

Spolupráce Prahy a Středočeského kraje v oblasti udržitelné mobility a územního rozvoje

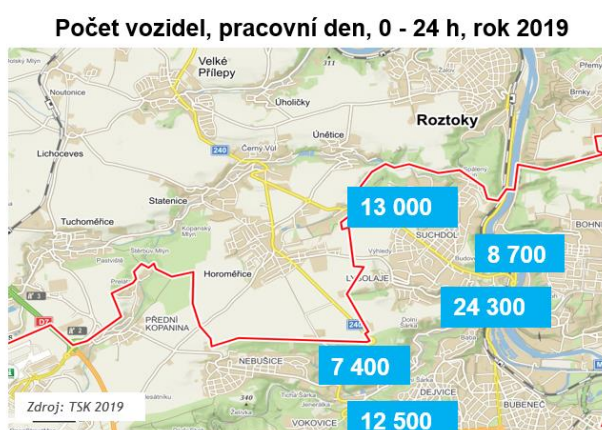
5. setkání Local Mobility Forum, 23. března 2021

Setkání klíčových hráčů, kteří se podílejí na strategickém rozvoji pražské aglomerace, se kvůli aktuálním omezením COVID-19 konalo formou videokonference. Akce se zúčastnilo cca 30 zástupců magistrátu HLMP, Středočeského kraje, pražských městských částí a středočeských obcí, ROPIDu, TSK, ČZU a dalších zainteresovaných subjektů. Setkání se konalo jako součást evropského projektu SMACKER, kde je městská část Praha-Suchdol partnerem.

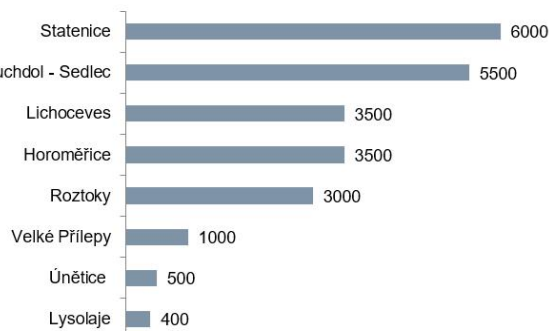


Ing. Gabriela Lněničková, MBA, radní MČ Praha-Suchdol a projektová manažerka SMACKER, přivítala všechny účastníky a představila hlavní výzvy, které stojí před pražskou aglomerací. Rostoucí počet obyvatel, zvyšující se nároky na uspokojení životních potřeb, nedostatečná občanská vybavenost a nedostatek pracovních míst v přilehlých obcích, to vše zvyšuje nároky na každodenní mobilitu. Výsledkem je rostoucí podíl automobilové dopravy na hranicích Prahy, který činí už téměř 80 %.

NA SEVEROZÁPADĚ PRAHY PŘIBUDE VÍCE NEŽ 20 000 OBYVATEL



Očekávaný nárůst počtu obyvatel během příštích 15 – 20 let



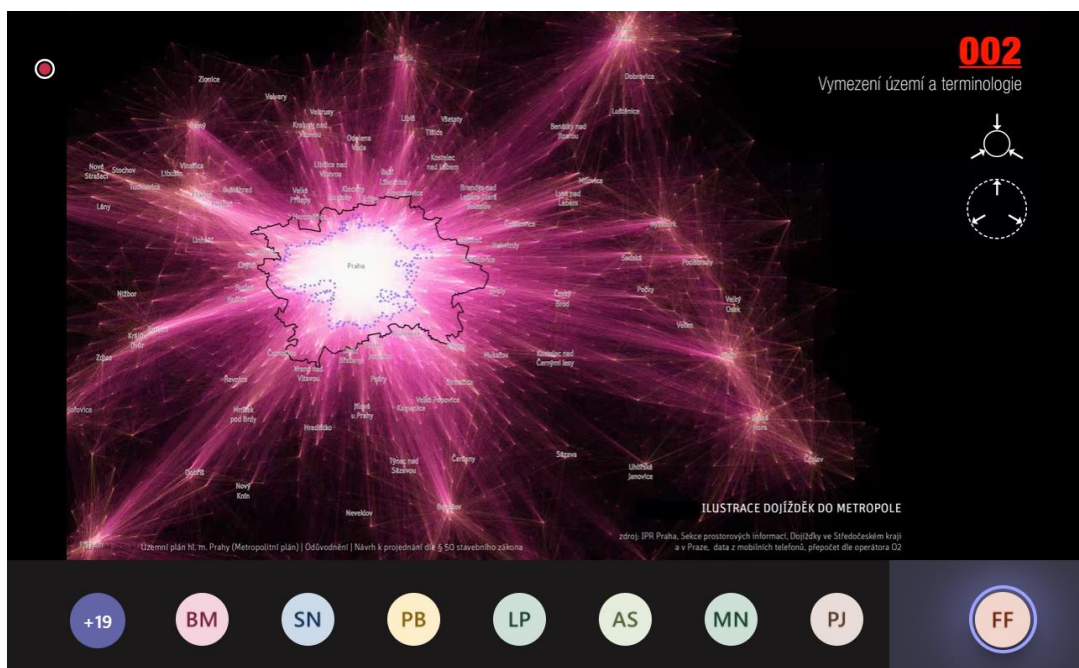
Příjezdové komunikace do Prahy jsou už nyní přetížené, přesto se plánuje rezidenční výstavba pro dalších 20 000 obyvatel. Co s tím?

