

Vážení,

děkujeme za otevřený dopis vedení hlavního města Prahy k naplňování strategických dokumentů v oblasti dopravy, životního prostředí a udržitelného rozvoje, který jsme od Vás obdrželi dne 21. 9. 2023. Rád bych vás ujistil, že i stávající vedení města se hlásí k cílům Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a Klimatického plánu v oblasti dopravy. Zejména druhý jmenovaný dokument je velmi ambiciózní a jeho naplňování vyžaduje více finančních i personálních kapacit, než bylo při jeho schvalování zřejmé. Uvědomujeme si ale, že uvedené cíle jsou klíčové pro rozvoj Prahy a zvýšení těchto kapacit a tedy i tempa naplňování cílů je jedním z aktuálních úkolů, kterému se chceme věnovat. Proto v současnosti připravujeme personální posílení odboru dopravy a zajištění jeho dostatečného technického zázemí, které umožní akcelarovat realizaci opatření obsažených ve strategických dokumentech. Ke konkrétním dotazům pak sdělujeme následující:

1) Vzhledem k tomu, že výše uvedené strategické dokumenty HMP (jmenovitě Klimatický plán hlavního města Prahy, Plán udržitelné mobility, Strategie aktivní mobility a Standardy aktivní mobility) byly přijaty a schvalovány předchozími vedeními města, je nynější vedení s nimi zcela v souladu, nebo se je v něčem chystá revidovat?

Stávající vedení města respektuje obsah strategických dokumentů schválených předchozími vedeními a postupně pracuje, v souladu s politickými prioritami a finančními možnostmi města, na realizaci jednotlivých opatření, která strategické dokumenty obsahují.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (dále též *P+*) prochází v současnosti plánovanou aktualizací, která bude ukončena usnesením Rady hlavního města cca v polovině roku 2024. Aktualizace se týká opatření pro akční plán 2024–2026 a bude nadále respektovat sedm strategických cílů *Dopravní politiky* formulované v době vzniku *P+*. Jmenovitě se nový akční plán zaměřuje na rozvoj páteřní kolejové dopravy, podporu aktivní mobility, řízení provozu na komunikační síti a propojení dopravního a územního plánování a to vše s cílem tvořit město příjemného pro život. Jednotlivým prvkem nového akčního plánu je větší rovnováha mezi investicemi a efektem daných opatření na celkový objem dopravy a jejich negativních dopadů na obyvatele metropole. Jmenované skupiny opatření *P+* jsou zároveň klíčové pro naplňování cílů Klimatického plánu v oblasti dopravy.

Doporučení formulovaná ve Strategii aktivní mobility a Standardech aktivní mobility, dokumentech, které technicky rozpracovávají cíle města v oblasti pěší a cyklistické dopravy z *P+*, jsou zaváděna do postupů práce organizací města s působností v oblasti dopravy. Samostatně se připravují opatření, který mají prostřednictvím intenzivní komunikace a dotací pro městské části zvýšit míru úprav uličních prostorů způsobem, který vybízí k aktivním formám mobility.

Vyšší tempo naplňování cílů strategických cílů v dopravě dosud značně limituje množství personálních kapacit, kterým se na magistrátu mohou plnění cílů plně věnovat.

2) Jakými prostředky jsou aktuálně naplňovány zmíněné strategické dokumenty v hl. městě a jakým způsobem je monitorováno plnění stanovených cílů? Kdo je zodpovědný za plnění jednotlivých oblastí Klimatické strategie (zejména v kapitole Doprava) a jak je plnění koordinováno?

Cíle strategických dokumentů města v oblasti ochrany klimatu a rozvoje udržitelné dopravy jsou naplňovány formou realizace opatření obsažených přímo v nich nebo v jejich akčních plánech. Realizaci zajišťují organizace města, zejména TSK, DPP, ROPID, IPR a OICT,

Středočeského kraje a odbory magistrátu podle svých kapacitních možností a finančních prostředků v rozpočtové kapitole doprava. Koordinace probíhá v rámci obvyklých koordinačních procesů Magistrátu a organizací hl. m. Prahy, tj. porad a setkání odpovědných pracovníků v daných oblastech. K realizaci opatření se zpravidla využívají stávající personální kapacity MHMP a odborných organizací; mnohdy jsou opatření integrována do existující agendy. Také proto nyní čeká velká řada opatření, až budou volné kapacity k jejich zahájení.

