

TAKING
COOPERATION
FORWARD



SMACKER - Doprava na severozápadě Prahy podle Koncepce městské a aktivní mobility,
24. června 2021



**Udržitelná mobilita na severozápadě Prahy
v kontextu strategií**



SMACKER | MCPS | Městská část Praha - Suchdol

SMACKER - ZÁKLADNÍ INFORMACE

- Soft Measures & Actions for behavioural Change and Knowledge to Embrace peripheral and Rural areas = Měkká opatření a aktivity pro změnu chování a znalostí v periferních a venkovských oblastech
- Součástí programu nadnárodní spolupráce **Interreg CENTRAL EUROPE**
- **Doba projektu:** 1. 4. 2019 do 31. 3. 2022
- **Rozpočet projektu pro MČ Praha-Suchdol:** 137 218 EUR, povinná spoluúčast městské části ve výši 15% celkového rozpočtu, tj. 20 583 EUR
- 9 partnerů ze 6 zemí střední Evropy (ČR, Itálie, Rakousko, Polsko, Maďarsko, Slovinsko)
- Problémy periferních oblastí: nedostatečné služby (chybí last-mile a vhodná intermodalita), vysoké náklady, nízká informovanost, nedostatečná komunikace s uživateli, dojíždění autem

Cílem je přispět ke zlepšení životního prostředí, k lepší integraci obyvatelstva do hlavních dopravních systémů a k rozvoji služeb hromadné dopravy.

HLAVNÍ VÝZVY PRO PRAŽSKOU AGLOMERACI

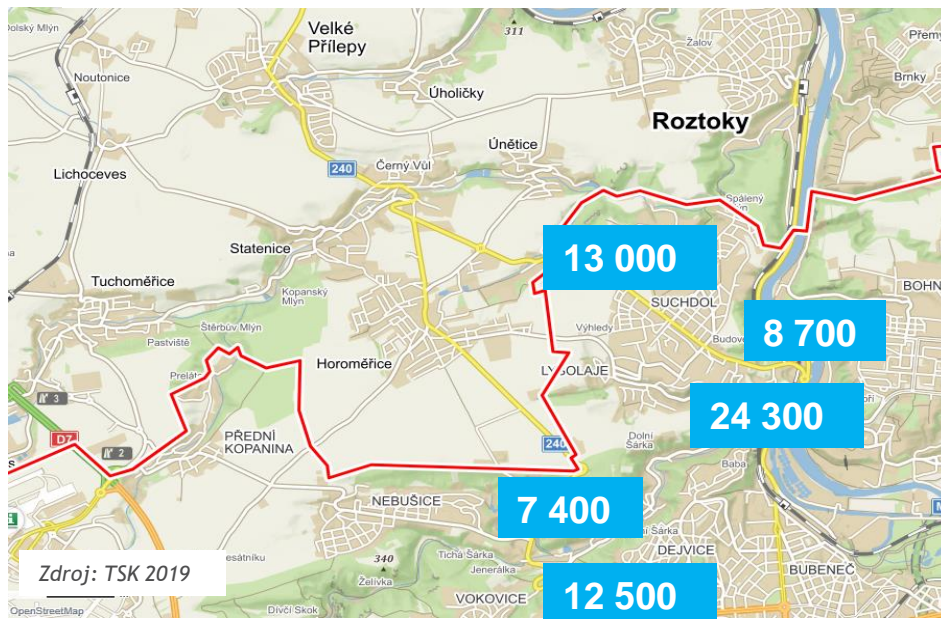
- Rostoucí počet obyvatel v pražské aglomeraci
- Zvyšující se nároky na uspokojení životních potřeb
- Nedostatečná občanská vybavenost a nedostatek pracovních míst v přilehlých obcích
- Nedostatečná nabídka udržitelných druhů dopravy a služeb mobility na rozhraní Prahy a SČK