Řešení spočívá především v uplatňování principů Koncepce městské a aktivní mobility, kterou schválila vláda ČR v lednu 2021. Jedním z cílů projektu SMACKER je proto mimo jiné posílit nabídku udržitelných druhů dopravy a služeb mobility na rozhraní Prahy a Středočeského kraje. Klíčovým

pilířem koncepce je budování města krátkých vzdáleností, které vyžaduje úzkou spolupráci obcí, městských částí, hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Otázka do další diskuse zní: Jaké konkrétní kroky je zapotřebí učinit za účelem naplňování vize zdravého, environmentálně odpovědného a prosperujícího spádového území na severozápadě Prahy?

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček, 1. náměstek primátora pro oblast územního rozvoje a územního plánu představil aktuální studii pro metropolitní region. Filip Foglar, který je autorem, vidí následující možnosti spolupráce při rozvoji Metropolitního regionu:

- úzká spolupráce krajů,
- snahy o úpravu legislativy, spolupráce při rekodifikaci,
- propojení strategického a územního plánování,
- vazby v rámci regionu a jeho rozvoj ve všech vrstvách a tématech.

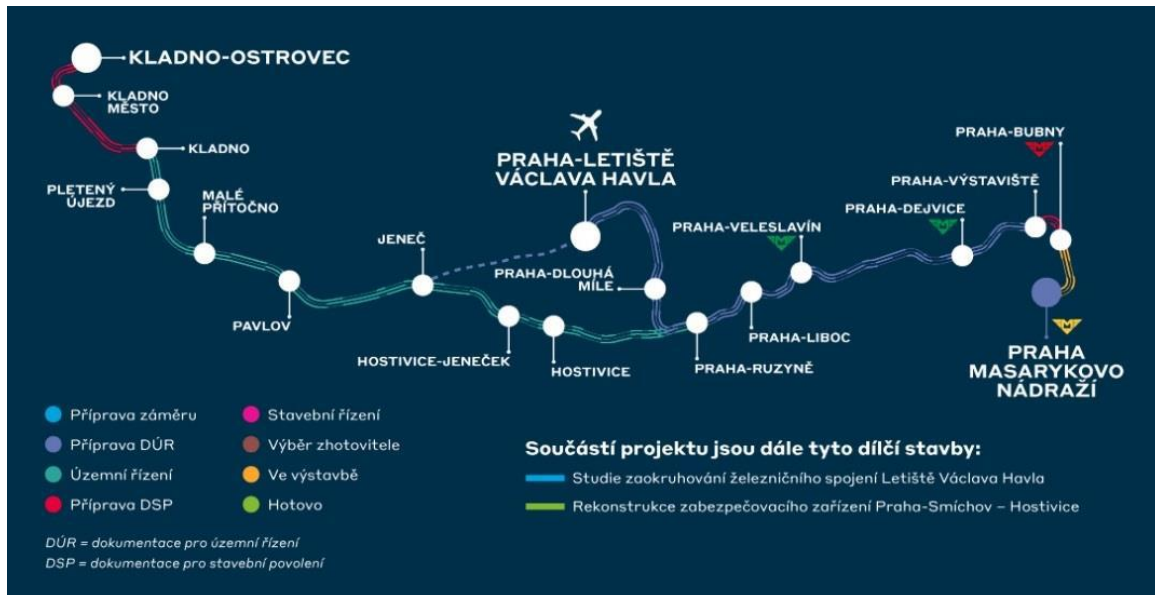


Ing. arch. Vladan Hodek, pražský architekt a urbanista, následně představil město krátkých vzdáleností na principu spádových území, které vychází ze strategického rámce ČR 2030. Spádové území je definované jako nejmenší smysluplná správní jednotka, v rámci které může být vytvořena profesionální správa schopna obcím pomáhat hledat a vyjednat nejlepší možné řešení z dosažitelných variant. Vychází přitom z národních strategických dokumentů i vize metropolitního regionu hl. m. Prahy.