Co se týče realizace opatření k naplnění klimatických závazků a cílů strategie aktivní mobility musíme bohužel konstatovat, že dosud nebyly vytvořeny pozice příslušných koordinátorů ani týmy pro jejich realizaci. To snižuje tempo i kvalitu realizovaných opatření. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je koordinován jednou zaměstnankyní, což není optimální vzhledem k objemu opatření, prostředků, počtu organizací podílejících se na jeho naplňování a nutnosti komunikovat přínos opatření udržitelné mobility s veřejností.

3) Jak prosazuje HMP realizaci těchto strategií na úrovni jednotlivých městských částí, aby byly závazky realizovatelné i na komunikacích a ve veřejném prostoru v jejich správě (viz například regulace parkování)?

Městské části jsou se strategickými dokumenty města v oblasti udržitelné mobility seznámeny; naposledy např. 12. května 2023 během [Setkání zástupců samospráv k udržitelnému rozvoji dopravy v Praze](#). V případě jejich zájmu poskytuje ODO MHMP pracovníkům městských částí metodickou podporu. V této souvislosti je nutno připomenout, že hl. m. Praha není pro městské části nadřízeným orgánem a že je proto prosazování cílů HMP především předmětem diskusí a přesvědčování. Pro vedení trvalé, srozumitelné, intenzivní a tedy účinné komunikace mezi městem a městskými částmi postrádá město v současné době dostatek kapacit.

4) Pokud se tak dosud neděje, bude vedení města vyvíjet aktivity k naplňování těchto strategií na úrovni městských částí? Pokud ano, jakým způsobem a v jakém časovém horizontu?

Město povede i nadále komunikační aktivity dle kapacitních možností (formou fyzických setkání, a metodických materiálů, atd.) s cílem zvýšit tempo realizace opatření udržitelné mobility na komunikacích ve správě městských částí a míru jejich zapojení. Současně připravujeme m dotační program na projekty městských částí v oblasti rozvoje aktivní mobility. Výsledky však budou nutně záviset na míře finančních prostředků a kapacit vyčleněných právě na tyto činnosti.

5) V jakém časovém horizontu magistrát HMP zpracuje a vydá Akční plán, který je součástí Strategie aktivní mobility a má být každoročně aktualizován?

Opatření k naplňování Strategie aktivní mobility jsou již připravena formou karet k zařazení do připravovaného akčního plánu *P+* pro období 2024–2026. Jedná se o opatření týkající se podoby veřejného prostoru, zastávek veřejné hromadné dopravy, odstranění bariér, zřizování zón 30 a zklidňování dopravy zejména u škol, podpory cyklistické dopravy i lepší komunikace s městskými částmi. V současné době je aktuální akční plán *P+* revidován pracovní skupinou. Na začátku roku 2024 bude jeho aktualizace předložena Radě HMP. Předmětem aktualizovaného akčního plánu *P+* bude většina stávajících celoměstských opatření v oblasti rozvoje aktivní mobility a nově zařazená opatření navržená při přijetí Strategie aktivní mobility v Praze.

To znamená, že pro naplnění Strategie aktivní mobility nevznikne samostatný akční plán, ale opatření k jejímu naplňování budou integrována do akčního plánu *P+*. Stanovení indikátorů a jejich cílových hodnot pro roky 2026 a 2030 k jednotlivým opatřením bude součástí popisu opatření v akčním plánu *P+* 2024–2026.

6) Jaké konkrétní kroky a v jakém časovém horizontu učiní magistrát HMP, aby byl v rámci tohoto volebního období realizován cíl Strategie aktivní mobility: kompletní páteřní síť cyklotras ve vysokém standardu, kapacitě a kontinuitě?