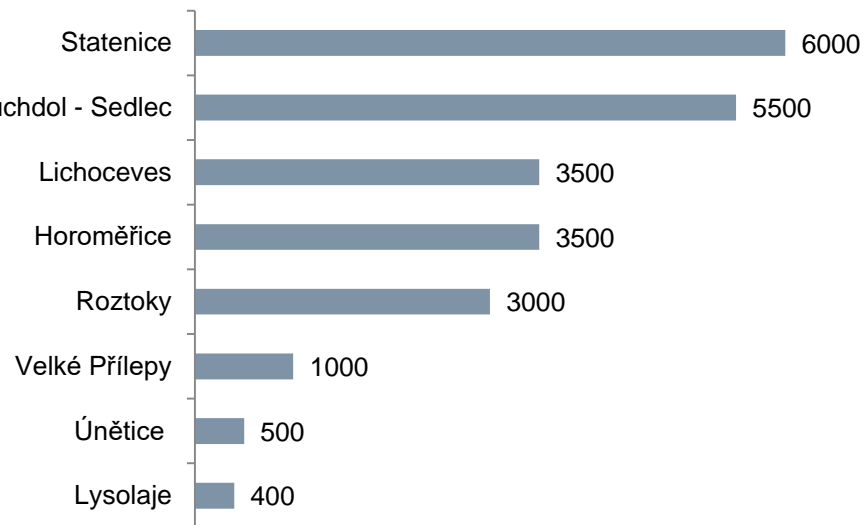
Stoupající trend dojíždění do Prahy autem.
Podíl IAD na hranici Prahy činí téměř 80%.

NA SEVEROZÁPADĚ PRAHY PŘIBUDE VÍCE NEŽ 20 000 OBYVATEL

Počet vozidel, pracovní den, 0 - 24 h, rok 2019



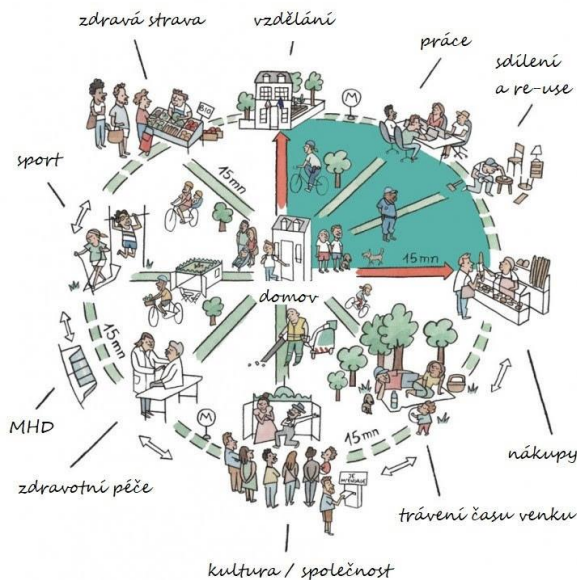
Očekávaný nárůst počtu obyvatel během příštích 15 – 20 let