Ing. Bc. Jiří Snížek, náměstek hejtmanky Středočeského kraje pro oblast regionálního rozvoje a územního plánování, potvrdil aktuální demografický trend, kdy ve Středočeském kraji dochází k setrvalému nárůstu počtu obyvatel tempem 130 000 obyvatel za deset let. Obce do 500 obyvatel tak často rostou a přesahují do vyšších kategorií sídel. Růst v kraji je celkově tažený nejvíce růstem malých a středních sídel. Silná vazba na Prahu je proto důvodem pro stále rostoucí nároky na dopravu.

Ing. Patrik Macho, vedoucí oddělení koncepce dopravní infrastruktury Středočeského kraje, hovořil o strategických dokumentech i konkrétních opatřeních, které se chystají v nejbližší době. Jeho

dominantou je železniční spojení mezi Prahou a Kladnem, nejvýznamnější železniční projekt pro regionální dopravu Středočeského kraje. Mezi další velké projekty se řadí například tramvajové spojení z Prahy – Kobylis do středočeských Zdib, realizace několika záchytných parkovišť P+R, nebo infrastrukturu pro cyklisty.



Shrnutí klíčových poznatků z videokonference a podněty pro další diskusi

Rostoucí počet obyvatel v pražské aglomeraci bez odpovídající občanské vybavenosti a nabídky pracovních příležitostí vede k nárůstu dojížděky do hl. města Prahy.

Kvůli nedostatečné nabídce služeb veřejné hromadné dopravy a mobility výrazně převažuje dojíždění autem. Podíl IAD na hranici Prahy činí téměř 80 %.

Přesto se do budoucna očekává další výrazný nárůst obyvatel v pražské aglomeraci.

Řešení tohoto problému nabízí Strategický rámec ČR 2030 a „Koncepce městské a aktivní mobility 2021-2030“, jejíž vizí je zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy.

Koncepce je postavena na 4 pilířích:

- Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města** (tzn. města krátkých vzdáleností, práce z domu atd.)
- Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu** (VHD, aktivní mobilita, mobilita jako služba, snižování stupně automobilizace...)
- Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě**
- Dopravní funkce ve veřejném prostranství:** Na základě předchozích kroků se doprava ve městě změní a bude možné naplánovat funkčnost jednotlivých částí města až na úroveň jednotlivých ulic...

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030

<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202>

Strategický rámec ČR 2030 <https://www.cr2030.cz/strategie/>

Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města

- Je žádoucí podpořit tvorbu spádových území na principu města krátkých vzdáleností.
- Na severozápadě Prahy by mohlo vzniknout spádové území, které by zahrnovalo několik městských částí a středočeských obcí.
- Důležité je vybudovat kvalitní občanskou vybavenost a vytvořit nové pracovní příležitosti, aby obyvatelé tohoto spádového území nemuseli tak často dojíždět do Prahy.
- Dopravní obslužnost by zajistil městský bulvár pro všechny druhy dopravy v ose tzv. severní tangenty: Ruzyně – Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany.
- Zároveň je nezbytné vytvořit podmínky pro udržitelný rozvoj spádového území prostřednictvím legislativních úprav, profesionální správy a propojení obcí (např. digitální platforma pro sdílení informací a komunikaci).

MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

Interreg
CENTRAL EUROPE
SMACKER



Víze zdravého, environmentálně odpovědného a prosperujícího spádového území na principu města krátkých vzdáleností

TAKING COOPERATION FORWARD

10

Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu

- Osvěta veřejnosti o udržitelné mobilitě a přínosech ekologických druhů dopravy (např. Evropský týden mobility, kampaň „Pěšky do školy“).
- Komunikace s veřejností a motivační nástroje na podporu udržitelné mobility v pražské aglomeraci – podklady na toto téma jsou ke stažení na stránce stejnojmenné akce SMACKER <https://praha-suchdol.cz/seminar-komunikacni-a-motivacni-nastroje-na-podporu-udrzitelne-mobility-v-prazske-aglomeraci/>

EVROPSKÝ TÝDEN MOBILITY
16.–22. 9. 2020

BEZEMISNÍ MOBILITA PRO VŠECHNY

Přijďte se dozvědět více o aktivních a šetrnějších způsobech dopravy a zapojte se do akcí, které každoročně spojují města po celé Evropě.

