylo pro jednotlivé dopravní módy seřadit jednotlivá opatření podle priorit tak, jak vnímají, že jsou pro MČ Praha 13 nejprínosnější/nejpotřebnější/nejprioritnější. Přítomní seřadili jednotlivá opatření pro jednotlivé dopravní módy od nejprínosnějších po nejméně přínosná. Výsledky byly následně použity pro další práci s opatřeními a typovými aktivitami.

8.2.2 *Představení a projednání návrhové části s veřejností*

V návaznosti na participační aktivity k navrženým opatřením proběhlo samotné představení a projednání celého Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13. Pomocí prezentace byly veřejnosti představeny postupně všechny části Plánu – Analytická část, Návrhová část a Akční plán. Představeny byly na začátku setkání samotné principy Plánu udržitelné městské mobility, představena fakta (hrozby) plynoucí ze stávajícího stavu mobility a stavu dopravy na území městské části (vyplývající z analytické části projektu), představeny hlavní výsledky dopravních průzkumů a dotazníkového šetření realizovaných v rámci analytické části a představeny jednotlivé součásti Návrhové části projektu – vize mobility, strategické cíle, specifické cíle, navržená opatření, zásobník typových aktivit/projektů a akční plán. Přítomní občané měli možnost k jakémukoli prezentovanému tématu vznést připomínku a diskutovat nad projednávanou problematikou.

9 ZÁSOBNÍK AKTIVIT, AKČNÍ PLÁN

9.1 ZÁSOBNÍK AKTIVIT

Pro jednotlivá navržená opatření byl vytvořen návrh typových aktivit/projektů, pomocí nichž by mohlo být opatření naplněno a realizováno. V případě potřeby může být tento zásobník doplňován o další konkrétní aktivity či projekty, pomocí nichž budou opatření naplňována. Typové aktivity byly zařazeny do návrhových časových horizontů 2025 nebo 2030.

Hvězdičkou * jsou označeny aktivity, u kterých se nepředpokládá jejich naplnění v časovém horizontu 2025 ani 2030. Realizace těchto aktivit je očekávána v dlouhodobějších časových horizontech (po roce 2030).

Tabulka 9 Zásobník typových aktivit/projektů

Specifický cíl	Opatření	Návrh typových aktivit pro dané opatření	Rok 2025	Rok 2030
SC7	Radlická radiála, vč. mimoúrovňové křižovatky s ul. Řeporyjská	Podporovat projektovou přípravu Radlické radiály	x	
SC7	Radlická radiála, vč. mimoúrovňové křižovatky s ul. Řeporyjská	Realizace Radlické radiály*		
SC7	Radlická radiála, vč. mimoúrovňové křižovatky s ul. Řeporyjská	Aplikace dopravně zklidňujících opatření v návaznosti na otevření Radlické radiály*		
SC7	Zřizování zklidněných zón (Program zřizování zón 30, obytné a cyklistické a pěší zóny)	Sjednocení režimu zón 30 pro celé území MČ Praha 13	x	
SC7	Zřizování zklidněných zón (Program zřizování zón 30, obytné a cyklistické a pěší zóny)	Zřízení zóny 30 v oblasti mezi ul. Jeremiášova – Oistrachova – Kovářova (Stodůlky střed)	x	
SC7	Zřizování zklidněných zón (Program zřizování zón 30, obytné a cyklistické a pěší zóny)	Vytipování lokalit pro možnost zřízení zón 30 a obytných zón v dalších oblastech MČ	x	
SC15	Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha x0x6	Realizace opatření z akčního plánu snižování hluku	x	x
SC15	Rozvoj systému sdílení automobilů	Realizace motivačních aktivit pro využívání sdílené dopravy	x	x
SC10	Rozvoj a správa SSZ	Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách	x	x
SC10	Rozvoj a správa SSZ	Zajištění údržby a modernizací SSZ	x	x
SC10	Navádění na volná parkovací místa a informace o obsazenosti	Studie proveditelnosti inteligentních systémů v oblasti parkování		x
SC10	Navádění na volná parkovací místa a informace o obsazenosti	Realizace inteligentního systému v oblasti parkování		x
SC11	Rozvoj citylogistiky	Strategie udržitelné logistiky	x	
SC11	Rozvoj citylogistiky	Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné dopravní infrastruktury	x	
SC11	Rozvoj citylogistiky	Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky		x
SC14	Rozvoj elektromobility	Program rozvoje elektromobility	x	x
SC14	Rozvoj elektromobility	Podpora pro budování nových nabíjecích bodů pro elektromobily	x	x
SC14	Rozvoj elektromobility	Elektromobily jako služební vozidla ÚMČ a zřizovaných organizací MČ Praha 13	x	