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

UDRŽITELNÝ ROZVOJ NA SEVEROZÁPADĚ PRAHY

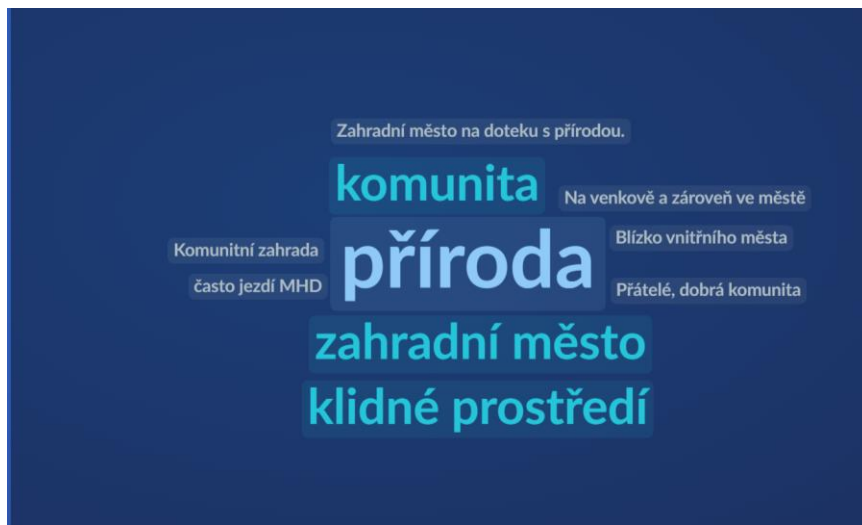
Čtvrthodinová Paříž



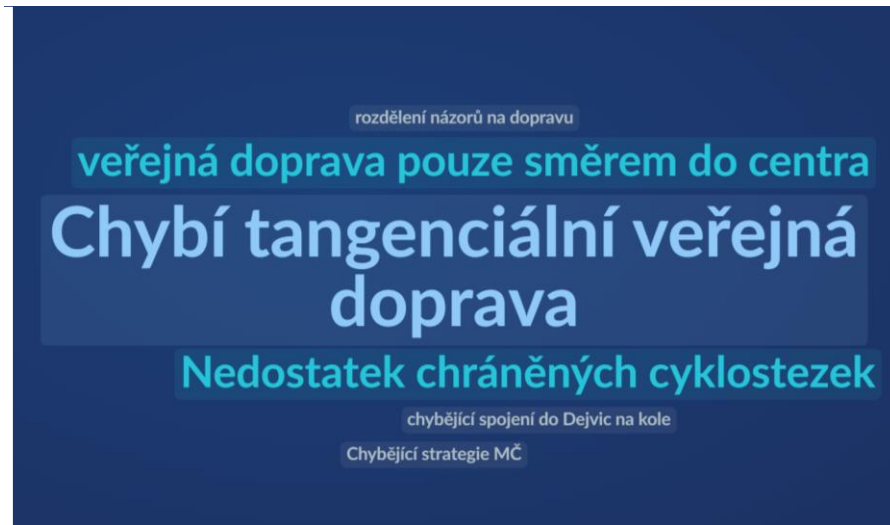
Vize zdravého, environmentálně odpovědného a prosperujícího spádového území na principu města krátkých vzdáleností