VÝSTAVA ANDĚLŮ • POJÍZDNÝ CYKLOSERVIS • DEN BEZ AUT
JAKÝ JE ŽIVOT (CAR)FREE? • CYKLOJÍZDY • DEN DOPRAVNÍ VÝCHOVY
SNÍDANÉ NA PERONĚ • HISTORICKÝ VLÁČEK • ODBORNÉ KONFERENCE

etm.praha.eu

Zažít město
inovativně

EVROPSKÝ
TÝDEN
MOBILITY

ČISTOU
STIHOU
PRAHOU

PRAHA
PRAHA
PRAHA
PRAHA

DEN BEZ AUT
19. 9. 2020

BEZEMISNÍ MOBILITA PRO VŠECHNY

Zúčastněte se oslav Dne bez aut spojených s pestrým programem a informacemi o čisté mobilitě na několika pražských ulicích.

• PRAHA 3 – ULICE ONDŘIČKOVA
• PRAHA-ÚJEZD – ULICE FORMANSKÁ
• PRAHA-DOLNÍ MĚCHOLUPY – ULICE DOLNOMĚCHOLUPSKÁ
• PRAHA-SUCHDOL – ULICE INTERNACIONÁLNÍ

... a mnoho dalších lokalit, kde můžete Zažít město jinak!