Specifický cíl	Opatření	Návrh typových aktivit pro dané opatření	Rok 2025	Rok 2030
SC7	Mimoúrovňová křižovatka Rozvadovská spojka x Řevnická	Projektová příprava křižovatky	x	
SC7	Mimoúrovňová křižovatka Rozvadovská spojka x Řevnická	Realizace křižovatky		x
SC7	Modernizace a údržba komunikací pro motorovou dopravu	Monitoring poruch a závad na komunikační síti	x	x
SC7	Modernizace a údržba komunikací pro motorovou dopravu	Pasportizace stavu komunikací	x	X
SC7	Modernizace a údržba komunikací pro motorovou dopravu	Plán a realizace modernizací a údržby komunikací	x	x
SC7	Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030	Projektová příprava komunikací páteřní dopravní sítě hl. m. Prahy		x
SC7	Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030	Realizace komunikací páteřní dopravní sítě hl. m. Prahy*		
SC12	Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích	Strategie BESIP pro hl. m. Prahu	x	x
SC12	Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích	Zvýšení bezpečnosti na křižovatce Pod Hranicí x Jeremiášova	x	
SC12	Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích	Zvýšení bezpečnosti na křižovatce Poncarova x K Řeporyjím	x	
SC8	Realizace záchytných parkovišť P+R	Realizace parkovacích kapacit v ul. Petržilkova x Bucharova	x	
SC8	Realizace záchytných parkovišť P+R	Vytipování nových lokalit pro umístění kapacitních parkovišť P+R	x	
SC8	Realizace záchytných parkovišť P+R	Projektová příprava a realizace záchytného parkoviště P+R u stanice metra Nové Butovice	x	x
SC8	Realizace záchytných parkovišť P+R	Projektová příprava a realizace záchytného parkoviště P+R u stanice metra Stodůlky	x	x
SC8	Realizace záchytných parkovišť P+R	Projektová příprava a realizace záchytného parkoviště P+R u stanice metra Depo Zličín	x	x
SC8	Rozvoj P+R ve Středočeském kraji	Projektová příprava a realizace záchytných parkovišť P+R v obcích Středočeského kraje (Hostivice, Nučice, Jinočany, Rudná, Beroun)	x	x
SC8	Řešení stávající poptávky po parkování	Dopravní studie optimalizace parkování v lokalitě sídliště Velká Ohrada	x	
SC8	Řešení stávající poptávky po parkování	Dopravní studie optimalizace parkování v lokalitě sídliště Lužiny	x	
SC8	Řešení stávající poptávky po parkování	Změna organizace dopravy (řešení nelegálních stání, zvýšení bezpečnosti)	x	x
SC8	Řešení stávající poptávky po parkování	Prověření možnosti výstavby parkovacích kapacit (Červeňanského, Přecechtělova x Janského, Drimlova x Kurzova)	x	
SC8	Řešení stávající poptávky po parkování	Dopravní studie optimalizace parkování v dalších lokalitách s potenciálem překročení poptávky po parkování nad nabídkou		x
SC9	Regulace parkování na území MČ Praha 13	Dopravní studie možností regulace parkování na území MČ Praha 13	x	
SC3	Koncepční řešení rozvoje cyklistické infrastruktury na území MČ	Generel cyklistické dopravy MČ Praha 13	x	
SC5	Rozvoj napojení cyklistické infrastruktury MČ na okolní cyklistickou síť	Optimalizace existujících provizorních cyklistických propojení na okolí (např. Centrální park – Prokopské údolí)	x	
SC5	Rozvoj napojení cyklistické infrastruktury MČ na okolní cyklistickou síť	Realizace nových propojení (např. Stodůlky – Zličín (Řevnická ul.))	x	