UDRŽITELNÝ ROZVOJ Z POHLEDU OBČANŮ SUCHDOLA

Co je dobré? Silné stránky Suchdola

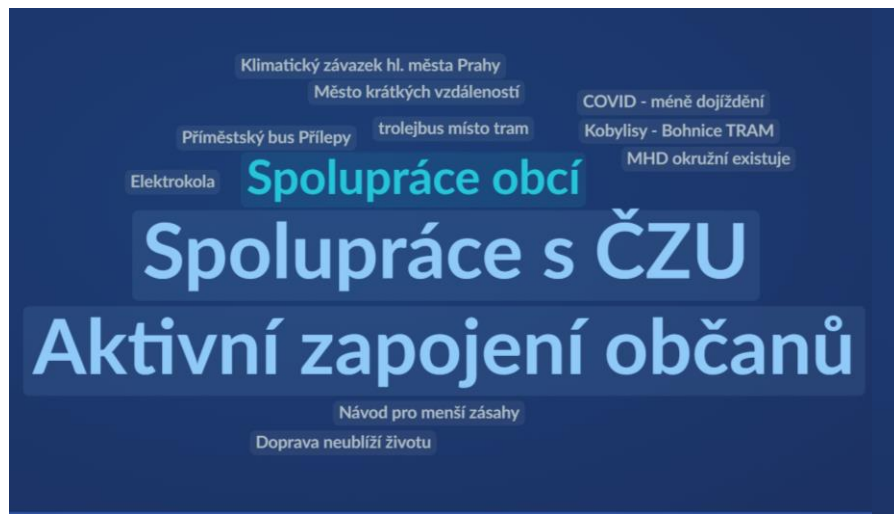


Co se má zlepšit? Slabé stránky Suchdola

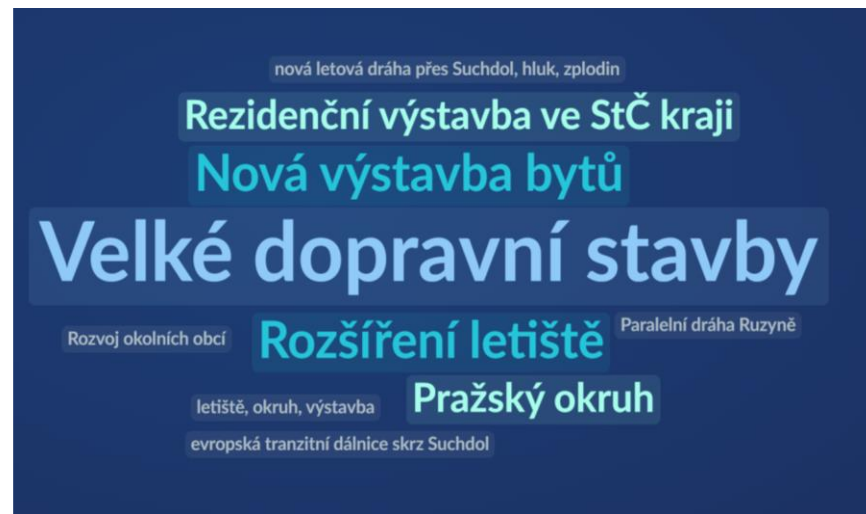


UDRŽITELNÝ ROZVOJ Z POHLEDU OBČANŮ SUCHDOLA

Příležitosti



Hrozby



- Změna klimatu a zhoršování životního prostředí představují pro Evropu a celý svět existenciální hrozbu.
- K překonání těchto výzev vznikla Zelená dohoda pro Evropu, která má Unii transformovat na moderní, konkurenceschopnou ekonomiku, jež účinně využívá zdroje.
- EU se chce do roku 2050 stát klimaticky neutrálním kontinentem.
- Za tímto účelem Komise předložila návrh evropského právního rámce pro klima, čímž má tento politický závazek získat právní závaznost.
- **Z hlediska sektoru dopravy lze za nejdůležitější cíl považovat snížení emisí skleníkových plynů z dopravy v EU do roku 2050 o 90 %**

Opatření v dopravě:
Zavádět čistší, levnější a zdravější formy soukromé a veřejné dopravy

EVROPSKÁ STRATEGIE PRO UDRŽITELNOU A INTELIGENTNÍ MOBILITU

- Zdaleka nejzávažnějším úkolem, který stojí před odvětvím dopravy, je **výrazně snížit emise a dosáhnout vyšší udržitelnosti**.
- Za tímto účelem je třeba použít všechny politické nástroje:
 - **opatření k výraznému snížení současné závislosti na fosilních palivech** (nahrazením stávajících vozových parků a flotil dopravními prostředky s nízkými a nulovými emisemi a posílením využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv);
 - **rozhodná opatření k přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy** (zejména zvýšení počtu cestujících po železnici a dojíždějících veřejnou dopravou a aktivními způsoby dopravy, jakož i přesunutí značného množství nákladu na železnici, vnitrozemské vodní cesty a pobřežní námořní přepravu) a
 - **internalizace externích nákladů** (prováděním zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“, zejména prostřednictvím mechanismů stanovení cen uhlíku a zpoplatnění infrastruktury.)

Dekarbonizace, výrazný přesun k udržitelnějším druhům dopravy, internalizace externích nákladů

- Hlavní výzva proto spočívá v omezení tempa suburbanizace, učinění již vzniklých a dále vznikajících suburbii udržitelnými a funkčními součástmi území a ve snižování doprovodných negativních jevů jako například růstu dojíždění za prací a zvýšené dopravní zátěže
- Omezování vynucené mobility je ve veřejném zájmu: Dojíždění za prací či vzděláním je zapříčiněno tím, že pracovní příležitosti a školy (ale také služby) se nacházejí mimo bydliště. Je ve veřejném zájmu zmenšovat tuto nerovnováhu a podporovat kvalifikované pracovní příležitosti v místech, kde chybějí. Sniží se tím nároky na dopravu, a tedy energetické i ekonomické náklady, a podpoří se uchování polycentrické sídelní struktury a rovnoměrné využívání krajiny.
- Bude třeba také rozvíjet síť veřejných služeb v území a meziobecní spolupráci, podporovat bezemisní dopravu, zajistit opětovné využívání brownfieldů a reurbanizaci městských center, omezit emise skleníkových plynů...