etm.praha.eu

Zažít město
inovativně

EVROPSKÝ
TÝDEN
MOBILITY

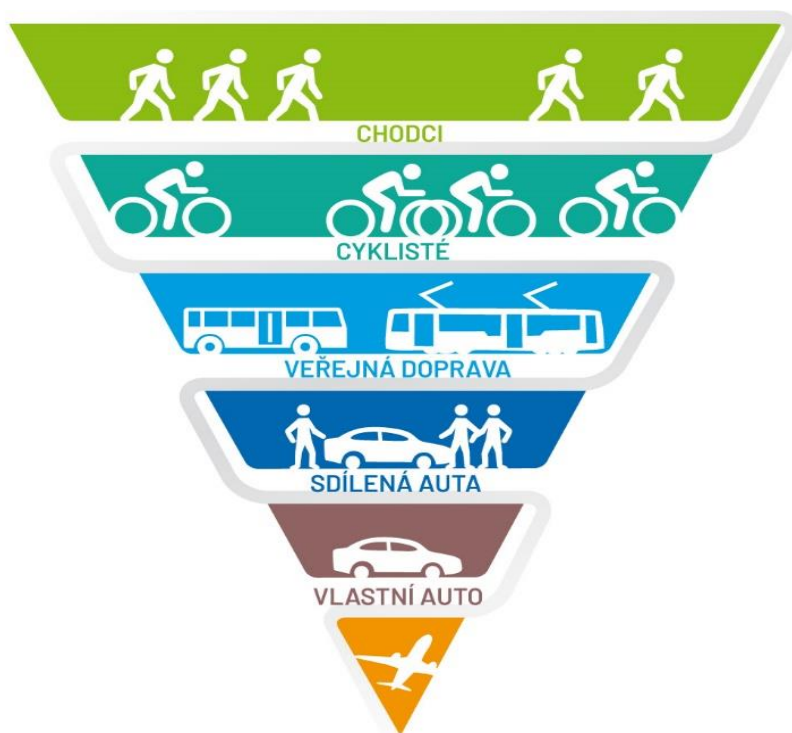
ČISTOU
STIHOU
PRAHOU

PRAHA
PRAHA
PRAHA
PRAHA

Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomiku v dopravě

- Ve spádovém území na severozápadě Prahy se jedná o vybudování TT Podbaba – Suchdol a terminál Výhledy s P+R, B+R, e-carsharing, sdílení kol, pravidelné autobusové linky a poptávková doprava.
- Zároveň by se měl vybudovat městský most ze Sedlce do Bohnic zejména pro kolejovou dopravu, cyklisty, chodce, IZS a taxi. Vznikla by tak severní tangenta, která by propojila obce a městské části na západním a východním břehu Vltavy.
- Středočeský kraj plánuje několik P+R (např. Roztoky, Dlouhá Míle, Hostivice, Jeneč, Zdiby atd.), Vltavskou cyklostezku, Kladenskou cyklo drážní cestu a další cyklistické propojovací body.
- Nejvýznamnějším projektem je nové železniční spojení Praha – letiště – Kladno s vazbou na záchytná parkoviště P+R, silnice a cyklostezky.
- Je rovněž žádoucí podpořit rozvoj cyklostezek ve spádovém území, které by propojovaly obce a městské části na severozápadě Prahy.
- S ohledem na plánovanou masivní bytovou zástavbu v regionu Horoměřice, Statenice, Lichoceves-Noutonice, Velké Přílepy, Tursko, Tuchoměřice, je nepochybně žádoucí přeměřovat přepravu osob převážně do Prahy "na koleje". V daném regionu se nachází nedostatečně využívaná trať z obce Lichoceves - Noutonice, která se kříží s "Vysokorychlostní tratí Kladno-Ruzyně-Praha". Možný přestupní uzel se nabízí v Jenči nebo v Hostivici, kde by odklonil přepravu osob směřující do Prahy na nádraží Praha - Střed, nebo na Smíchov. Toto nové využití kolejové tratě v kombinaci s vysokorychlostní tratí Kladno-Ruzyně- Praha by umožnilo pohodlné a ekologické cestování do Prahy. Modernizací a zrychlením předemtné tratě by nepochybně došlo ke snížení počtu aut z již nyní přeplněných komunikací směrem na

Horoměřice a Praha Suchdol, včetně snížení parkujících aut v Praze. U nádraží v Noutonicích se počítá s výstavbou parkovacího domu a úschovnou kol. Nepochybně by došlo ke zlepšení životního prostředí nejen v daném regionu, ale i v Praze samotné.



Alokace finančních prostředků a strategické plánování

Navázat je možné na následující strategické dokumenty: Strategický rámec ČR 2030, Dopravní politika ČR a Koncepte městské a aktivní mobility 2021-2030. Strategické řízení ovšem postrádá důležitý poslední krok, kterým je akční plán. Chybí především finanční plán a časový harmonogram, kolik finančních prostředků je potřeba vynaložit v jednotlivých letech.

- Když dojde na skutečné rozdělení financí, zapomeneme na vize, na město krátkých vzdáleností a začínáme realizovat opatření ad hoc.
- Přejít na elektromobilitu je finančně náročný: elektrobus je výrazně dražší než naftový autobus.
- Důležité je stanovit si priority. Je třeba se rozhodnout, zda investovat do nákladných staveb pro automobilovou dopravu, které mj. usnadňují dojíždění autem nebo raději vybudujeme základní občanskou vybavenost v obcích a cyklostezku k nejbližší železniční zastávce?
- Současný systém je neudržitelný. Je nezbytné podpořit rozvoj konceptu města krátkých vzdáleností a vytvářet podmínky pro jeho fungování.
- Základem pro financování v Evropské unii je princip subsidiarity, tedy že si každý má své problémy řešit sám, a proto má mít vytvořené podmínky. To je nejlevnější a nejefektivnější řešení. Pokud se obce spojí a společně to rozvíjí, tak na tom vydělají ony samy.

- Ve světě jsou normální kontribuce při změnách územních plánů, zatímco v ČR to neděláme. Je zapotřebí upravit znění článku stavebního zákona, který umožní výběr kontribucí při zhodnocení pozemku v rámci územního rozvoje obce.

K výše uvedenému tématu sdílíme odbornou studii, která se zabývá „sociálními náklady“ různých druhů dopravy. Citujeme:

„Každý kilometr ujetý autem je spojen s externími náklady ve výši 0,11 eur, zatímco jízda na kole a chůze přináší benefit 0,18 a 0,37 eur na kilometr, každá z aktivit. Pokud vyjdeme z těchto hodnot, pak celkové výdaje na automobilovou dopravu v rámci EU obnášejí 500 miliard ročně. Na druhé straně díky svému pozitivnímu vlivu na zdraví jsou jízda na kole a pěší chůze spojeny s přínosy ve výši 24 miliard a 66 miliard ročně.“

www.cistoustopou.cz/cista-mobilita/clanek/pet-priorit-udrzitelne-mestske-mobility-1112

Zdroj: Gossling, S. et al, The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union, Ecological Economies, 2019

www.researchgate.net/publication/330184791_The_Social_Cost_of_Automobility_Cycling_and_Walking_in_the_European_Union