Specifický cíl	Opatření	Návrh typových aktivit pro dané opatření	Rok 2025	Rok 2030
SC5	Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	Vodorovné vyznačení prostoru pro cyklistickou dopravu na komunikacích sdílených s chodci (např. Centrální park)	x	
SC5	Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	Vodorovné vyznačení přejezdů pro cyklisty při křížení s komunikacemi pro automobilovou dopravu	x	
SC5	Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	Vyznačení (svislé i příp. vodorovné DZ) na jednosměrných komunikacích s potenciálem "cykloobousměrky"	x	
SC5	Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	Vyznačení předsunutých stopčar na ramenech světelně signalizovaných křižovatek s potenciálem cyklistické dopravy	x	
SC5	Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	Vyznačení nového vedení cyklotrasy	x	
SC5	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury a mobiliáře	Plošná realizace stojanů na kola	x	
SC5	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury a mobiliáře	Podpora bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor		x
SC5	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury a mobiliáře	Realizace přístřešků pro parkování kol u přestupních uzlů		x
SC5	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury a mobiliáře	Realizace servisních cyklobodů pro cyklisty (základní výbava pro nouzovou opravu jízdního kola)		x
SC5	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury a mobiliáře	Realizace nových nabíjecích bodů pro elektrokola	x	x
SC2	Podpora multimodálního dopravního chování	Realizace stojanů na kola u stanic metra	x	
SC2	Podpora multimodálního dopravního chování	Stanovit zásady rozvoje bikesharingu na území MČ Prahy 13 (územní vymezení, způsob provozování)	x	
SC2	Podpora multimodálního dopravního chování	Vymezit veřejný prostor pro stojany bikesharingu v obytném území		x
SC2	Podpora multimodálního dopravního chování	Realizovat možnosti parkování jízdních kol v rámci nových parkovišť P+R		x
SC2	Podpora multimodálního dopravního chování	Realizace cykloboxů u klíčových stanic metra		x
SC5	Rozvoj sítě cyklistických sběrných komunikací včetně návazných napojení (v hlavním i vedlejším dopravním prostoru)	Dočasná úprava napojení centra MČ na Pekařskou ulici	x	
SC5	Rozvoj sítě cyklistických sběrných komunikací včetně návazných napojení (v hlavním i vedlejším dopravním prostoru)	Optimalizace prostoru kolem stanice metra Stodůlky pro cyklistickou a pěší dopravu	x	
SC5	Rozvoj sítě cyklistických sběrných komunikací včetně návazných napojení (v hlavním i vedlejším dopravním prostoru)	Optimalizace cyklistického propojení Velká Ohrada - Lužiny	x	
SC5	Rozvoj sítě cyklistických sběrných komunikací včetně návazných napojení (v hlavním i vedlejším dopravním prostoru)	Cyklostezka podél Jeremiášovy ulice v úseku Vackova - Archeologická	x	
SC5	Rozvoj sítě cyklistických sběrných komunikací včetně návazných napojení (v hlavním i vedlejším dopravním prostoru)	Nové cyklistické propojení Jeremiášova - údolí Prokopského potoka	x	
SC5	Rozvoj sítě cyklistických sběrných komunikací včetně návazných napojení (v hlavním i vedlejším dopravním prostoru)	Optimalizace prostoru kolem stanice metra Nové Butovice pro cyklistickou a pěší dopravu	x	
SC5	Rozvoj sítě cyklistických sběrných komunikací včetně návazných napojení (v hlavním i vedlejším dopravním prostoru)	Cykloopatření na Tlumačovské ul. a její napojení a optimalizace převedení přes SSZ Jeremiášova x Mukařovského	x	x

Specifický cíl	Opatření	Návrh typových aktivit pro dané opatření	Rok 2025	Rok 2030
SC5	Rozvoj sítě cyklistických sběrných komunikací včetně návazných napojení (v hlavním i vedlejším dopravním prostoru)	Nová cyklostezka podél Bavorské ulice (Jeremiášova - Jindrova)		x
SC5	Rozvoj sítě cyklistických sběrných komunikací včetně návazných napojení (v hlavním i vedlejším dopravním prostoru)	Nové propojení Bavorská - Živcova - Šafránkova - K Hájům		x
SC5	Rozvoj nových cyklistických propojení (řešení příčných vazeb - lávky přes liniové bariéry)	Lávka přes Rozvadovskou spojku pro bezmotorovou dopravu Třebonice - Za Vrchem		x
SC5	Rozvoj nových cyklistických propojení (řešení příčných vazeb - lávky přes liniové bariéry)	Lávka přes Rozvadovskou spojku pro bezmotorovou dopravu Líšnická - Motolský potok		x
SC5	Rozvoj nových cyklistických propojení (řešení příčných vazeb - lávky přes liniové bariéry)	Lávka přes Rozvadovskou spojku pro bezmotorovou dopravu Třebonice - Metropole Zličín		x
SC5	Rozvoj nových cyklistických propojení (řešení příčných vazeb - lávky přes liniové bariéry)	Lávka přes Rozvadovskou spojku pro bezmotorovou dopravu Staré Lužiny K Vidouli		x
SC5	Rozvoj nových cyklistických propojení (řešení příčných vazeb - lávky přes liniové bariéry)	Lávka přes Radlickou radiálu pro bezmotorovou dopravu Sídliště N. Butovice - Na Vidouli		x
SC5	Rozvoj nových cyklistických propojení (řešení příčných vazeb - lávky přes liniové bariéry)	Lávka přes Jeremiášovu ulici pro bezmotorovou dopravu Hábova - Poncarova		x
SC5	Rozvoj nových cyklistických propojení (řešení příčných vazeb - lávky přes liniové bariéry)	Lávka přes Plzeňskou ulici pro bezmotorovou dopravu 5.máje - lesopark Řepy		x
SC5	Podpora cykloopatření již ve fázi projektů	Podpora cykloopatření ve fázi projektové přípravy při rekonstrukcích dopravní infrastruktury	x	x
SC5	Podpora cykloopatření již ve fázi projektů	Podpora cykloopatření ve fázi projektové přípravy pro nové dopravní stavby	x	x
SC5	Podpora cykloopatření již ve fázi projektů	Podpora cykloopatření ve fázi projektu v rozvojových lokalitách	x	x
SC5	Modernizace a údržba komunikací pro cyklisty	Opravy poškozených povrchů komunikací určených pro cyklistickou dopravu	x	x
SC5	Modernizace a údržba komunikací pro cyklisty	Údržba zeleně zasahující do jízdních pruhů cyklistické dopravy (sekání trávy, prořez vzrostlé zeleně)	x	x
SC5	Modernizace a údržba komunikací pro cyklisty	Zimní údržba komunikací určených pro cyklistickou dopravu	x	x
SC17	Realizace osvětových kampaní	Kampaň Čistou stopou Prahou	x	x
SC17	Realizace osvětových kampaní	Kampaně na podporu využívání PID	x	x
SC17	Realizace osvětových kampaní	Kampaň Správné chování ve veřejné dopravě	x	x
SC17	Realizace osvětových kampaní	Vzdělávací a osvětové kampaně na ochranu zdraví před negativními vlivy z dopravy	x	x
SC17	Realizace osvětových kampaní	Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu	x	x
SC16	Lokální zapojení do akcí Pěšky do školy, generace U apod.	Zapojení do vzdělávacích a výchovných aktivit	x	x
SC16	Lokální zapojení do akcí Pěšky do školy, generace U apod.	Realizace přednášek ve školách	x	x
SC16	Lokální zapojení do akcí Pěšky do školy, generace U apod.	Praktická cvičení v terénu	x	x
SC16	Zlepšení informovanosti o dopravě	Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách	x	x
SC16	Zlepšení informovanosti o dopravě	Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech	x	x
SC17	Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě	Realizace veřejných setkání, projednání apod.	x	x