Omezování vynucené mobility (dojíždění) a podpora bezemisní dopravy

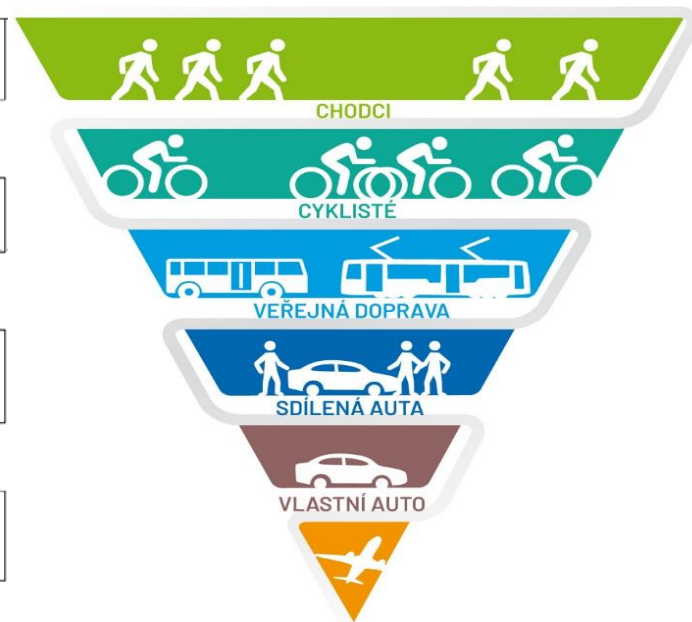
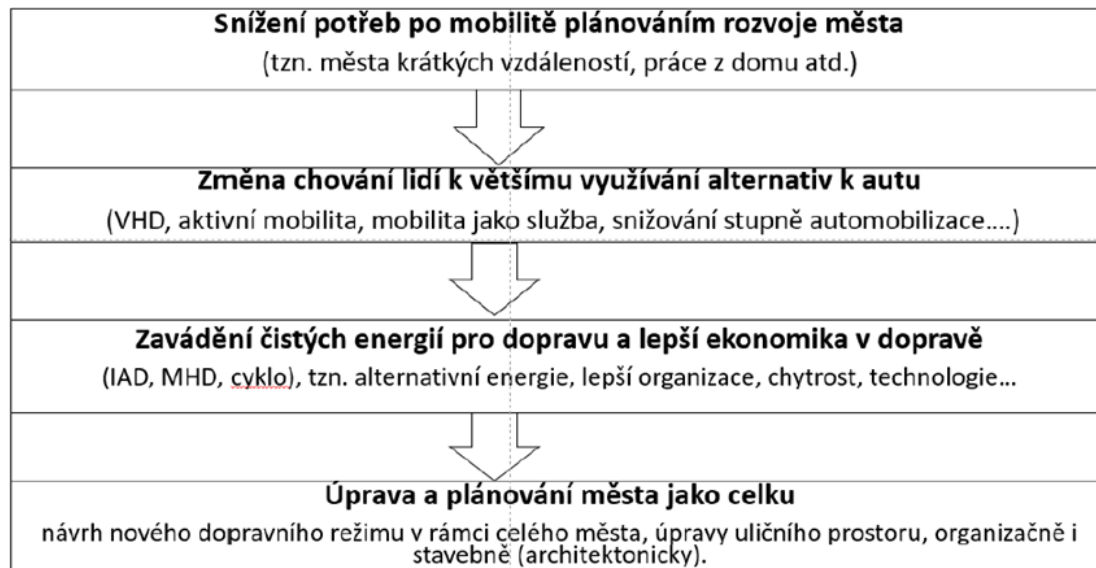
DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO LÉTA 2021-2027 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050

- Zásadním tématem je dekarbonizace dopravy, tedy odstranění závislosti dopravy na spotřebě uhlovodíkových paliv, její převedení na bezemisní a nízkoemisní...
- Cílem je rozvíjet dopravu, nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě.
- Klíčovým strategickým cílem je udržitelná mobilita, která zahrnuje specifické cíle a opatření např.
 - Ovlivňování mobility: předcházení vzniku potřeb po mobilitě
 - Multimodální přístup: výhody z pohledu životního prostředí, udržitelného rozvoje, veřejného zdraví a ekonomiky (nákladů); důraz na mezioborovou spolupráci i na potlačování mezioborových externalit.
 - Optimalizace jednotlivých druhů dopravy: alternativní pohony, elektromobilita, zlepšování podmínek pro bezemisní dopravu, další vlivy na životní prostředí

Předcházení vzniku potřeb po mobilitě, výhody multimodálního přístupu, snižování dopadů na životní prostředí

KONCEPCE MĚSTSKÉ A AKTIVNÍ MOBILITY

Základní vizí je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030



- Město se nemůže přizpůsobovat dopravě, naopak doprava se musí přizpůsobit městu. Město bude upřednostňovat šetrnou dopravu pěší a cyklistickou a dopravu veřejnou...
- Individuální automobilová doprava s sebou nese řadu nákladů a externalit...Doprava je integrálním projevem využívání území a její charakter a intenzita je mimo jiné podmíněna vystavěnou strukturou města. Proto bychom neměli tak jako doposud léčit symptomy, ale správným uspořádáním města řešit problémy dopravy hned u jejich počátku. Další rozvoj tedy musí upřednostňovat vyšší intenzity využití území, které vedou i k potřebě prostorově efektivních způsobů dopravy, jako je chůze, jízda na kole nebo veřejná doprava....
- Postupně se naplní koncepte města krátkých vzdáleností a rozvine se městská i příměstská krajina při respektování koncepte zelené infrastruktury.