Odbor dopravy magistrátu HMP vytvořil seznam úseků chybějící sítě nadřazených cyklotras, které mohou v horizontu následujících let co nejdříve zvýšit průjezdnost širšího centra města. Realizaci opatření z tohoto seznamu bude prioritně prosazovat. Odbor dopravy dále usiluje o to, aby se nesnížily finanční prostředky na rozvoj cyklistické infrastruktury a aby vznikla personální kapacita projektového manažera, který by se věnoval výlučně realizaci tohoto úkolu obsaženého v *P+* a Klimatickém plánu. Je nutno upozornit, že tempo rozvoje cyklistické infrastruktury závisí spíše na prioritě ve formě přidělených finančních prostředků a personálních kapacit, kterou danému opatření dají volení zástupci města a městských částí, než na úsilí pracovníků magistrátu HMP.

7) Jaké konkrétní kroky a v jakém časovém horizontu učiní magistrát HMP, aby byl v rámci tohoto volebního období realizován cíl Zvýšení podílu pěší dopravy a plošná aplikace kvalitních podmínek pro pěší?

Zlepšení podmínek pro pěší a zvýšení podílu pěší dopravy je možné jen při realizaci opatření ve Strategii rozvoje aktivní mobility. Konkrétně je třeba: i) odstraňovat bariéry formou ohromného množství drobných stavebních akcí, které se úzce koordinují a projednávají se všemi aktéry v dotčeném území a ii) metodicky vést městské části k tomu, aby ve všech projektech ve veřejném prostoru zohlednily, jak dobře se v něm bude lidem chodit, jezdit na kole a pobývat.

Za tímto účelem vznikne v Odboru dopravy oddělení s alespoň čtyřmi koordinátory, jejichž cílem bude vyhledávat příležitosti a projednávat řešení s městskými částmi a dalšími dotčenými subjekty. Odbor dopravy bude usilovat o dostatečné finanční prostředky na úpravy veřejného prostoru, které jsou často vzhledem k jeho stáří velmi vysoké. Jednotlivé projekty bude doprovázet intenzivní a otevřená komunikace s veřejností o zlepšení kvality života Pražanů prostřednictvím drobných i větších úprav veřejného prostoru a přínosech, jaké mají obdobné postupy v zahraničí. Pouze intenzivní, dlouhodobá a cílená komunikace budoucích přínosů úprav veřejného prostoru a dalších změn dopravního systému, včetně diskuse o nákladové efektivitě různých dopravních opatření, může dlouhodobě zvýšit jejich podporu u veřejnosti. Tyto aktivity budou probíhat v období 2024–2026.

8) Jakými prostředky zajistí magistrát HMP plnění opatření snížení počtu osobních automobilů v provozu na území města?

Odbor dopravy HMP si je vědom negativního vlivu, který má celkový počet automobilů na kvalitu života Pražanů. Odbor dopravy upozorňuje zastupitele i veřejnost na to, že se počet automobilů na území města každý rok zvyšuje o 15–20 tisíc a že to má nevyhnutelně nežádoucí dopady na zpoždění tramvajů a autobusů a tedy množství času, které lidé zbytečně tráví cestováním, navíc ve velmi stresujících podmínkách. Množství automobilů také ovlivňuje kvalitu ovzduší a množství aut parkujících na chodnících a přechodech. Odbor dopravy poukazuje na skutečnost, že Praha je v množství vlastněných automobilů na vrcholu žebříčku západoevropských měst, což lze vzhledem k vysoké kvalitě hromadné

dopravy vysvětlit spíše absencí efektivní dopravní politiky, než jakoukoliv objektivní nutností. V souvislosti s tímto negativním trendem odbor dopravy připomíná nástroje (obsažené v *P+*), které dokázaly zvrátit trend nárůstu počtu automobilů v zahraničí.