Specifický cíl	Opatření	Návrh typových aktivit pro dané opatření	Rok 2025	Rok 2030
SC17	Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě	Zapojení veřejnosti do připravovaných záměrů a projektů	x	x
SC16	Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy	Podpora pro realizaci Plánů mobility velkých zaměstnavatelů, škol apod.	x	x
SC16	Zřízení pozice koordinátora mobility	Nastavení kompetencí a zřízení pozice koordinátora mobility	x	
SC16	Zřízení pozice koordinátora mobility	Koordinace projektů spojených s udržitelnou mobilitou	x	x
SC16	Zřízení pozice koordinátora mobility	Implementace opatření a aktivit z Plánu udržitelné mobility MČ Praha 13	x	x
SC16	Zřízení pozice koordinátora mobility	Dohled nad implementací opatření a aktivit a průběžné vyhodnocování jejich plnění	x	x
SC4	Realizace nové pěší infrastruktury	Legalizace „vyšlapaných“ cest na relevantních místech – doplnění chodníků	x	x
SC4	Realizace nové pěší infrastruktury	Doplnění pěší infrastruktury v ulicích s chybějícími chodníky	x	x
SC4	Realizace nové pěší infrastruktury	Propojení stanice metra Zličín s nákupní zónou (Globus, HomePark) a Stodůlkami		x
SC4	Realizace nové pěší infrastruktury	Realizace navržených lávek pro nemotorovou dopravu a návazných úseků		x
SC13	Realizace bezbariérových opatření	Realizace bezbariérových páteřních pěších tras	x	
SC13	Realizace bezbariérových opatření	Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení (př. nám. Junkových)	x	
SC13	Realizace bezbariérových opatření	Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru	x	x
SC4	Modernizace a údržba komunikací pro pěší	Monitoring poruch a závad na komunikační síti	x	x
SC4	Modernizace a údržba komunikací pro pěší	Pasportizace stavu komunikací pro pěší	x	
SC4	Modernizace a údržba komunikací pro pěší	Plán a realizace modernizací a údržby komunikací pro pěší	x	x
SC4	Technické úpravy stávajícího uličního prostoru	Rozšiřování chodníků a pobytového prostoru na úkor motorové dopravy		x
SC4	Technické úpravy stávajícího uličního prostoru	Rozvoj segregovaných komunikací pro chodce a cyklisty	x	x
SC3	Sdílený prostor – legislativní opatření	Podpora při projednávání legislativního opatření	x	
SC12	Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce	Pasportizace přechodů pro chodce a míst pro přecházení	x	
SC12	Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce	Vytvoření akčního plánu pro modernizace a rekonstrukce přechodů pro chodce a míst pro přecházení	x	
SC12	Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce	Realizace opatření pro zvýšení bezpečnosti přechodů pro chodce a míst pro přecházení	x	
SC12	Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce	Realizace chybějících přechodů pro chodce a míst pro přecházení		x
SC12	Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	Realizace projektu „Bezpečná cesta do škol“	x	x
SC12	Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	Realizace zklidňujících opatření na vytipovaných trasách do a v okolí školských zařízení	x	x
SC12	Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	Realizace projektu „školní ulice“ před vybranými školskými zařízeními	x	x
SC12	Doplnění a modernizace veřejného osvětlení (veřejný prostor, přechody pro chodce apod.)	Pasportizace veřejného osvětlení a identifikace míst s chybějícím osvětlením	x	
SC12	Doplnění a modernizace veřejného osvětlení (veřejný prostor, přechody pro chodce apod.)	Nasvětlení přechodů pro chodce a míst pro přecházení	x	
SC12	Doplnění a modernizace veřejného osvětlení (veřejný prostor, přechody pro chodce apod.)	Modernizace stávajícího veřejného osvětlení		x