Podpora šetrných a prostorově efektivních druhů dopravy,
budování města krátkých vzdáleností

KLIMATICKÝ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY DO ROKU 2030

- Cílem je snížit emise CO₂ o 45% do roku 2030.
- Postupně zvyšovat podíl nemotorové (pěší a cyklistické) a veřejné (zejména kolejové) dopravy na úkor osobní automobilové dopravy a tu postupně nahrazovat vozidly s alternativními pohony majícími menší environmentální dopady.
- Priority v oblasti udržitelné mobility:
 - Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony veřejné dopravy
 - Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony nemotorové
 - Snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze
 - Nahrazovat vozidla s konvenčními pohony za nízko- a bezemisní
 - Podpora transformace letecké dopravy na udržitelnou

Snižování emisí CO₂ z dopravy

Doprava

-17 %

snížení spotřeby především
fosilních paliv v dopravě

+150 mil.

přepravených cestujících navíc
ročně veřejnou dopravou

+900

bezemisních a nízkoemisních
autobusů v každodenní
dopravě

+10 tis.

veřejně přístupných dobíjecích
stanic resp. bodů na podporu
elektromobility ve městě

PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ

- Společná vize mobility: Praha ve spolupráci s okolním regionem uplatňuje principy udržitelné mobility a orientaci na ekologicky šetrnější způsoby dopravy. Významně jsou omezeny negativní dopady individuální automobilové dopravy včetně dopadů na užívání veřejného prostoru a to dosažením lepšího rozložení jednotlivých druhů dopravy a zvýšením její bezpečnosti i energetické účinnosti.
- Strategické cíle

- + Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- + Snížení uhlíkové stopy
- + Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- + Zvýšení bezpečnosti

- + Zvýšení finanční udržitelnosti
- + Zlepšení lidského zdraví
- + Zlepšení dostupnosti dopravy



KLÍČOVÉ PRINCIPY STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ

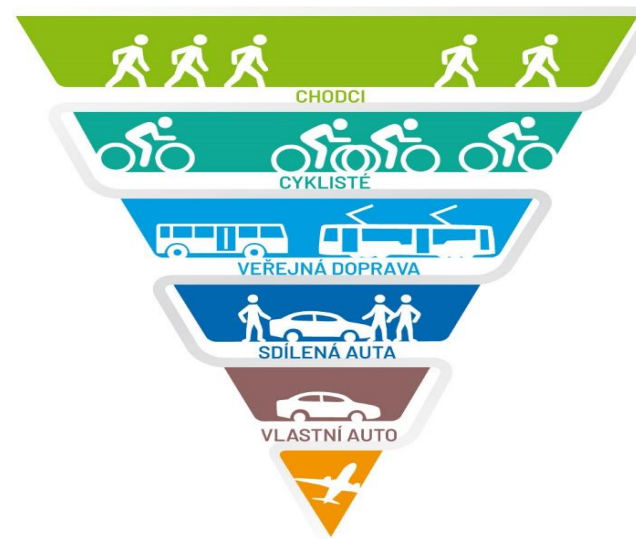
- Budování města krátkých vzdáleností
- Polycentrické a polyfunkční osídlení
- Omezení tempa suburbanizace
- Meziobecní spolupráce
- Podpora ekologických druhů dopravy
- Snižování dopravní zátěže IAD
- Internalizace externích nákladů
- Zvýšení bezpečnosti a dostupnosti dopravy
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Kvalitní veřejné prostranství
- Snižování emisí skleníkových plynů

Vize dopravy na severozápadě Prahy

**Efektivní
Udržitelná
Dostupná
Bezpečná
Ohleduplná
DOPRAVA**



JAK NAPLŇOVAT VIZI EFEKTIVNÍ, UDRŽITELNÉ A DOSTUPNÉ DOPRAVY?



Klíčovým předpokladem je úzká spolupráce obcí a městských částí na severozápadě Prahy za podpory hlavního města a Středočeského kraje

Děkuji za pozornost!

Městská část Praha-Suchdol
Ing. Gabriela Lněničková, MBA
radní, projektová manažerka SMACKER
g.lnenickova@praha-suchdol.cz
smacker@praha-suchdol.cz
www.praha-suchdol.cz/smacker
www.interreg-central.eu/smacker



SMACKER

THE PROJECT

FACTS & FIGURES

WORKING STRUCTURE

PARTNERS

NEWS & EVENTS

PUBLICATIONS

CONTACT

www.interreg-central.eu/smacker