Z takových opatření má Praha kromě intenzivního rozvoje a podpory hromadné, pěší a cyklistické mobility k dispozici také nastavení výše poplatků za parkování na ulici, na kterému jsou obyvatelé a firmy dostatečně citlivé (viz doporučení *Strategie rozvoje parkování 2020–2025* nebo upozornění na to, že poplatky za parkování ztrácí v čase a s rostoucí inflací schopnost ovlivňovat chování lidí ve studii Deloitte) a podmínek, za kterých mohou lidé v Praze získat dlouhodobá parkovací oprávnění. Další efekt může mít úprava tzv. parkovacích minim v pražských stavebních předpisech. Pokud totiž budou požadované počty nových parkovacích stání vybudovaných v nové výstavbě skromnější než dosud, nebo budou dokonce stanovená maxima (jako např. v Berlíně), budou si lidé v dlouhodobém horizontu pořizovat méně aut než dosud. Kýžený efekt na množství cest autem po městě a jeho prostřednictvím na celkový počet aut na území Prahy mají také všechny formy zpoplatnění užívání silniční infrastruktury. Větší efekt má obecně zónové zpoplatnění dopravní zácpy, tzv. *congestion charge*, menší zpoplatnění průjezdu historicky cenného a lidmi hojně navštěvovaného území Smetanova nábřeží a Malé Strany. V neposlední řadě může celkové množství aut ovlivnit multifunkční a intenzivní rozvoj území uvnitř hranic města, který doprovází menší potřeba cestovat autem.

V Praze ztěžují zavedení těchto opatření, zejména zpoplatnění užívání silniční infrastruktury, legislativní nejasnosti a obavy zástupců dotčených městských částí z reakcí obyvatel. Nutno upozornit, že žádný z výše uvedených nástrojů nemůže odbor dopravy MHMP zavést bez shody a vůle politické reprezentace města.

9) Kdy bude dokončena novelizace Pražských stavebních předpisů včetně možnosti stanovení nulového počtu parkovacích míst, aby bylo možné dodržet závazky ke snížení počtu automobilů v provozu?

Vzhledem k pokračující rekonstrukci stavebního práva se v současné době připravuje zcela nová vyhláška, tzv. Městské stavební předpisy (dále *MSP*), které budou principiálně shodné pro Prahu, Brno a Ostravu. Na podobě se všechna tři města musí shodnout, i když přesné hodnoty požadavků na parkování mohou být odlišné. Proto není v tuto chvíli účelné pokračovat s novelizací PSP. Některé dílčí změny týkající se podmínek, kterými město podporuje udržitelné formy mobility na úkor prostorově velmi neefektivní individuální automobilové dopravy, budou obsaženy v nových Městských stavebních předpisech. Jejich součástí bude i možnost budovat nulový počet parkovacích stání či využít výpočet přiměřeně ve specifických případech. Ostatně tak je tomu již nyní v platných PSP dle §83 (vysvětlení k příloze č. 3 PSP: „Z ustanovení odstavce 1 je umožněna výjimka. Ta by se měla uplatňovat především při umísťování jednotlivých staveb do stávající zástavby v situacích, kdy je vzhledem k místním podmínkám zejména v kompaktní městské zástavbě technicky vysoce komplikované a neúměrně náročné stání realizovat. Výjimka se může dále uplatnit např. u projektů řešících parkování pomocí carsharingového systému.“). Problematika počtu parkovacích stání, který podle výsledků dostupných zahraničních studií (Christiansen et al., 2017; Franco, 2020; Guo, 2013a,b; Transport for London, 2012; Weinberger, 2012; WSP, 2011) ovlivňuje počet automobilů ve vlastnictví obyvatel a jejich pohyb po městě, by se tak měla řešit především v rámci rozhodování stavebních úřadů, tj. v přenesené působnosti státní správy. Praha tento postup umožňuje v rámci svých platných PSP a bude to

prosazovat i v rámci nových *MSP*. Nutno upozornit, že vliv samosprávy je v tomto velmi omezený; do rozhodování stavebních úřadů Praha zasahovat nemůže.

10) Je možné, že bude MO uveden do provozu například ve zkušebním provozu dříve, než dojde k naplnění základních podmínek stanoviska EIA na jeho zprovoznění, jmenovitě zprovoznění SOKP a zpoplatnění vjezdu uvnitř MO? Jak město v takovém případě zabrání dopadům na intenzitu automobilové dopravy vlivem dopravní indukce?

Příprava městského okruhu je v současné době ve fázi projednávání dokumentace k územnímu řízení. Vzájemné časové souvislosti mezi realizací a zprovozněním MO a SOKP v tento okamžik nedokážeme předvídat vzhledem ke specifickým projektům a průběh příslušných správních procesů.