Specifický cíl	Opatření	Návrh typových aktivit pro dané opatření	Rok 2025	Rok 2030
SC15	Podpora výsadby zeleně	Podpora výsadby zeleně pro zatraktivnění veřejného prostoru	x	x
SC15	Podpora výsadby zeleně	Podpora výsadby izolační zeleně	x	x
SC1	Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti a její rozvoj (min. zachování nabídky, posílení vybraných linek)	Podpora pro zajištění stávajícího rozsahu dopravní obslužnosti	x	x
SC1	Podpora zajištění dostatečné dopravní obslužnosti a její rozvoj (min. zachování nabídky, posílení vybraných linek)	Podpora pro kapacitní posilování vybraných linek	x	x
SC12	Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích	Průběžná údržba prostor zastávek a stanic a jejich okolí	x	x
SC12	Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích	Vybavení zastávek a stanic VHD dostatečným kamerovým systémem a dohledem		x
SC12	Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích	Vybavení vozidel VHD kamerovým systémem		x
SC14	Program rozvoje elektrobusů v PID	Elektrifikace autobusových linek PID – x. etapa	x	
SC14	Program rozvoje elektrobusů v PID	Elektrifikace autobusových linek PID – x. etapa		x
SC14	Podpora/tlak pro provozování vozidel VHD na alternativní paliva	Prověření možností provozování vozidel VHD na alternativní paliva	x	x
SC1	Prověření možností zlepšení dopravní obsluhy hromadnou dopravou v oblastech s vysokými docházkovými vzdálenostmi	Provéřit možnosti rozšíření noční dopravy do neobsluhovaných lokalit na území MČ	x	
SC1	Prověření možností zlepšení dopravní obsluhy hromadnou dopravou v oblastech s vysokými docházkovými vzdálenostmi	Provéřit možnosti rozšíření dopr. obslužnosti do lokalit s dlouhými docházkovými vzdálenostmi		x
SC1	Prověření možností zlepšení dopravní obsluhy hromadnou dopravou v oblastech s vysokými docházkovými vzdálenostmi	Zajistit zavedení dopravní obslužnosti do rozvojových lokalit (po jejich naplnění)*		
SC6	Řešení přestupních uzlů	Modernizace přestupního uzlu Nové Butovice	x	
SC6	Řešení přestupních uzlů	Optimalizace nástupišť BUS v přestupním uzlu Nové Butovice		x
SC6	Řešení přestupních uzlů	Realizace rekonstrukcí a modernizací dalších přestupních uzlů na území MČ Praha 13		x
SC6	Doplnění a modernizace doplňkové infrastruktury na zastávkách BUS a ve stanicích metra	Doplnění a modernizace inventáře zastávek BUS a stanic metra	x	x
SC6	Doplnění a modernizace doplňkové infrastruktury na zastávkách BUS a ve stanicích metra	Podpora dostatečné údržby (vč. zimní) a úklidu zastávek BUS	x	x
SC6	Doplnění a modernizace doplňkové infrastruktury na zastávkách BUS a ve stanicích metra	Zvýšení kvality údržby a úklidových prací ve stanicích metra	x	x
SC6	Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky (BUS, metro)	Osazení vybraných zastávek BUS elektronickými inteligentními tabulemi	x	x
SC6	Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky (BUS, metro)	Osazení vstupů stanic metra elektronickými inteligentními tabulemi	x	x
SC6	Rozvoj preferenčních opatření VHD	Realizace preferenčních opatření na komunikační síti	x	
SC6	Rozvoj preferenčních opatření VHD	Realizace preferenčních opatření na křižovatkách vybavených SSZ	x	

Specifický cíl	Opatření	Návrh typových aktivit pro dané opatření	Rok 2025	Rok 2030
SC13	Zlepšení bezbariérovosti stanic a zastávek VHD	Modernizace nástupišť autobusových zastávek do bezbariérové podoby	x	x
SC13	Zlepšení bezbariérovosti stanic a zastávek VHD	Zlepšení bezbariérového přístupu do stanice metra Nové Butovice (náhrada plošiny výtahem)	x	
SC13	Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem	Zpracování koncepce zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem (MHMP)	x	
SC13	Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem	Realizace opatření zpřístupňujících stanice metra cestujícím s kolem (DPP)		x
SC6	Realizace druhého vstupu do stanice metra Hůrka (od radnice)	Projektová příprava pro vybudování druhého vstupu do stanice metra Hůrka	x	
SC6	Realizace druhého vstupu do stanice metra Hůrka (od radnice)	Realizace druhého vstupu do stanice metra Hůrka*		

9.2 AKČNÍ PLÁN

Pro časový horizont následujících 2 let (pro roky 2022, 2023) byl vytvořen akční plán projektů. Na tyto projekty bude kladen důraz a MČ podnikne kroky k jejich naplnění a realizaci. Po uplynutí časového horizontu bude vyhodnoceno naplnění a úspěšnost realizace projektů. Zároveň bude vytvořen nový akční plán pro další období.

Tabulka 10 Akční plán pro roky 2022 a 2023

	Specifický cíl	Opaření	Návrh typových aktivit pro dané opatření
SC7	Rozvoj a údržba komunikační sítě městské části	Radlická radiála, vč. mimoúrovňové křižovatky s ul. Řeporyjská	Podporovat projektovou přípravu Radlické radiály
SC7	Rozvoj a údržba komunikační sítě městské části	Zřizování zklidněných zón (Program zřizování zón 30, obytné a cyklistické a pěší zóny)	Vytipování lokalit pro možnost zřízení zón 30 a obytných zón v dalších oblastech MČ
SC14	Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon	Rozvoj elektromobility	Elektromobily jako služební vozidla ÚMČ a zřizovaných organizací MČ Praha 13
SC12	Zajištění bezpečnosti na infrastruktuře a ve veřejném prostoru	Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích	Zvýšení bezpečnosti na křižovatce Pod Hranicí x Jeremiášova
SC8	Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba	Realizace záchytných parkovišť P+R	Realizace parkovacích kapacit v ul. Petřvílkova x Bucharova
SC8	Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba	Realizace záchytných parkovišť P+R	Vytipování nových lokalit pro umístění kapacitních parkovišť P+R
SC8	Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba	Realizace záchytných parkovišť P+R	Projektová příprava a realizace záchytného parkoviště P+R u stanice metra Nové Butovice
SC8	Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba	Realizace záchytných parkovišť P+R	Projektová příprava a realizace záchytného parkoviště P+R u stanice metra Stodůlky
SC8	Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba	Realizace záchytných parkovišť P+R	Projektová příprava a realizace záchytného parkoviště P+R u stanice metra Depo Zličín
SC8	Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba	Řešení stávající poptávky po parkování	Prověření možnosti výstavby parkovacích kapacit (Červeňanského, Přechetělova x Janského, Drimlova x Kurzova)
SC8	Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba	Řešení stávající poptávky po parkování	Dopravní studie optimalizace parkování v lokalitě sídliště Velká Ohrada
SC9	Management parkování	Regulace parkování na území MČ Praha x3	Dopravní studie možností regulace parkování na území MČ Praha 13
SC3	Podpora nemotorové dopravy	Koncepční řešení rozvoje cyklistické infrastruktury na území MČ	Generel cyklistické dopravy MČ Praha 13
SC5	Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury	Rozvoj napojení cyklistické infrastruktury MČ na okolní cyklistickou síť	Optimalizace existujících provizorních cyklistických propojení na okolí (např. Centrální park – Prokopské údolí)
SC5	Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury a mobiliáře	Realizace nových nabíjecích bodů pro elektrokola
SC13	Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru, u veřejných budov a na ostatní stávající infrastruktuře	Realizace bezbariérových opatření	Realizace bezbariérových páteřních pěších tras
SC13	Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru, u veřejných budov a na ostatní stávající infrastruktuře	Realizace bezbariérových opatření	Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení (př. nám. Junkových)
SC13	Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru, u veřejných budov a na ostatní stávající infrastruktuře	Realizace bezbariérových opatření	Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru

	Specifický cíl	Opaření	Návrh typových aktivit pro dané opatření
SC12	Zajištění bezpečnosti na infrastruktuře a ve veřejném prostoru	Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce	Pasportizace přechodů pro chodce a míst pro přecházení
SC12	Zajištění bezpečnosti na infrastruktuře a ve veřejném prostoru	Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	Realizace projektu „Bezpečná cesta do škol“
SC6	Zvyšování kvality veřejné dopravy	Řešení přestupních uzlů	Modernizace přestupního uzlu Nové Butovice
SC6	Zvyšování kvality veřejné dopravy	Doplnění a modernizace doplňkové infrastruktury na zastávkách BUS a ve stanicích metra	Doplnění a modernizace inventáře zastávek BUS a stanic metra
SC6	Zvyšování kvality veřejné dopravy	Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky (BUS, metro)	Osazení vybraných zastávek BUS elektronickými inteligentními tabulemi
SC6	Zvyšování kvality veřejné dopravy	Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky (BUS, metro)	Osazení vstupů stanic metra elektronickými inteligentními tabulemi
SC13	Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru, u veřejných budov a na ostatní stávající infrastruktuře	Zlepšení bezbariérovosti stanic a zastávek VHD	Zlepšení bezbariérového přístupu do stanice metra Nové Butovice (náhrada plošiny výtahem)
SC6	Zvyšování kvality veřejné dopravy	Realizace druhého vstupu do stanice metra Hůrka (od radnice)	Projektová příprava pro vybudování druhého vstupu do stanice metra Hůrka

10 ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ

10.1 IMPLEMENTACE PLÁNU

Důležitým návazným krokem po zpracování Plánu udržitelné mobility je nastavení procesu realizace a průběžného monitorování jeho naplňování pomocí stanovených indikátorů. Projekty a aktivity, které je v daných časových horizontech vhodné naplnit a realizovat jsou uvedeny v kapitolách Zásobník projektů a Akční plán. Implementaci plánu by měla řídit zodpovědná osoba, např. referent na městském úřadě s přiřazenou rolí „koordinátora mobility“. Implementace Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13 zahrnuje následující procesy:

- sledování a reportování naplňování dopravní politiky
- koordinace realizace akčního plánu
- návrh nových opatření, projektů a aktivit a jejich zařazení do zásobníku, příp. do akčního plánu
- koordinaci s dalšími koncepčními dokumenty MČ a koordinaci s plánem Polad' Prahu
- informování odborných skupin a širší veřejnosti o naplňování plánu mobility
- evaluaci úspěšnosti plnění akčního plánu a stanovených indikátorů (po skončení daných časových horizontů)
- návrh aktualizace plánu mobility (každých 5 let).

10.2 NASTAVENÍ INDIKÁTORŮ

Smyslem nastavení zpětného monitoringu a evaluace úspěšnosti naplňování Plánu udržitelné městské mobility je zajištění sledování celého plánovacího procesu a navržených opatření. Monitoring a evaluace jsou zcela zásadní pro zpětné zjištění efektivnosti celého plánu mobility a nastavených cílů a opatření. Mechanismus monitoringu a evaluací zajišťuje smysluplnou zpětnou vazbu pro všechny zainteresované aktéry do Plánu udržitelné městské mobility, umožňuje sledovat míru jeho plnění, umožňuje případné úpravy a poskytuje relevantní data o efektivnosti PUMM a vynaložených finančních prostředcích.

Zpětný monitoring je zajištěn na úrovni specifického cíle, kdy je ke každému nastavenému specifickému cíli přiřazen počet projektů, které by měly být v daném časovém horizontu realizovány (splněny).

Zpětný monitoring a evaluace úspěšnosti naplňování nastavených specifických cílů pomocí navržených opatření bude realizován na úrovni městské části pomocí níže uvedených indikátorů, a to vždy po uplynutí výhledového období. Evaluace úspěšnosti se tedy předpokládá na konci roku 2025 a na konci roku 2030. Cílové hodnoty jsou uvedené pro oba horizonty vždy v porovnání k nulovému stavu v současnosti (k roku 2021).

Tabulka 11 Indikátory pro zpětnou evaluaci

Strategický cíl	Specifický cíl	Počet realizovaných projektů	
		2025	2030
Městská část s udržitelným dopravním chováním	SC1 Zkvalitňování dopravní obslužnosti MČ	2	3
	SC2 Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury	2	5
	SC3 Podpora nemotorové dopravy	1	1
Kvalitní dopravní infrastruktura	SC4 Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury	3	10
	SC5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj, vč. doprovodné infrastruktury	15	30
	SC6 Zvyšování kvality veřejné dopravy	5	10
	SC7 Rozvoj a údržba komunikační sítě městské části	5	8
Řešení problematiky dopravy v klidu	SC8 Parkovací kapacity, organizace dopravy, výstavba	3	8
	SC9 Management parkování	1	1
Chytrá a inteligentní doprava	SC10 Rozvoj inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení	1	2
	SC11 Optimalizace městské logistiky (citylogistika)	1	2
Bezpečné místo pro život s bezbariérovou dostupností	SC12 Zajištění bezpečnosti na infrastruktuře a ve veřejném prostoru	10	15
	SC13 Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru, u veřejných budov a na ostatní stávající infrastruktuře	3	6
Zlepšení životního prostředí v městské části	SC14 Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon	3	5
	SC15 Snížení negativních vlivů z motorové dopravy	1	2
Podpora managementu mobility	SC16 Marketingová podpora udržitelné mobility městské části	7	15
	SC17 Participace s veřejností v otázkách mobility	5	12

Indikátorem naplňování nastavených specifických cílů je realizace projektu.

11 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK

11.1 SEZNAM ZKRATEK

aj.	a jiné
apod.	a podobně
atp.	a tak podobně
B+R	Bike And Ride (česky „zaparkuj kolo a jed“)
BUS	autobus
CNG	Compressed Natural Gas (česky „stlačený zemní plyn“)
č.	číslo
ČR	Česká republika
dB	decibel
dopr.	dopravní
DPP	Dopravní podnik hl. m. Prahy
hl. m.	hlavní město
hod.	hodina
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IPR	Institut plánování a rozvoje
ITS	Intelligent Transport System (česky „inteligentní dopravní systém“)
Kč	koruna česká
km	kilometr
ks	kus
m	metr
m ²	metr čtvereční
MČ	městská část
mil.	milion
MHD	městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
nám.	náměstí
např.	například
P+G	Park and GO (česky „zaparkuj a jdi“)
P+R	Park And Ride (česky „zaparkuj a jed“)
PID	Pražská integrovaná doprava
př.	Příklad
příp.	případně
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
r.	rok
resp.	respektive
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
Sb.	sbírka
SC	specifický cíl
SDZ	svislé dopravní značení
spol. s r.o.	společnost s ručením omezeným

SSZ	světelné signalizační zařízení
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (česky „Plán udržitelné městské mobility“)
t	tuna
tis.	tisíc
tj.	to jest
TP	technické podmínky
TSK	Technická správa komunikací
tzn.	to znamená
tzv.	takzvaný
ul.	ulice
vč.	včetně
VDZ	vodorovné dopravní značení
VHD	veřejná hromadná doprava
ŽP	životní prostředí

11.2 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility (zdroj: RHDHV, Metodika pro přípravu PUMM ČR)	7
Obrázek 2 Ročenka dopravy 2020 (zdroj: TSK Praha)	52
Obrázek 3 Intenzity automobilové dopravy za 24 hod., rok 2019 (zdroj: TSK Praha)	77
Obrázek 4 Intenzity automobilové dopravy za 24 hod., rok 2030 (zdroj: TSK Praha)	77
Obrázek 5 Počty spojů hromadné dopravy, 2019 (zdroj: TSK Praha)	78
Obrázek 6 Hlukový ukazatel ve dne (zdroj: geoportal.mzcr.cz)	79
Obrázek 7 Hlukový ukazatel v noci (zdroj: geoportal.mzcr.cz)	80
Obrázek 8 Rozdílový kartogram výhledového stavu (zdroj: IPR Praha).....	83
Obrázek 9 Ukazatel znečištění prachovými částicemi PM10 (zdroj: app.iprpraha.cz)	84
Obrázek 10 Ukazatel znečištění oxidy dusíků NOX (zdroj: app.iprpraha.cz)	85
Obrázek 11 Ukazatel znečištění oxidem uhelnatým CO (zdroj: app.iprpraha.cz).....	86

11.3 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Intenzity dopravy v roce 2019 (zdroj: TSK Praha).....	81
Tabulka 2 Intenzity dopravy v roce 2030 (zdroj: TSK Praha).....	81
Tabulka 3 Rozdíl intenzit dopravy mezi roky 2030 a 2019 (zdroj: TSK Praha)	82
Tabulka 4 Výsledky hodnocení přínosů opatření odbornou skupinou – pěší doprava.....	88
Tabulka 5 Výsledky hodnocení přínosů opatření odbornou skupinou – cyklistická doprava..	88
Tabulka 6 Výsledky hodnocení přínosů opatření odbornou skupinou – veřejná hromadná doprava.....	88
Tabulka 7 Výsledky hodnocení přínosů opatření odbornou skupinou – automobilová doprava	88
Tabulka 8 Výsledky hodnocení přínosů opatření odbornou skupinou – management mobility	88
Tabulka 9 Zásobník typových aktivit/projektů	90
Tabulka 10 Akční plán pro roky 2022 a 2023	97
Tabulka 11 Indikátory pro zpětnou evaluaci	100

11.4 SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA Č. 1 – Kartogramy intenzit dopravy z dopravního modelu hl. m. Prahy (TSK Praha)

PŘÍLOHA Č. 2 – Manažerský souhrn návrhové části Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha
13

PŘÍLOHA Č. 1 Kartogramy intenzit dopravy z dopravního modelu hl. m. Prahy

(zdroj: Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.)

1.1 Intenzity automobilové dopravy, počty vozidel za 24 hod., sledovaná síť Praha 2019

1.2 Intenzity automobilové dopravy, počty vozidel za 24 hod., model výhledového stavu, rok 2030

1.3 Počty spojů hromadné dopravy, počty spojů za 24 hod., stav prosinec 2019

PŘÍLOHA Č. 2 – Manažerský souhrn návrhové části Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13