11) Kdy a jakou formou bude realizováno opatření dle podmínek EIA ke zprovoznění MO požadující zpoplatnění vjezdu do území uvnitř plánovaného okruhu, resp. zpoplatnění vjezdu do centra města v souladu s nástroji v Klimatickém plánu?

Zpoplatnění užití silniční infrastruktury uvnitř městského okruhu je nejen podmínkou zprovoznění celého městského okruhu ve stanovisku EIA, ale hlavně zásadním nástrojem, jak zabránit nežádoucímu nárůstu objemu automobilové dopravy na území hlavního města v důsledku dopravní indukce (viz např. Kuss & Kimberley, 2022; Metz, 2008; Tennøy et al., 2019). Ve stanovisku EIA se předpokládalo jeho zavedení v horizontu bezprostředně předcházejícím zprovoznění městského okruhu; nyní se s ohledem na dostupné finanční prostředky předpokládá, že se tak nestane v nejbližších 15 letech. Nehledě na tuto skutečnost, si vedení města dobře uvědomuje, že množství automobilové dopravy strmě narůstá a že to ohrožuje spolehlivost a kvalitu cestování hromadnou dopravou i autem a celkovou kvalitu života Pražanů. Proto v současné době připravuje kroky, které by měly snížit počet aut projíždějících denně historicky cenným a Pražany hojně navštěvovaným územím Smetanova nábřeží a Malé Strany. Praha zároveň zvažuje změnu legislativních podmínek, aby bylo možné používat zpoplatnění jako nástroj snižování negativních dopadů automobilové dopravy v Praze a dalších českých městech.

12) Kdy a jakou formou dojde k úpravě cen za parkování v ZPS dle doporučení strategií města a odborné analýzy Deloitte?

Úpravu cen a podmínek v ZPS v současné době hl. m. Praha zpracovává. Rozhodnutí o konkrétním řešení je plánováno na jaro 2024.

13) Bude řešeno zásobování v rámci Prahy celoměstskou strategií na základě doporučení z vypracované studie citylogistiky IPR?

Zefektivnění zásobování je jednou z oblastí, která vyžaduje zvýšení kapacity v odboru dopravy MHMP. Z předběžných konzultací vyplývá, že zpracování takové strategie je poměrně náročné a že by bez aktivní koordinace mezi jednotlivými subjekty veřejné správy nemuselo být účinné.

Citovaná literatura:

Christiansen, P., Fearnley, N., Hanssen, J., Skollerud, K. (2017). Household parking facilities: relationship to travel behaviour and car ownership, *Transportation Research Procedia*, 25, 4189–4199, 10.1016/j.trpro.2017.05.366

Franco, S. (2020). Parking Prices and Availability, Mode Choice and Urban Form, *International Transport Forum Discussion Papers, 2020/03*, OECD Publishing, Paris.

Guo, Z. (2013a), "Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York City", *Journal of Transportation Geography*, 26, 18–28, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.08.006>.

Guo, Z. (2013b), "Home parking convenience, household car usage, and implications to residential parking policies", *Transportation Policy*, Vol. 29, pp. 97–106, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.04.005>.

Kuss, P., Kimberly A. N. (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management, *Case Studies on Transport Policy*, 10, 1494–1513. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001>.

Metz, D. (2008). The Myth of Travel Time Saving, *Transport Reviews*, 28, 321–336, DOI: 10.1080/01441640701642348
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441640701642348>

Tennøy, A., Tønnese, A., Gundersen, F. (2019). Effects of urban road capacity expansion – experiences from two Norwegian cases. *Transport. Res. Transport Environ.*, 69, 10.1016/j.trd.2019.01.024,
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136192091830628X>

Transport for London (2012). Residential Parking Provision in New Developments. *Travel in London Research Report*.

Weinberger, R. (2012). Death by a thousand curb-cuts: Evidence on the effect of minimum parking requirements on the choice to drive, *Transport Policy*, 20, 93–102, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.08.002>.

WSP (2011). Does car ownership increase car use? A WSP study commissioned by the Berkeley Group into the use of car parking within residential schemes in London.

S pozdravem

Zdeněk Hřib

MUDr. Zdeněk Hřib

I.náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy