



místní Agenda 21

Oficiální stránky **Informačního systému místní Agendy 21**
Audity udržitelného rozvoje

Praha 10 - 2021

Kategorie : B

Stav auditu	Platný audit
Hodnocení Auditů k tématu	Uspokojivý stav tématu z hlediska principů udržitelného rozvoje - bez podmínek
Oponent	Vojtěch Máca
Konzultant	Hana Brůhová-Foltýnová
Koordinátor	Martin Bahenský Praha 10

OPONENTURA

4 Doprava

1) Formální hodnocení Auditů udržitelného rozvoje

OTÁZKA:

Existují připomínky a náměty k přehlednosti a srozumitelnosti Auditů UR?

HODNOCENÍ:

Vyjádření auditora

Hodnocení v zásadě odpovídá kategorii B, a po provedeném doplnění ho považuji hodnocení za akceptovatelné.

Ano

OTÁZKA:

Je Audit UR kompletní, dává odpověď na všechny návodné otázky?

HODNOCENÍ:

Vyjádření auditora

Ano, všechny návodné otázky jsou zodpovězeny.

Ano

OTÁZKA:

Využívá Audit UR povinné a doporučené indikátory?

HODNOCENÍ:

Vyjádření auditora

Audit v převažující míře používá povinné a doporučené indikátory, v některých případech však nejsou pro úroveň MČ dostupné či zcela smysluplné.

Ano

2) Vyhodnocení stavu sledovaných oblastí udržitelného rozvoje

Rekapitulace auditu UR

STRUČNÝ POPIS DOSAVADNÍHO VÝVOJE A AKTUÁLNÍHO STAVU

Celkové hodnocení oblasti:

4.1 Podpora veřejné dopravy a dalších druhů alternativní dopravy (pěší, cyklo)

SEBEHODNOCENÍ MUNICIPALITY

Oblast 4.1

Hodnocení:

Dobrá

1

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 intenzivně jedná s hl. m. Praha, Dopravním podnikem Praha, ROPID, TSK Praha a dalšími o stálém zvyšování komfortu veřejné dopravy. Věnuje se rozvíjení alternativního druhu dopravy, tyto oblasti jsou řešeny i v nově zpracovaném "Strategickém plánu udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030".

[Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030](#)

HODNOCENÍ OPONENTA

Oblast 4.1

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Hodnocení uspokojivá uděleno proto, že v MČ je zřejmá podpora veřejné dopravy (i když ta spadá primárně do gesce hl.m. Prahy v rámci PID), podpora dalších alternativních druhů dopravy byla v hodnoceném období zřetelně slabší - délka oddělených cyklostezek je malá, obousměrky na místních komunikacích jsou ojedinělé; cyklopruhy nejsou vždy vyznačeny uživatelsky přívětivě, opatření Cyklogenerelu z roku 2014 nebyla ve významné míře naplněna; u chodníků se realizují hlavně opravy a není ani sledován indikátor bezbariérovosti.

STRUČNÝ POPIS DOSAVADNÍHO VÝVOJE A AKTUÁLNÍHO STAVU

Celkové hodnocení oblasti:

4.2 Snižování nutnosti používat IAD a podpora alternativních druhů dopravy /řízení poptávky po dopravě/

SEBEHODNOCENÍ MUNICIPALITY

Oblast 4.2

Hodnocení:

Dobrá

1

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Občanům je nabízena alternativa v podobě dostupné městské hromadné dopravy, podpory cyklo dopravy, budování prostupného území pro pěší.

HODNOCENÍ OPONENTA

Oblast 4.2

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Řízení poptávky po dopravě je v zásadě uspokojivé, s dobrou nabídkou veřejné dopravy a nově i zlepšujícího se napojení příměstské vlakové dopravy. Podmínky pro nemotorové módy se ale zlepšují jen velmi pomalu a regulace parkování vstoupila v platnost teprve na sklonku hodnoceného období.

STRUČNÝ POPIS DOSAVADNÍHO VÝVOJE A AKTUÁLNÍHO STAVU

Celkové hodnocení oblasti:

4.3 Nízkoemisní vozidla

SEBEHODNOCENÍ MUNICIPALITY

Oblast 4.3

Hodnocení:

Špatná

-1

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 nemá ve svém vozovém parku nízkoemisní vozidla, Dopravní podnik Praha zavádí na některých linkách elektrobuses. Dobíjecí stanice pro elektromobily jsou umístěny v některých nákupních centrech, MČ si dělá průzkum, kde by mohly být umístěny na území MČ.

HODNOCENÍ OPONENTA

Oblast 4.3

Hodnocení:

Špatná

-1

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Se sebehodnocením MČ souhlasím, s jediným nízkoemisním (resp. bezemisním) vozidlem ve vozovém parku vozidel MČ a jí řízených organizací nelze stav označit za uspokojivý.

STRUČNÝ POPIS DOSAVADNÍHO VÝVOJE A AKTUÁLNÍHO STAVU

Celkové hodnocení oblastí:

4.4 Bezpečnost silničního provozu

SEBEHODNOCENÍ MUNICIPALITY

Oblast 4.4

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Bezpečnost silničního provozu je sledována, riziková místa jsou ve spolupráci s Policií ČR a správcem komunikace řešena. Ve školách jsou pravidelně zajišťovány preventivní programy.

STRUČNÝ POPIS DOSAVADNÍHO VÝVOJE A AKTUÁLNÍHO STAVU

Celkové hodnocení oblastí:

4.5 Snižování vlivu dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel

SEBEHODNOCENÍ MUNICIPALITY

Oblast 4.5

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 řeší problematiku dopravy v několika strategických dokumentech, "Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030" byl posouzen procesem SEA - vliv na životní prostředí. Systematické vyhodnocování zatížení MČ Praha 10 dopravu není ze strany MČ zatím realizováno.

Celkové hodnocení oponenta k tématu udržitelného rozvoje

VNITŘNÍ PODMINKY

Silné stránky

- dobrá dopravní obslužnost MHD/PID ve směru do centra Prahy,
- postupné rozvíjení a doplňování infrastruktury pro alternativní (nemotorovou) dopravu,
- postupné zavádění ekonomických nástrojů,
- dobře zpracovaný strategický plán,
- alespoň zárodečně existuje infrastruktura pro alternativní pohony.

VNĚJŠÍ PODMINKY

Příležitosti

- snižování potřeby využití IAD pro krátké cesty, např. prostřednictvím rozvoje sdílené mobility (zejm. nemotorové),
- doplňování infrastruktury pro nemotorovou dopravu (stojanů/klecí na kola u škol a veřejných budov),
- při obnově vozového parku MČ volit bez-/nízkoemisní vozidla,
- uplatňování podmínek využívání environmentálně šetrných vozidel ve výběrových řízeních na zajištění služeb pro MČ,
- více využít ekonomické motivace v rámci zpoplatnění parkování (zvýšení a větší diferenciací sazeb),
- ovlivňování dopravního chování při cestách do škol (příkladem může být např. projekt PĚŠKOBUS realizovaný na ZŠ Litvínovská nebo projekt Školní ulice testovaný ZŠ Hanspaulka)

HODNOCENÍ OPONENTA

Oblast 4.4

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Stav lze hodnotit jako uspokojivý, jsou realizovány jak preventivní programy pro děti, tak jsou odstraňována krizová nehodová místa a rovněž bylo realizováno několik (spíše menších) zklidňujících opatření.

HODNOCENÍ OPONENTA

Oblast 4.5

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Z hlediska zpracovaných strategií je téma pokryto v zásadě dobře, avšak MČ sama vliv na zdraví a ŽP zjevně nevyhodnocuje (což je ovšem částečně odůvodněno rozdělením kompetencí mezi hl. m. a MČ).

VNITŘNÍ PODMINKY

Slabé stránky

- relativně omezený potenciál pro multimodalitu, mj. kvůli malé kapacitě P+R a B+R,
- sama MČ nepoužívá nízkoemisní vozidla a ani je nepožaduje / nezvýhodňuje ve výběrových řízeních na zajištění služeb pro MČ,
- vysoký podíl IAD na dělbě přepravní práce a vysoké nároky na zábor veřejných prostor pro parkování.

VNĚJŠÍ PODMINKY

Hrozby

- další navýšení intenzit dopravy,
- dlouhodobé vlivy expozice obyvatelstva znečištěnému ovzduší a dopravnímu hluku,
- pokračování dominance IAD a tlaku na zábor veřejného prostoru pro infrastrukturu pro IAD (zejm. pro parkování),
- další odklady dobudování nadřazené silniční infrastruktury (MO, DO).

Závěry pro municipalitu – dílčí doporučení a návrhy hodnotitele

Závěr pro oblast:

Sebehodnocení je provedeno na úrovni dostačující pro kategorii B.

MČ má dobré koncepční a strategické podklady a měla by na jejich základě usilovně rozvíjet příležitosti pro uplatnění nemotorové dopravy, aktivně regulovat parkování a snižovat potřebu používání IAD pro krátké cesty. Dále by se měla chopit příležitosti jít příkladem ve využívání nemotorových a bezemisních vozidel a tato vozidla požadovat i v zadávaných veřejných zakázkách (je-li to relevantní).

3) Hodnotící výrok oponenta k tématu udržitelného rozvoje

Hodnotící výrok pro oblast:

V auditu dopravy MČ odpověděla na všechny návodné otázky a uvedla hodnoty většiny indikátorů. Z uvedených odpovědí a indikátorů je zřejmé, že si MČ uvědomuje potřebu řešit dopravu na svém území a v rovině strategické má připravenou řadu dílčích řešení a zlepšení. V tomto ohledu lze zejména uvítat postupné zavádění zón placeného stání.

Aktivity MČ by se ale měly odehrávat v celé šíři možných opatření od těch, které redukují potřebu cestování (elektronizace, homeworking, edukace atd.), přes podporu přesunu na bezemisní a nízkoemisní dopravu (vč. MHD) až po zlepšování využívaných dopravních prostředků (vč. využívání nemotorových a bez-/nízkoemisních vozidel samotnou MČ). Zkušenosti a příklady dobré praxe (především ze zahraničí - např. Kodaň, Paříž, Hamburk či Barcelona) ukazují i na nezbytnost přijímání regulačních opatření a obecně řízení poptávky, i přes nesnáze s nalézáním optimální úrovně této regulace. Zde existuje prostor k většímu využití nových technologií a analýzám velkých dat (a to i v reálném čase), které mohou významně přispět jak k zefektivnění dopravního systému (vč. dopadů na životní prostředí a zdraví), tak i přijatelnosti regulačních zásahů veřejností.

Je také důležité si uvědomit, že ani dokončení nadřazených dopravních komunikací (MO, D0) stávající dopravní problémy zásadně nevyřeší (jak ostatně ukazuje míra indukce dopravy díky tunelu Blanka), a proto nedává smysl s dalšími opatřeními (tj. primárně regulací IAD) čekat až na jejich dokončení, protože by to znamenalo vystavovat obyvatele MČ zátěži znečištěného ovzduší, hluku a dalších negativních vlivů po dobu řádově další desítky let.

Stav hodnocení:

Uspokojivý stav tématu z hlediska principů udržitelného rozvoje - bez podmínek

AUDIT

4 Doprava

Hodnocení oblastí

4.1 Podpora veřejné dopravy a dalších druhů alternativní dopravy (pěší, cyklo)

STRUČNÝ POPIS DOSAVADNÍHO VÝVOJE A AKTUÁLNÍHO STAVU

Celkové hodnocení oblastí:

4.1 Podpora veřejné dopravy a dalších druhů alternativní dopravy (pěší, cyklo)

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Oblast 4.1

Oblast 4.1

Hodnocení:

Dobrá **1**

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Trend:

První audit

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 intenzivně jedná s hl. m. Praha, Dopravním podnikem Praha, ROPID, TSK Praha a dalšími o

Hodnocení uspokojivá uděleno proto, že v MČ je zřejmá podpora veřejné dopravy (i když ta spadá primárně do gesce hl.m. Prahy v rámci PID), podpora dalších alternativních druhů dopravy byla v hodnoceném období zřetelně slabší - délka oddělených cyklostezek je malá, obousměrky na místních komunikacích jsou ojedinělé; cyklopruhy nejsou vždy vyznačeny uživatelsky přívětivě, opatření Cyklogenerelu z roku 2014 nebyla ve významné míře naplněna; u chodníků se realizují hlavně opravy a není ani sledován indikátor bezbariérovosti.

stálém zvyšování komfortu veřejné dopravy. Věnuje se rozvíjení alternativního druhu dopravy, tyto oblasti jsou řešeny i v nově zpracovaném "Strategickém plánu udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030".

[Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030](#)

4.1.1 Jakým způsobem probíhá budování infrastruktury pro podporu environmentálně šetrných druhů (vyhrazené jízdní pruhy, přednost MHD na světelných křižovatkách, budování cyklostezek, chodníků, vyhrazených pruhů pro cyklisty, bezpečné trasy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, dopravní značení cyklotras)?

STRUČNÝ POPIS
DOSAVADNÍHO VÝVOJE A INDIKATORY
AKTUÁLNÍHO STAVU

Navodná otázka 4.1.1

Indikatory

Budování dopravní infrastruktury, včetně infrastruktury pro podporu environmentálně šetrných druhů a rozvoj jednotlivých systémů městské hromadné dopravy je zakotven v několika strategických dokumentech na úrovni hl. města Prahy - [Plán udržitelné mobility](#).

4.1.B Bezbariérovost komunikací;

Přesná výměra délky bezbariérových komunikací není známa, MČ Praha 10 však dlouhodobě usiluje zejména o bezbariérovost přechodů a zastávek MHD. Například jen během roku 2016 došlo po páteřní Vršovické ulici k úpravě celkem devíti přechodů.

4.1.C Vybavenost cyklistickými komunikacemi ;

V Praze 10 je vyznačeno cca 7 km / 100 km pro komunikace ve správě TSK, a.s.

Cyklistická infrastruktura:

TSK, a.s. spravuje na území MČ Praha 10 celkem 183km vozovek, z nichž 12,9km obsahuje v současné době cyklo pruhy. Mimo tyto komunikace má TSK, a.s. navíc ve správě celkem 5,1 km cyklostezek a všechny jsou bezbariérové (omezení je dáno pouze formou dopravního značení). Jedná se tedy o 7,05 km/100km týkající se komunikací spravující TSK, a.s. na území MČ Praha 10.

Intenzita cyklo dopravy je měřena pouze v ulici Vršovická, v měsíci červnu 2020 projelo Vršovickou ulicí celkem 12 652 cyklistů, v roce 2019 celkem 10 009 cyklistů ([Golemio.cz](#)), data pro rok 2019 nejsou ve sledovaném měsíci dostupná.

Důležitým projektem v oblasti cyklo infrastruktury je [Drážní](#)

[promenáda](#). MČ Praha 10 připravila studii, další projektové fáze zpracovává TSK, a.s.

Budování cyklostezek

MČ Praha 10 v roce 2014 aktualizovala [cyklogenerel](#), který se stal základem pro plánování a budování cyklistické infrastruktury. Na základě cyklogenerelu byly stabilizovány [cyklistické trasy](#) rozdělené na páteřní, hlavní a doplňující hlavní trasy. Pražské cyklostezky lze nalézt na [specializovaném portálu](#) pro cyklisty na stránkách Technické správy komunikací Praha. V současné době (září 2020) vzniká na Odboru dopravy oddělení místní dopravy, které se bude daným tématům intenzivně věnovat. Do této doby se rozvoji cyklistiky na území Prahy 10 věnoval cyklokoordinátor. Od roku 2014 se podařila realizovat dílčí opatření ve spolupráci s TSK, Praha a.s. Komplexní naplňování opatření cyklogenerelu ale stále chybí.

Dopravní značení na podporu cyklistické dopravy

Na jednosměrných místních komunikacích může být cyklistům v odůvodněných případech umožněn průjezd v obou směrech. Toto řešení lze použít jen v přehledných úsecích. Pro prostupnost cyklistů městem jsou však "cykloobousměrky" velmi důležitým dopravním opatřením. Praha 10 má na svém území pouze tři cykloobousměrky:

- Pelyňková 759 m,
- Heldova 265 m,
- Dvouletky 67 m.

a to z důvodu katastrofální situace parkování a nesplnění požadovaných podmínek pro jejich schválení.

Infrastruktura pro pěši:

V rámci rozvoje veřejných prostranství městská část financuje již několik let tzv. [„Chodníkový program“](#). Za dobu jeho fungování proběhla obnova chodníků ve více jak 60 ulicích nebo jejich částech. Účelem oprav není zdaleka jen prostá výměna starého nevhovujícího povrchu za nový. Cílem je též

zvýšení bezpečnosti provozu především jeho pěších účastníků. Jedná se zejména o chodníky v blízkosti školských zařízení a všeobecně na všech místech se zvýšeným pohybem chodců. Toho bylo docíleno například zkrácením nevyhovujících dlouhých přechodů pro chodce, zlepšením rozhledových poměrů na přechodech provedením stavebních úprav, které zajistily ukončení parkování v dostatečném předstihu, výškovým oddělením parkujících vozidel při částečném stání na chodníku od prostoru pro chodce, nebo instalací antiparkovacích sloupků, zabraňujících stání na chodníku nebo před přechodem.

Dále byla v rámci oprav chodníků zajištěna bezbariérová úprava veškerých navazujících přechodů pro chodce, přechody byly vybaveny signálními a varovnými pásy pro umožnění samostatného pohybu slabozrakých a nevidomých občanů.

Kromě již zmíněných důvodů oprav má „Chodníkový program“ význam i z hlediska celkového zlepšení vzhledu veřejných prostranství. Plochy se stávají přehlednější a umožňují celkově lepší využití veřejného prostoru.

V [Akčním plánu pro rok 2021](#) si MČ v kapitole "PRAHA 10 DOSTUPNÁ" stanovila za cíl "Prosazovat úpravy dopravně nebezpečných a rizikových míst", a to se správcem komunikace - TSK.

Preference městské hromadné dopravy

Z hlediska preference městské hromadné dopravy jsou realizována prostorová i dopravně-organizační opatření. Podrobnější informace o rozsahu a dalším rozvoji preference městské hromadné dopravy v Praze lze nalézt na stránkách Pražské integrované dopravy a stránkách o upřednostňování vozidel městské hromadné dopravy v provozu.

Dopravní infrastrukturu buduje její vlastník, což v dtivě většině případů je hl. m. Praha, zastoupené jím zřízenou Technickou správou komunikací hl.

m. Prahy, a.s. Děje se tak:

- stanovením užití dopravního značení a zařízení (značení cyklotras, vyhrazené pruhy), které vydává příslušný správní úřad;
- městská část pro místní komunikace II.–IV. třídy a veřejné účelové komunikace,
- magistrát hl. m. Prahy pro místní komunikace I. třídy a veškerá světelná signalizační zařízení),
- nebo na základě stavebního povolení pro stavební úpravu, rekonstrukci nebo výstavbu komunikace zcela nově.

Pouze některé drobnější infrastrukturní stavby realizuje městská část (chodníky v zeleni na svých pozemcích, v parcích, vyznačené cyklotrasy).

- [Sada strategických cílů MČ Praha 10](#)

[Sada strategických cílů](#)

SEBĚHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.1.1

Návodná otázka 4.1.1

Hodnocení:

Dobrá **1**

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 spolupracuje s MHMP - TSK Praha v návaznosti na strategické dokumenty jak hl. m. Prahy, tak MČ Praha 10. Snaha MČ je budovat propustnost území a budování infrastruktury ve spolupráci se správcem komunikací, TSK Praha.

Nelze než zopakovat výše uvedené - délka oddělených cyklostezek je malá (výrazným přínosem bude výhledově Drážní promenáda), obousměrky na místních komunikacích jsou ojediměle; cyklopruhy nejsou vždy přívětivé pro uživatele (např. nespojité úseky ve Vršovické ul.), opatření Cyklogenerelu z roku 2014 nebyla ve větší míře naplněna; u chodníků se realizují hlavně opravy, není ani sledován indikátor bezbariérovosti.

4.1.2 Jsou realizovány aktivity k podpoře doprovodné infrastruktury (stojany na kola, uzamykatelné klece, mobiliář pro pěší, přístupnost veřejných prostorů, přístupnost pro hendikepované, atd.)?

STRUČNÝ POPIS

DOSAVADNÍHO VÝVOJE A
AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKÁTORY

Navodná otázka 4.1.2

Indikátory

Cyklistika

4.1.D Vybavenost veřejných budov parkovací infrastrukturou pro cyklisty;

Praha 10 oblast cyklistiky řeší ve spolupráci s okolními městskými částmi, a Magistrátem hl. m. Prahy. Navrhuje nové trasy a podílí se na jejich

Celkem je v MČ Praha 10 20 MŠ a 13 ZŠ. 70% budov MŠ je vybaveno stojany nebo klecemi na kola. 23% ZŠ je vybaveno stojany nebo klecemi na kola. Budova úřadu je vybavena stojany na kola. Centrum sociální a ošetrovatelské pomoci žádný stojan nemá. U jiných budov není vybavenost sledována. Mobiliář je pravidelně udržován. V případě potřeby a vyhodnocení smysluplnosti umístění, je mobiliář doplněn o další prvky. MČ P10 spolupracuje s IPR Praha na umístění pražských židlí a stolků.

realizaci. Při rekonstrukcích a úpravách chodníků je vždy pamatováno na nové cyklostojany. Na základě usnesení Rady hl. města Prahy je investor při přípravě akce zasahující do veřejného prostoru povinen navrhnout a projednat vhodná opatření zajišťující bezpečné a komfortní řešení pro cyklistickou dopravu. O případných nesouhlasech či jiných problémech s realizací cykloopatření je investor povinen bezodkladně informovat příslušný odbor Magistrátu hl. m. Prahy. Na tomto odboru nebo na Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy je možné navržená opatření konzultovat, a to zejména s ohledem na dokument [Infrastrukturní opatření pro rozvoj cyklistické dopravy](#).

MČ Praha 10 má zpracovaný [Cyklogenerel](#). Jeho sledování má za úkol koordinátor cyklo dopravy ÚMČ. Cyklo dopravě se věnuje také jeden z bodů Akčního plánu ke Strategickému plánu MČ Praha 10, a to v kapitole PRAHA 10 DOSTUPNÁ v rámci opatření 4.2.3. "Podporovat alternativní druhy dopravy". MČ Praha 10 dlouhodobě usiluje ve spolupráci s BESIP o rozšiřování sítě cyklostojanů v ulicích.

Pro veřejná prostranství existuje [Manuál veřejných prostranství schválený Radou hl. m. Prahy](#) obsahující prvky na podporu cyklistické dopravy.

Byly realizovány velkokapacitní cykloboxy ve školách, a další se připravují. Na dopravně frekventovaných místech byly umístěny cykloboxy pro veřejnost. V rámci zákona o bezmotorové dopravě jsou upravovány přechody pro chodce tak, aby byly přizpůsobeny potřebám hendikepovaných a cyklistům.

Bezbariérovost veřejného prostoru

Přístupnost pro hendikepované je zakotvena ve vyhl. 398/2009 Sb., tudíž jí stavební úřad při každé rekonstrukci musí vyžadovat a tak i činí. Mimo rekonstrukce samozřejmě vznikají další projekty (například výtahy do stanic metra, bezbariérové úpravy

přechodů apod.).

Mobiliář

MČ Praha 10 se řídí [Manuálem veřejných prostranství schválený Radou hl. m. Prahy](#). Zároveň má zpracovány Generely veřejných prostranství Prahy 10 a dílčí generely Nové Vršovice a Strašnice. Na základě daných generelů budou implementovány návrhy opatření. Zároveň dochází k pravidelné údržbě mobiliáře. V posledních letech proběhla úspěšná rekonstrukce ulice Moskevská, která byla osazena typizovaným mobiliářem. MČ Praha 10 spolupracuje s IPR Praha na projektu [Pražské židle&stolky](#). V roce 2020 společně zajistili jejich umístění na Kubánském náměstí a ve Vršovicích u Kína pilotů.

Strategický plán

MČ Praha 10 schválila svůj první "Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030", ve kterém řeší tuto problematiku ve strategickém cíli 4.3. Prostupné území pro bezpečný a bezbariérový pohyb, opatření 4.3.1. Vytvářet bezpečný a příjemný prostor pro pohyb pěších, opatření 4.3.2. Informovat a vzdělávat veřejnost v oblasti udržitelné mobility a bezpečnosti v dopravě. Strategický cíl 4.2. Zklidňovat automobilovou dopravu, opatření 4.2.3. Podporovat alternativní druhy dopravy.

- [Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030](#)

[Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030](#)

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.1.2

Návodná otázka 4.1.2

Hodnocení:

Dobrá **1**

Hodnocení:

Uspokojivá **0**

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 má zpracovaný Cyklogenerel a ve spolupráci s

Po stránce koncepční je přístup velmi dobrý, ať už jde o celopražský Manuál veřejného prostranství, o Strategický plán UR MČ nebo o Cyklogenerel.

Magistrátem hl. m. Praha a okolními městskými částmi instaluje doprovodnou infrastrukturu.

Míra realizace plánovaných opatření by však měla být vyšší, 23% vybavenost ZŠ stojany/klecmi na kola nelze hodnotit jako adekvátní a ani nedostupnost/nesledování údajů o bezbariérovosti není dobrým východiskem pro dosažení příznivého stavu.

4.1.3 Jak je podporováno zvyšování komfortu MHD (nízkopodlažní vozidla, informační tabule, asistence při dopravě, informace pro nevidomé, dostupnost zastávek) a podpora multimodality v dopravě (vytvoření/zachování vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy - terminály, přestupní uzly, B+R, ...), zejména s ohledem na dopravu do škol a do zaměstnání?

STRUČNÝ POPIS

DOSAVADNÍHO VÝVOJE A INDIKATORY
AKTUÁLNÍHO STAVU

Navodná otázka 4.1.3

Indikatory

Zvyšování komfortu městské hromadné dopravy je dlouhodobý cíl hl. m. Prahy, který je zakotven a promítnut do řady strategických dokumentů. Strategické cíle v této oblasti jsou obsaženy v „Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí“ a konkrétní aktivity lze nalézt v dokumentech společnosti ROPID.

Zvyšování komfortu městské hromadné dopravy probíhá v řadě oblastí:

- standardy obsaditelnosti:

na základě zkušeností z provozu a výsledků zkoušek obsaditelnosti vozidel z let 2016 a 2017 byla provedena úprava těchto standardů ke zvýšení komfortu cestování.

- standardy docházkových vzdáleností:

běžná vzdálenost zastávek 400 m (resp. 800 m pro nízkopodlažní zástavbu).

- standardy zastávek Pražské integrované dopravy:

zpracován standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje.

- zvyšování atraktivity železniční dopravy:

nabízený komfort železničních vozidel a zapojení železnice do integrovaného dopravního systému.

- zvyšování atraktivity tramvajové dopravy:

aktuálně více než 50%

4.1.A Podíl garantovaných nízkopodlažních spojů veřejné dopravy na celkovém počtu spojů;

Metro: podíl nízkopodlažních spojů na celkovém počtu spojů obsluhujících MČ Praha 10 je 100% (všechny 3 stanice metra na území MČ Praha 10 jsou bezbariérové) Tramvaje: podíl nízkopodlažních spojů na celkovém počtu spojů obsluhujících MČ Praha 10 je 49% (vívem delší životnosti vozů je obnova pomalejší) Autobusy: podíl nízkopodlažních spojů na celkovém počtu spojů obsluhujících MČ Praha 10 je 84%

[Přehled nasazení nízkopodlažních spojů](#)

vozů s klimatizací, vyhlášený záměr navýšovat tento poměr až na 100%.

- popis nízkopodlažních vozidel lze nalézt na stránkách [Dopravního podniku Praha](#). V oblasti bezbariérového zpřístupňování městské hromadné dopravy jsou realizovány následující kroky:
 - nákup nízkopodlažních tramvají 15T ForCity (celkem 250 ks) – dokončen,
 - rekonstrukce vybraných vysokopodlažních tramvají formou instalování nízkopodlažní části (např. prostřední článek tramvaje) – např. typ KT8D5.RN2 nebo T3R.PLF,
 - průběžná obnova vozového parku autobusů výhradně nízkopodlažními vozidly,
 - statistiky ohledně nízkopodlažních vozidel jsou dostupné na stránkách společnosti [TSK Praha](#).
- podpora multimodality:
 - probíhá mimo jiné formou zlepšování přestupních vazeb a vznikem nových přestupních možností. Příkladem je realizace sdružených tramvajových a autobusových zastávek, kde u jedné nástupní hrany lze přestoupit komfortně mezi tramvají a autobusem (např. zastávka Na Hroudě, Chodovská, Pod Jezerkou, Čechovo náměstí

apod.),

- významnou investicí na území MČ Praha 10 je vznik a zkvalitňování přestupní vazby na železniční dopravu – z nedávné minulosti rekonstrukce železniční stanice Praha-Hostivař,
- v současné době realizace železničních stanic Praha-Zahradní Město a Praha-Eden, kde vznikne i kvalitní přestupní vazba na autobusy resp. tramvaje.
- [Sada strategických cílů MČ Praha 10](#)

[Sada strategických cílů MČ Praha 10](#)

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.1.3

Návodná otázka 4.1.3

Hodnocení:

Dobrá **1**

Hodnocení:

Dobrá **1**

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 iniciuje zvyšování komfortu MHD u jeho provozovatele hl. m. Praha. Na území MČ jsou budovány železniční zastávky s přestupní vazbou na další dopravní spoje, MČ má hustou síť tramvají a autobusů. S Dopravním podnikem MČ řeší úprava veřejného prostoru v okolí stanic metra trasy A

Komfort MHD a multimodalita je řešena především na úrovni celé Prahy, nicméně i na území MČ lze pozorovat pozitivní trendy v oblasti nasazování nízkopodlažních vozidel a dostupnosti (bezbariérovosti) zastávek. U přestupních vazeb (hl. vlak-MHD) by se mělo dostavit zlepšení se zprovozněním nové zastávky Praha-Eden na sklonku roku 2020 a zastávky Praha-Zahradní Město v roce 2021.

4.1.4 Jak je řešena doprava v klidu (pěší zóny, parkování, P&R, K&R, B&R)?

STRUČNÝ POPIS

DOSAVADNÍHO VÝVOJE A
AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKATORY

Návodná otázka 4.1.4

Indikatory

Doprava v klidu

Doprava v klidu doposud byla řešena výhradně navýšováním počtu parkovacích míst na veřejných komunikacích stanováním dopravního značení (snižování počtu jízdních pruhů ve prospěch pruhu parkovacího, ev. pro

cyklisty, zavádění jednosměrného provozu, povolování stání v křižovatkách, částečně či úplně na chodníku). Přesto je parkovací kapacita nedostatečná a již ji nelze navyšovat tímto způsobem. Situace se stává neudržitelnou tím, že v Praze není zavedený jednotný systém zón placeného stání a vytlačováním parkování z jedné části po jeho zavedení způsobuje živelné neorganizované parkování v částech, kde zóny ještě nejsou zavedeny.

Podařilo se vybudování dvou parkovacích ploch mimo komunikace (Petrohradská, Sportovní) na pozemcích ve správě MČ Praha 10. MČ Praha 10 vydává pro občany tzv. Desatero, např. jak postupovat při ohlášení [vraku v ulici](#), viz příloha. Toto propaguje na FB MČ Praha 10.

Na území Prahy 10 se nachází tři P+R:

- Skalka I (kapacita 63 míst),
- Skalka II (kapacita 169 míst),
- Depo Hostivař (kapacita 175 míst).

Na území Prahy 10 se nachází jedno K+R:

- Parkoviště K+R Plaňanská

Hlavní město Praha připravuje navýšení kapacity parkoviště Depo Hostivař. Naopak, P+R ve Ždánické ulici bylo jako nevyužívané po několika měsících „zkušebního“ provozu Magistrátem hl. m. Prahy zrušeno.

Aktuální situace s parkováním v rámci MČ Praha 10 je dlouhodobě neudržitelná. Proto městská část aktualizovala v 2018 dopravní studii řešení dopravy v klidu. Na základě odborného posouzení vedení radnice rozhodlo o zavedení zón placeného stání na území městské části, a to usnesením [ZMČ ze dne 24.6.2019](#).

Realizace ve dvou etapách právě probíhá, v roce 2020 byla zprovozněna I. etapa, zbytek bude dokončen v roce 2021:

- etapa I: území MČ Praha 10 severně od trati ČD Praha hl. n. –

Praha Hostivař, v provozu

- etapa II: území MČ Praha 10 jižně od trati ČD Praha hl. n. – Praha Hostivař, v přípravě

Aktuální obsazenost parkovišť P+R v hl. městě Praze lze nalézt na stránkách [Technické správy komunikací Praha](#).

Parkoviště B+R (přijed na kole a jed) jsou součástí většiny pražských P+R u stanic metra, na území MČ Praha 10 se jedná o 2 lokality - u stanice metra Skalka (linka A) a u stanice metra Depo Hostivař (linka A). Více informací o zpoplatnění parkovišť P+R a B+R je umístěno na stránkách [pražské integrované dopravy](#).

Koncepce cyklistické dopravy v Praze je k nalezení na [portále hl. města Praha](#).

Chodníkový program

Technická správa komunikací i nadále akceptuje požadavky městské části a realizuje i souvisejší opravy chodníků a vozovek z vlastních prostředků, které byly v posledních letech ze strany města jako vlastníka komunikace výrazně navýšeny.

- [Desatero - vraky](#)

[Desatero - vraky](#)

SEBEHODNOCENÍ MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.1.4

Návodná otázka 4.1.4

Hodnocení:

Dobrá **1**

Hodnocení:

Uspokojivá **0**

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Na území MČ Praha 10 je řešeno zavedení zón placeného stání ke zkvalitnění parkování převážně rezidentů. Dojíždějící občané mohou využít tři parkoviště P+R, dvě B+R. V současné době jsou zadány studie k prověření míst pro možné vybudování parkovacích domů.

Oblast pěších zón je hodnocena jako dobrá (mj. rekonstrukce Mbskevské), v oblasti parkování je situace pro hodnocené období uspokojivá až dobrá, především díky tomu, že v roce 2020 byla konečně zavedena regulace parkování v části MČ, hodnocení však snižují nedostatečné kapacity P+R / B+R.

Celkové hodnocení oblasti:

4.2 Snižování nutnosti používat IAD a podpora alternativních druhů dopravy/řízení poptávky po dopravě/

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Oblast 4.2

Oblast 4.2

Hodnocení:

Dobrá **1**

Hodnocení:

Uspokojivá **0**

Trend:

První audit

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend nehodnocený

Občanům je nabízena alternativa v podobě dostupné městské hromadné dopravy, podpory cyklodopravy, budování prostupného území pro pěší.

Řízení poptávky po dopravě je v zásadě uspokojivé, s dobrou nabídkou veřejné dopravy a nově i zlepšujícího se napojení příměstské vlakové dopravy. Podmínky pro nemotorové módy se ale zlepšují jen velmi pomalu a regulace parkování vstoupila v platnost teprve na sklonku hodnoceného období.

4.2.1 Jak je realizována podpora zvýšení výkonů MHD (počet přepravených, počet přepravených / obyvatele)?

STRUČNÝ POPIS
DOSAVADNÍHO VÝVOJE A
AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKATORY

Navodná otázka 4.2.1

Indikatory

Primárně je nutné, aby zvyšování výkonů v městské hromadné dopravě podporovalo vedení hl. m. Prahy formou rozpočtového zajištění (např. i formou spoluúčasti ze strany dotčené/dotčených městské/městských částí/částí).

4.2.A Přeprava cestujících MHD;

Na území MČ Praha 10 projde stanicemi metra průměrně 72837 cestujících/pracovní den (obrat cestujících, sledované období 5:00 – 24:00 hod.) Průměrný obrat na tramvajových zastávkách na území MČ Praha 10 je 178275 cestujících/pracovní den (sledované období 6:00 – 23:00 hod.) Průměrný obrat na autobusových zastávkách na území MČ Praha 10 je 177367 cestujících/pracovní den (sledované období 6:00 – 20:00 hod.)

4.2.B Dostupnost spojení veřejnou dopravou;

Celkový počet spojů linek PID (trakce metro, tramvaje a autobusy) obsluhujících MČ Praha 10 je 7828 (v obou směrech příslušných tras linek).

Počet spojů v Praze 10

4.2.D Mobilita a místní přeprava cestujících;

45,2 % respondentů využívá k přepravě osobní automobil 54,4 % způsobů dopravy je hodnoceno jako udržitelných Jako jeden z

podkladů pro tvorbu Strategického plánu udržitelného rozvoje MČ Praha 10 v roce 2019 byl zrealizováno dotazníkové šetření "[Spokojenost s místním společenstvím, Mobilita a přeprava](#)".

Různé způsoby dopravy je možné kvalifikovat z hlediska udržitelnosti jako udržitelné: pěší cesta, cesta na kole, použití hromadné dopravy a neudržitelné: cesta autem nebo na motocyklu. Následující výsledky ukazují převahu udržitelných způsobů dopravy (54,4 %) nad neudržitelnými (45,6 %).

V posledních letech jsou výkony neustále navyšovány ve všech trasech veřejné dopravy včetně železniční dopravy.

Zvyšování výkonů městské hromadné dopravy musí probíhat formou optimalizace a rozumné alokace a redistribuce výkonů tam, kde je to potřeba. Případně tam, kde lze identifikovat potenciál růstu přepravní poptávky. S ohledem na kritický nedostatek řidičů i strojvedoucích (železnice) je nutno realizovat zvyšování výkonů v městské hromadné dopravě na základě důkladné analýzy potřeb a rovněž s ohledem na zajištění financování případného navýšení výkonů. Ostatně efektivní zvyšování výkonů městské hromadné dopravy je jedním z hlavních cílů

strategických dokumentů na úrovni hl. m. Prahy.

"Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030" řeší ve strategickém cíli 4.1. Dostupná, kvalitní a atraktivní městská hromadná doprava - způsob spolupráce s provozovatelem městské a příměstské hromadné dopravy na vytvoření přívětivé dopravy, která motivuje občany k jejímu využívání. Ve vzájemné spolupráci se MČ bude snažit koordinovat plánování rozvoje infrastruktury a usilovat o její zefektivnění. Upravovat přestupní vazby vlnné pro občany a rozšiřovat bezbariérové přístupy.

SEBEHODNOCENÍ MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.2.1

Návodná otázka 4.2.1

Hodnocení:

Dobrá **1**

Hodnocení:

Uspokojivá **0**

Trend:

První audit

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend nehodnocený

Na území MČ Praha 10 je hustá síť městské hromadné dopravy zastoupené železnicí, tramvají, autobusy i metrem. Z provedeného dotazníkového šetření mezi 500 respondenty MČ Praha 10 bylo zjištěno, že více jak polovina respondentů využívá "udržitelný" způsob dopravy.

I když jsou dopravní výkony MHD velmi dobré, podíl cest IAD je vysoký. Bylo by tedy vhodné napřímít úsilí k realizaci opatření ze strategických dokumentů (pražský PUMM, Strategický plán UR MČ atd.). Výhledově bude užitečné vyhodnotit efekt zřízení nových vlakových zastávek Eden a Zahradní Město a jejich co nejefektivnější integrace s ostatními prostředky MHD, tak aby nabídly co nejlepší alternativu k IAD.

4.2.2 Jak jsou využívány ekonomické nástroje (mýtné, parkovné, zpoplatněné vjezdy)?

STRUČNÝ POPIS

DOSAVADNÍHO VÝVOJE A
AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKATORY

Návodná otázka 4.2.2

Indikatory

Ekonomické nástroje jsou na území MČ Praha 10 využívány plošně.

4.2.E Zavedený systém regulace parkování a dopravy;

Systém parkování bude zaveden v první etapě v roce 2020 (Vršovice, Strašnice, Malešice, Vínohrady), ve druhé v roce 2021 (Zahradní Město, Bohdalec, Mchle)

Během roku 2020 byly zavedeny zóny placeného stání v k.ú. Vršovice, Vínohrady, Strašnice, Malešice, Strašnice. V létě 2021 se pak placené stání rozšířilo o do oblastí Zábehlice, Bohdalec, Mchle).

Provozovatelem zón je hlavní město Praha, které zajišťuje fyzickou realizaci a zároveň stanovuje jejich pravidla fungování a cenovou

politiky.

Výnos ze ZPS bude využit nejprve k úhradě vzniklých nákladů s jejich zavedením, následně budou výnosy pro MČ využity k navýšení parkovacích kapacit, v první řadě prostřednictvím parkovacích domů. Akutálně jsou vytipovány 2 místa pro jejich zřízení:

1. ulice Jahodová, Zahradní Město, za supermarketem Albert
2. ulice V Olšinách, Strašnice, u supermarketu Billa

Celkové vyhodnocení zavedení ZPS proběhne až s určitým časovým odstupem od jejich zavedení na celé městské části.

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.2.2

Návodná otázka 4.2.2

Hodnocení:

Dobrá **1**

Hodnocení:

Uspokojivá **0**

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Zavedení parkovacích zón je dlouhodobě řešeno.

Za pozitivní posun lze jednoznačně označit postupné zavádění ZPS, které již vedlo k některým viditelným přínosům (z ulic vymizely autovraky). Stávající sazby pro rezidenty ale nejsou zrovna moc motivační a tlak na zábor veřejných prostor pro potřeby parkování je stále vysoký. Ostatní ekonomické nástroje využívány nejsou.

4.2.3 Jaké jsou využívány přístupy k integrovanému plánování dopravy a mobility?

STRUČNÝ POPIS
DOSAVADNÍHO VÝVOJE A
AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKATORY

Navodná otázka 4.2.3

Indikatory

Plánování dopravy a mobility na celopražské úrovni

4.2.C Plán dopravy / udržitelné mobility (či obdobného strategického dokumentu);

Analyza dopravy v klidu 2018 MČ Praha 10
Cyklogenerel MČ Praha 10

[Analýza dopravy v klidu 2018](#)

[Cyklogenerel](#)

Na úrovni hl. města Prahy existuje řada strategických dokumentů, které se věnují integrovanému plánování dopravy a mobility a jsou navzájem provázány. Jedná se zejména o tyto dokumenty:

- Strategický plán hl. města Prahy (aktualizace 2015, realizační program 2018),
- Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (2019),
- Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2018 až 2020

s výhledem do roku 2022 (2018).

„[Plán udržitelné mobility Prahy a okolí](#)“ obsahuje velmi podrobný zásobník opatření, rozpracovaný až na úroveň projektových listů.

Plánování dopravy a mobility na úrovni MČ Praha 10

Městská část zpracovala několik dopravních studií řešící lokální území, které má ve své správě. Této problematice je věnována kapitola 4 DOPRAVA A MOBILITA: PRAHA 10 DOSTUPNÁ ve "Strategickém plánu udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030". Problematika dopravy je řešena i na úrovni [Programového prohlášení RMČ Praha 10 pro volební období 2018-2022](#). Týká se těchto projektů a cílů:

- parking SINOBO,
- okamžité elektronické nahlašování autovraků v ulicích,
- systémové a rychlé opravy silničních a chodníkových povrchů,
- využití prvků smart cities v dopravě,
- transparentní rozvoj car / bike sharingu,
- transparentní rozvoj elektromobility,
- zóny placeného stání,
- navýšení parkovacích kapacit.

Na úrovni MČ Praha 10 je lokální dopravní problematika řešena v souladu s následujícími dokumenty:

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Tento strategický dokument vychází ze strategických cílů Strategického plánu hl. m. Prahy a obsahuje analýzu aktuálního stavu dopravy v hl. m. Praze, definuje cíle, ale i podrobný návrh opatření rozpracovaných na úroveň projektových listů. Dokument byl schválen Radou hl. m. Prahy v dubnu 2019 a Zastupitelstvem hl. m. Prahy v květnu 2019).¹

Vize: „Praha ve spolupráci s okolním regionem uplatňuje principy udržitelné mobility a orientací neekologicky 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.“

V souladu se Strategickým plánem hl. města Prahy:

Praha bude směřovat k
udržitelné mobilitě – k
zajištění pohybu osob a
zboží, který je
dlouhodobě přijatelný z
hlediska sociálního,
ekonomického a dopadů
na životní prostředí.

Cíl: spolehlivější,
rychlejší a příjemnější
cestování, dopravní
dostupnost cílů bude
výrazně orientována na
ekologicky šetřnější
způsoby dopravy – na
veřejnou dopravu
(především kolejovou) a
také na chůzi a užívání
jízdních kol.

Cíl: zvýšení podílu
veřejné, pěší a
cyklistické dopravy nad
70 %, na území města a
také v okolním regionu
se postupně dosáhne
lepšího souladu dopravy
s kvalitou životního
prostředí a veřejných
prostranství. Cíl:

přitažlivé město pro své
obyvatele, v silniční
dopravě se uplatní
kombinace regulačních
a investičních opatření
směřujících ke snížení
negativních dopadů
automobilové dopravy.

Cíl: lepší prostředí na
hustě obydleném území
města, dojde ke zvýšení
bezpečnosti a
energetické účinnosti
dopravy.

Cíl: pozitivní ekonomický
dopad a snižování
závislosti na ropě a
zemním plynu.

V tomto dokumentu jsou
podrobně rozpracovány
návrhy opatření, které
jsou členěné do
následujících oblastí:

- kolejová
infrastruktura,
- silniční infrastruktura,
▪ organizace a
regulace dopravy,
▪ multimodální
cestování,
▪ doprava a veřejný
prostor,
▪ provoz veřejné
dopravy,
▪ procesy v mobilitě.

Tato opatření jsou

rozpracována až na úroveň projektových listů a jsou podkladem pro schválený akční plán. Mimo jiné obsahují:

- název opatření,
- rok zahájení realizace,
- délka realizace (v měsících),
- investiční náklady celkem (mil. Kč),
- investiční náklady Praha (mil. Kč),
- provozní náklady celkem (mil. Kč/rok),
- provozní náklady Praha (mil. Kč/rok).

[Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2018 až 2020 s výhledem do roku 2022](#)

Tento dokument stanovuje koncepční rámec rozvoje systému Pražské integrované dopravy v hlavního města, určuje vývoj dopravních výkonů pro roky 2018 až 2020 s výhledem do roku 2022, a z toho vyplývající rámec finančního krytí Pražské integrované dopravy. Vychází z povinností objednatelů veřejné dopravy pořizovat plány dopravní obslužnosti dle zákona č. 194/2010 Sb.

[Koncepce rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030](#)

Koncepce vychází ze dvou základních východisek. Jednak z dlouhodobé a stabilní pozice tramvajové dopravy v Praze, kde vyzvedává zejména stávající rozsáhlou kolejovou síť, modernizační proces zejména v posledních deseti letech (jak infrastruktury, tak i vozového parku) a také dobrou provázanost s ostatními druhy dopravy (síťový efekt). Rovněž vychází z platné či připravované územně plánovací dokumentace (platný Územní plán hl. m. Prahy, návrh nového územního plánu – tzv. Metropolitní plán, Zásady územního rozvoje) a dalších koncepčních materiálů města.

- [Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030](#)

[Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030](#)

MUNICIPALITY

Návodná otázka 4.2.3

Návodná otázka 4.2.3

Hodnocení:

Dobrá 1

Hodnocení:

Dobrá 1

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 plánuje systematicky dopravu a mobilitu.

Lze hodnotit jako dobré, a to jak na úrovni MČ tak i hl.m. Prahy.

4.3 Nízkoemisní vozidla

STRUČNÝ POPIS DOSAVADNÍHO VÝVOJE A AKTUÁLNÍHO STAVU

Celkové hodnocení oblasti:

4.3 Nízkoemisní vozidla

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Oblast 4.3

Oblast 4.3

Hodnocení:

Špatná -1

Hodnocení:

Špatná -1

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 nemá ve svém vozovém parku nízkoemisní vozidla, Dopravní podnik Praha zavádí na některých linkách elektrobusy. Dobíjecí stanice pro elektromobily jsou umístěny v některých nákupních centrech, MČ si dělá průzkum, kde by mohly být umístěny na území MČ.

Se sebehodnocením MČ souhlasím, s jediným nízkoemisním (resp. bezemisním) vozidlem ve vozovém parku vozidel MČ a jí zřízených organizací nelze stav označit za uspokojivý.

4.3.1 Jakou úlohu hrají environmentálně šetrné vozy v místní MHD?

STRUČNÝ POPIS
DOSAVADNÍHO VÝVOJE A
AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKATORY

Navodná otázka 4.3.1

Indikatory

MČ Praha 10:

Metro a tramvaje:

V MČ Praha 10 denně MHD přepraví 428 479 cestujících. Za environmentálně šetrné vozy považujeme tramvaje (178 275 cestujících) a metro (72 837 cestujících). Na trase A metra je denně uskutečněno 522 spojů, na trase tramvaje 2 607 spojů.

Elektrobusy:

Na linkách 213 (Želivského – Nádraží Uhřetěves) a 163 (Želivského – Sídliště Rohožník) je od září 2015 provozován 1 elektrobus s plně elektrickým provozem včetně topení i klimatizace. Nabíjení elektrobusu je kombinací nočního nabíjení v garáži prostřednictvím kabelu a průběžného nabíjení během provozních přestávek v autobusovém obratišti Želivského prostřednictvím pantografového sběrače a dvoupólového trolejového vedení.

HL. město Praha

Velký potenciál a zároveň velkou výzvu představuje autobusová doprava, čítající řádově cca 1200 autobusů se spotřebou více než 30 mil. l nafty ročně. V tomto segmentu Dopravní podnik hl. m. Prahy dlouhodobě aktivně sleduje a testuje technologické možnosti zejména v oblasti elektromobility nekolejové dopravy (elektrobusy, bateriové trolejbusy).

V současnosti je zpracovávána podrobnější koncepce elektrifikace autobusových linek v Praze, která bude založena především na podpoře rozvoje elektrifikace prostřednictvím bateriových trolejbusů (dynamického způsobu nabíjení – nabíjení za jízdy pod trolejí) a elektrobusů (statického nabíjení – nabíjení při stání vozidla). Obě technologie lze rozvíjet komplementárně tak, aby bylo možno využívat vzájemných synergií a synergií s rozsáhlou napájecí sítí tramvajové dopravy.

V současné době je v provozu pilotní testovací provoz dynamického nabíjení na lince 58 (Palmovka – Letňany), kde jsou testovány různé typy bateriových trolejbusů. V současnosti typ Škoda 30Tr SCR. Výhodou této technologie je především možnost elektrifikace téměř jakékoliv linky. Trolejové vedení není nutno realizovat v celé délce linky, ale pouze ve vybraných úsecích (např. ve stoupáních, nebo tam, kde se vytvářejí kongesce). Zbytek trasy

jede vozidlo v režimu „na baterii“ a nepotřebuje žádnou další infrastrukturu. Tento způsob je vhodný především pro dlouhé páteřní tangenciální autobusové linky, které jsou obsluhovány často kloubovými vozidly ve velmi krátkém intervalu. Dopravní podnik hl. m. Prahy v současnosti připravuje rozvojový projekt elektrifikace autobusové linky 140 (Palmovka – Mškovice). V rámci projektu by mělo být realizováno trolejové vedení v cca 40 až 50 % trasy linky. Stávající naftové autobusy budou nahrazeny ekologickými kloubovými bateriovými trolejbusy.

Dalším pilotním projektem je testování elektrobuse se statickým způsobem nabíjení. V současné době je testován elektrobuse SOR NS 12 na lince 109 (Palmovka – Dolní Počernice – VÚ Běchovice). Dopravní podnik hl. m. Prahy připravuje rozvojový projekt pořízení 14 standardních elektrobuseů délky 12 m, které by měly být nasazeny na linku 154 (Strašnická – Koleje Jižní Město) a v obdobích nižších přepravních nároků rovněž na vybrané spoje dalších linek (např. linky 175). Součástí projektu je vznik nabíjecí stopy u metra Strašnická a nabíjecí infrastruktury v garáži Vršovice, kde by měly být elektrobusey deponovány.

Další rozvoj nekolejové elektromobility bude rozpracován v připravované koncepci elektrifikace autobusových linek v Praze.

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.3.1

Návodná otázka 4.3.1

Hodnocení:

Dobrá 1

Hodnocení:

Dobrá

1

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Městskou hromadnou dopravu provozuje hl. m. Praha, její snaha je o zvýšení počtu environmentálně šetrných vozů.

Především díky velkému podílu elektrifikované dopravy (tramvaje, metro a vlaky) lze hodnotit stav jako dobrý.

4.3.2 Jaký je podíl takových vozů v majetku městské části nebo organizací jí zřízených?

STRUČNÝ POPIS
DOSAVADNÍHO VÝVOJE A
AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKATORY

Návodná otázka 4.3.2

Indikátory

V majetku MČ Praha 10 a jí zřízených organizací je nyní v majetku 1 ks ekologicky šetrného vozidla – lehký nákladní elektromobil a v současnosti není další nákup plánován.

4.3.B Podíl výkonů vozidel EEV na celkovém objemu dopravního výkonu vozidel v majetku městské části a jí zřízených organizací;

MČ žádný takový vůz nevlastní, podíl je 0. Elektrovozidlo pořídila městská akciová společnost Praha 10 - Majetková, a to za účelem péče o veřejnou zeleň. Cílem MČ je do budoucna podíl elektromobilů navyšovat i pro svou vlastní potřebu. Aktuálně má v majetku pouze několik elektrokol a elektroskútrů.

Informace o bezemisních vozidlech ve vozových parcích jiných městských organizací a firem může poskytnout Odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy, případně Operátor ICT. Rekapitulace MČ ani její zřizované organizace mají v majetku 1 ks nízkoemisního vozidla.

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.3.2

Návodná otázka 4.3.2

Hodnocení:

Velmi špatná

-2

Hodnocení:

Špatná

-1

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ a její zřizované organizace mají v majetku 1 ks nízkoemisního vozidla.

I s jediným vozidlem pravděpodobně není podíl nulový, nicméně se rozhodně nejedná o stav uspokojivý.

4.3.3 Jaká je situace ohledně infrastruktury čerpacích stanic pro alternativní pohony (elektřina, CNG apod.)?

STRUČNÝ POPIS
DOSAVADNÍHO VÝVOJE A
AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKATORY

Návodná otázka 4.3.3

Indikátory

Tato problematika není v kompetenci MČ Praha 10, přesto může tuto oblast podporovat.

V oblasti dobíjecích stanic je připravována spolupráce s producentem elektřiny. Je aktuálně projednáváno i zřízení jednoho místa. V případě CNG se situace jeví za dostatečnou z hlediska celopražských poměrů. Na Praze 10 jsou dle dostupných zdrojů celkem tři čerpací stanice CNG.

V rámci propagace, resp. popularizace myšlenky elektromobility, byla před časem zorganizována výstava na parkovišti Úřadu MČ Prahy 10 s prezentací ekologických

elektrických dopravních prostředků. Občané se seznámili nejen s elektrokoly a elektrokoloběžkami, ale i s dětskými vozítky a mohli se projet v elektromobilech. K vidění bylo i solární pouliční osvětlení a vodní čistírny. Opakování a propagace se však ze strany vedení tehdejší radnice neseťkalo se vstřícností.

Po výstavě následovaly návrhy elektrostanic pro dobíjení elektromobilů před budovou úřadu. Tento návrh ale nebyl realizován. Další uvažovanou realizací na pozemcích městské části byl Areál volného času Gutova.

Městská část též vytipovávala pro Operátora ICT další vhodná místa pro osazení nabíjecích stanic, doposud však nemá aktuální informace o přípravě nových míst na Praze 10. Uskutečnila se i anketa mezi občany (příloha).

Na území Prahy 10 se momentálně nachází 10 nabíjecích míst pro elektromobily či elektrokola. Informace o počtu nabíjecích stanic pro elektromobily jsou k dispozici mj. v interaktivní mapě www.nabijto.cz.

Je zde možnost vybudovat další dobíjecí stanice na vytipovaných místech ve spolupráci s Pražskou energetikou (PRE).

Praha vybuduje 5000 nabíjecích stanic pro elektromobily do roku 2030. Vzniknou například v lampách veřejného osvětlení. Magistrát počítá se sítí 5000 nabíjecích míst, které by měly vzniknout do roku 2030. Nabíjet elektrická vozidla bude možné například u lamp veřejného osvětlení, které budou při modernizaci vybaveny potřebnou zásuvkou. Další nabíjecí stanice bude stavět firma PRE, kterou město spoluvlastní.

[Anketa k dobíjecím stanicím pro elektromobily v MČ Praha 10](#)

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.3.3

Návodná otázka 4.3.3

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Hodnocení:

Špatná

-1

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Infrastruktura čerpacích stanic pro alternativní pohony je uspokojivá, přesto se MČ Praha 10 ve spolupráci s Magistrátem hl. m. Praha a Operátorem ICT snaží o její rozšíření.

Situace v hodnoceném období hodnotím jako špatnou, 10 veřejných nabíjecích míst na 110 tis. obyvatel po mém soudu není dostatečnou pobídkou pro rozvoj elektromobility (při faktické absenci jiných veřejných pobídek).

4.3.4 Dochází ke zohlednění využívání environmentálně šetrných vozidel při výběrových řízeních na zajištění služeb pro městskou část?

STRUČNÝ POPIS

DOSAVADNÍHO VÝVOJE A AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKÁTORY

Navodná otázka 4.3.4**Indikátory**

K zohlednění využívání environmentálně šetrných vozidel při výběrových řízeních na zajištění služeb pro městskou část prozatím nedochází a lze to považovat za slabou stránku.

SEBEHODNOCENÍ MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Navodná otázka 4.3.4**Navodná otázka 4.3.4****Hodnocení:**

Velmi špatná

-2

Hodnocení:

Velmi špatná

-2

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

V současné době toto není využíváno.

Jelikož ke zohlednění nedochází, hodnotím situaci jako velmi špatnou.

4.4 Bezpečnost silničního provozu

STRUČNÝ POPIS DOSAVADNÍHO VÝVOJE A AKTUÁLNÍHO STAVU

Celkové hodnocení oblasti:

4.4 Bezpečnost silničního provozu

SEBEHODNOCENÍ MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Oblast 4.4**Oblast 4.4****Hodnocení:**

Uspokojivá

0

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Bezpečnost silničního provozu je sledována, riziková místa jsou ve spolupráci s Policií ČR a

Stav lze hodnotit jako uspokojivý, jsou realizovány jak preventivní programy pro děti, tak jsou odstraňována krizová nehodová místa a rovněž bylo realizováno několik (spíše menších) zklidňujících opatření.

správce komunikace řešena. Ve školách jsou pravidelně zajišťovány preventivní programy.

4.4.1 Jaká jsou realizována zklidňující opatření na infrastruktuře (osvětlené a bezpečné přechody pro chodce, ostrůvky, zúžení komunikace)?

STRUČNÝ POPIS
DOSAVADNÍHO VÝVOJE A INDIKATORY
AKTUÁLNÍHO STAVU

Navodná otázka 4.4.1

Indikatory

Zklidňující opatření realizuje vlastník komunikace, tedy hl. m. Praha prostřednictvím Technické správy komunikací hl. m. Prahy. A to buď na základě stanovení užití dopravního značení a zařízení, které vydává příslušný správní úřad (městská část pro místní komunikace II. – IV. třídy a veřejné účelové komunikace, magistrát hl. m. Prahy pro místní komunikace I. třídy a veškerá světelná signalizační zařízení), nebo na základě stavebního povolení pro stavební úpravu nebo rekonstrukci komunikace.

V rámci stanovení dopravního značení a zařízení jsou využívány zejména následující opatření v místech dle aktuální potřeby: snížení maximální povolené rychlosti, zavedení zóny 30, výstražné značení, zákazy zastavení a stání, dopravní stíny posílené k fyzickému zabránění nelegálního stání balisetami, montované zpomalovací prahy, dělicí ostrůvky z betonových bloků v přechodech pro chodce a před tramvajovou trať, antiparkovací sloupky či kostky na chodnících, zábradlí, zrcadla.

V rámci stavebních úprav a rekonstrukcí dochází k fyzickému vymezení rozhledu v křižovatkách, před přechody a místy pro přecházení vysazenými chodníkovými plochami, často doplněnými o antiparkovací sloupky či kostky, budování stavebních dělicích ostrůvků, zpomalovacích prahů, rozšiřování tramvajových nástupišť, přisvětlení přechodů.

S ohledem na schválení strategického plánu v roce 2020, jsou jednotlivé akční plány

4.4.B Nehodovost v silniční dopravě;

16925 nehod v hl. m. Praze - od roku 2017 sestupný trend.

Aplikace Dopravní nehody ČR od [Centra dopravního výzkumu, v v. i.](#) neumožňuje vyhledávat statistiku pro jednotlivé městské části v rámci hl. m. Prahy.

Základní přehled statistik dopravní nehodovosti na území hl. m. Prahy od roku 2012

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
nehod celkem	17 795	18 593	19 306	21 478	22 876	23 032	22 767	21 458	16 925
usmrceno	26	29	18	25	21	17	31	20	22
těžce zraněno	236	228	206	179	194	156	182	114	131
lehce zraněno	2 009	2 116	2 070	2 081	1 983	1 951	2 165	1 958	1 604

sestavovány až od roku 2021. Do té doby sloužily jako plánovací dokument pro jednotlivé odbory tzv. Cíle odborů, které jsou každoročně sestavovány. V rámci metodiky a realizace systému kvality ISO 9001 jsou cíle kontrolovány a vyhodnocovány ve „Zprávě z přezkoumání systému managementu kvality Úřadu MČ Praha 10“ za konkrétní rok.

Pro rok 2020 si dopravní odbor stanovil za prioritu mj. aktivně komunikovat s občany přes portál „Chodci sobě“, skrze nějž jsou často doručovány podněty k realizaci různých zklidňujících opatření v rámci dopravní infrastruktury.

MČ Praha 10 ve spolupráci s TSK, a.s. podniká opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti v ulicích městské části. Za rok 2018 a 2019 TSK, a.s. eviduje:

- vyznačení jedné zóny 30 v délce cca 206 m,
- osazení zpomalovacích polštářů v počtu 5 KS,
- osazení zákazů zastavení nebo stání v počtu 6 KS.

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.4.1

Návodná otázka 4.4.1

Hodnocení:

Uspokojivá 0

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 spolupracuje s Policií ČR a se správcem komunikací TSK Praha. V rámci sběru podnětů na jaře 2019 jako podklad k novému "Strategickému plánu udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030" bylo občanů označeno dost míst i v rámci pocitové mapy, které jsou pro ně nebezpečná. Tyto místa řeší jak Komise bezpečnosti, tak Komise dopravní RMČ Praha 10 ve spolupráci s uvedenými orgány.

Stav hodnotím jako relativně uspokojivý, byla realizována řada opatření i je zřejmý záměr dále s nimi pokračovat. Za účelné bych považoval rozklíčování počtu nehod na území hl. m. na jednotlivé MČ.

4.4.2 Jak je zajišťována prevence (besedy s Městskou policií, dopravní policií, dopravní hřiště, bezpečné cesty do škol,

mimořádná školení řidičů – mimo profesní zkoušky)?

Navodná otázka 4.4.2

Indikátory

BESIP má zpracovanou [Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011–2020](#). MČ Praha 10 v minulosti podpořila řadu aktivit směřujících k prevenci dopravních nehod. Většina aktivit byla zaměřena na děti a mládež mimo jiné:

Den s Besip Teamem Praha

Cílem bylo poučení dětí o bezpečném chování na silnicích i upozornění na nebezpečí, které v silničním provozu může nastat.

Bezpečné cesty do školy

Tento projekt dlouhodobě koordinuje sdružení [Pražské mačky](#). Děti se pod odborným vedením podílejí na přeměny nejnebezpečnějších míst z hlediska dopravy v okolí škol. V roce 2012 se do projektu zapojila ZŠ Švehlova. V letech 2016 a 2017 ZŠ Hostivař, Kozinova. V roce 2018 se do projektu Pěšky do školy zapojila ZŠ Brigádníků.

Kampaň „Nemyslíš, zaplatíš“

Městská část Praha 10 se připojila k části kampaně Ministerstva dopravy ČR „Nemyslíš, zaplatíš“, která je zaměřena na zlepšení bezpečnostní situace na českých silnicích. „Na celkem třiceti dětských hřištích ve správě Prahy 10 byly umístěny samolepky s upozorněním na správnou a bezpečnou přepravu dětí v osobních vozidlech.

Preventivní programy realizované Městkou policií Praha

Plánovaných akcí a přednášek na území MČ Praha 10 bylo v roce 2020: 648

Realizovaných jich bylo: 260

Nerealizovaných z důvodu protiepidemických opatření jich bylo: 388

Evropský týden mobility/Den bez aut

4.4.A Žáci I. stupně ZŠ zapojení do preventivních programů bezpečnosti dopravy;

Děti z

Na 1. stupni zapojených základních škol je celkem 2500 žáků, na preventivních akcích se účastní 1900 žáků.

mateřských a žáci základních se účastní preventivních programů, které pořádá Policie ČR, Městská policie, Muzeum policie. Dále jsou akce na dopravním hřišti, osvětové akce pro veřejnost a nebo si školy pořádají samostatné akce.

Městská policie, oddělení prevence připravilo programy na různá témata. Například mezilidské vztahy, právní vědomí, virtuální nebezpečí, osobní bezpečí. Dále uspořádali Den IZS, dopravně-bezpečnostní akci zaměřenou na viditelnost chodců a dopravní soutěž mladých cyklistů. Tyto programy byly převážně určeny pro žáky základních škol.

Z vyjádření škol vyplývá, že žáky v oblasti bezpečnosti dopravy vzdělávají převážně formou dopravní výchovy, besedami s policisty a strážníky, aktivitami na dopravním hřišti a cyklistickými akcemi.

Akce byla plánována na rok 2020, ovšem v důsledku pandemické situace a nemožnosti uspořádat prezenční vzdělávací akce a workshopy byla tato akce odložena. V roce 2021 se osvěta v oblasti dopravy plánuje zařadit pod tzv. [Dny zdraví](#).

SEBEHODNOCENÍ MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.4.2

Návodná otázka 4.4.2

Hodnocení:

Dobrá **1**

Hodnocení:

Dobrá **1**

Trend:

První audit

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend nehodnocený

Preventivní programy jsou pořádány jak ze strany MČ tak i jednotlivých školských zařízení.

S ohledem na šlušnou míru (>75%) zapojení žáků do preventivních akcí, situaci hodnotím jako dobrou.

4.4.3 Existuje pasport problémových míst na dopravní infrastrukturu?

STRUČNÝ POPIS DOSAVADNÍHO VÝVOJE A AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKATORY

Návodná otázka 4.4.3

Indikatory

MČ Praha 10 provozuje na svém webu interaktivní mapu míst, kde aktuálně probíhají dopravní opatření. [Mapa](#) je velmi podrobná a eviduje následující informace:

4.4.C Odstranění krizových nehodových míst;

Pro výčet podílu z celkového počtu identifikovaných nehodových míst na Praze 10 nemá TSK, a.s. komplexní data. V roce 2019 proběhla realizace dvou akcí z kapitoly BESIP - úprava křižovatky Záběhlická x Na Lávce a úprava křižovatky Karafiátová x Topolová x Macešková.

- katastr,
- místo,
- popis události,
- popis stavu,
- trvání,
- investor,
- odpovědný pracovník investora,
- zhotovitel,
- odpovědný pracovník zhotovitele.

Dále se městská část v rámci přípravy „Strategického plánu udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020–2030“ zpracovala v roce 2019 několik průzkumů, které se problémy v dopravě zabývají:

- [pocitová mapa](#):
 - obsahuje více než 8 640 podnětů v mapě, z nichž 1 418 podnětů se týká dopravních problémů,

- [podněty občanů](#) k připravovanému strategickému plánu (celkem 1148 podnětů), v oblasti dopravní problematiky (306) členěné do oblastí:

- automobilová, nákladní a parkování,
- dopravní výchova a osvěta (kampaně, akce),
- hromadná doprava (tramvaje, autobusy, vlaky),
- pěší a cyklistická doprava (vč. dalších typů nemotorové dopravy),

- průzkum „Které téma upřednostňujete?“

- porovnává celkem 71 položek v náhodných dvojicích a stanovuje pořadí témat, které občané upřednostňují. Problematika dopravy se vyskytuje na 3. místě (kvalita místních komunikací a chodníků, parkovišť- 71%), 6. místě (hromadná doprava a dopravní obslužnost - 69%), 15. místě (dopravní bezpečnost a zklidňování dopravy - 63%), 21. místě (systém parkování - 61%), 27. místě (dopravní tahy a obchvaty - 59%) a 33. místě (pěší a cyklistická doprava, vč. dalších typů nemotorové dopravy - 56%)

- průzkum [„Spokojenost občanů s místním společenstvím a mobilita a přeprava místních obyvatel“](#), zpracován podle mezinárodní metodiky EC12

- městská část takový průzkum zpracovala poprvé a chce jej aktualizovat

jedenkrát za tři roky a vyhodnocovat trend. Podle výsledků je 45,6 % cest v městské části neudržitelných (přeprava osobním automobilem nebo na motocyklu), což je vysoký podíl na městskou část uvnitř Prahy s kvalitní obsluhností MHD.

V roce 2018 MČ aktualizovala studii [„Analýza dopravy v klidu“](#), která identifikuje problematiku parkování.

Výše uvedené aktivity naznačují počáteční systémovou práci s vyhodnocováním, aktualizováním problémových míst v dopravní infrastruktuře.

V rámci projektu [Polad Praha](#) je zpracován Plán udržitelné mobility Prahy a okolí a v Akčním plánu jsou rozpracována konkrétní opatření.

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.4.3

Návodná otázka 4.4.3

Hodnocení:

Uspokojivá **0**

Hodnocení:

Uspokojivá **0**

Trend:

První audit
Trend nehodnocený

Trend:

První audit
Trend nehodnocený

MČ Praha 10 má na webu uveřejněnou interaktivní mapu míst, ve které je přehled probíhajících dopravních opatření. Ve spolupráci s Policií ČR a MP Praha řeší problémová místa na základě [pocitové mapy](#) z roku 2019. Ve spolupráci s TSK jsou problémová místa mapována a zahrnována do oprav.

Pasport sice neexistuje, ale problémová místa byla identifikována jiným způsobem (pocitovou mapou) a na jejich řešení se pracuje.

4.5 Snižování vlivu dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel

STRUČNÝ POPIS DOSAVADNÍHO VÝVOJE A AKTUÁLNÍHO STAVU

Celkové hodnocení oblastí:

4.5 Snižování vlivu dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Oblast 4.5

Oblast 4.5

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Hodnocení:

Uspokojivá

0

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 řeší problematiku dopravy v několika strategických dokumentech,

"Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030" byl posouzen procesem SEA - vliv na životní prostředí. Systematické vyhodnocování zatížení MČ Praha 10 dopravu není ze strany MČ zatím realizováno.

Z hlediska zpracovaných strategií je téma pokryto v zásadě dobře, avšak MČ sama vliv na zdraví a ŽP zjevně nevyhodnocuje (což je ovšem částečně odůvodněno rozdělením kompetencí mezi hl. m. a MČ).

4.5.1 Existuje plán dopravy a byl podroben vyhodnocení vlivů na životní prostředí?

STRUČNÝ POPIS

DOSAVADNÍHO VÝVOJE A
AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKATORY

Navodná otázka 4.5.1

Indikatory

Koncepce dopravy v hl. městě Praze je zakotvena ve strategickém dokumentu „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ a v několika dílčích dokumentech, které se týkají spravovaného území MČ Praha 10.

4.5.A Hodnocení Strategického plánu dopravy / udržitelné mobility podle vlivu na ŽP a zdraví;

ANO

Strategické dokumenty hl. m. Praha jsou dle potřeby posuzovány procesem SEA, Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030 je také posouzen procesem SEA.

[Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030 - posouzení procesem SEA](#)

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

[„Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“](#) je

doposud posledním a nejaktuálnějším

strategickým

dokumentem v oblasti dopravy, který byl schválen v roce 2019.

Navrhuje opatření, která vytváří rámec pro budoucí povolení záměrů (investic) podle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001

Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a byl podroben vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Veřejné projednání v rámci procesu [SEA](#) se uskutečnilo v prosinci 2018.

Celkově je možné konstatovat, že „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ nevykazuje závažné vlivy na životní prostředí či veřejné zdraví a Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle ustanovení § 21 písm. d) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vydalo dne 25. 3. 2019 k

návrhu souhlasné stanovisko obsahující 33 podmínek.

MČ Praha 10 má dále zpracováno několik dílčích dokumentů týkajících se dopravního řešení ve spravovaném území:

Generel cyklistických cest – aktualizace 2014

Hlavním cílem [cyklistického generelu](#) je stanovení základních principů a systému pro řešení cyklistické dopravy a rekreace na území MČ Praha 10.

Systém cyklotras na území Prahy 10 byl rozdělen na čtyři základní typy:

páteřní trasy vycházející ze „Systému celoměstských cyklotras“; hlavní trasy vycházející ze „Systému celoměstských cyklotras“; páteřní trasy doporučené MČ Praha 10 k doplnění do „Systému celoměstských cyklotras“; trasy doporučené MČ Praha 10 jako doplňující k síti hlavních cyklotras vycházejících ze „Systému celoměstských cyklotras“.

Dokument slouží jako návrh směřování a způsobu rozvoje cyklistické dopravy a rekreace, podklad pro zadávání, koordinaci a řešení podrobné projektové dokumentace konkrétních záměrů a stanovuje vizi rozvoje cyklistické dopravy a rekreace na území městské části.

Chodníkový program

V rámci rozvoje veřejných prostranství městská část financuje již několik let [„Chodníkový program“](#). Za dobu jeho fungování proběhla obnova chodníků ve více jak 60 ulicích nebo jejich částech. Účelem oprav není zdaleka jen prostá výměna starého nevyhovujícího povrchu za nový. Cílem je též zvýšení bezpečnosti provozu především jeho pěších účastníků. MČ Praha 10 průběžně navrhuje opravy chodníků na TSK, a.s., kde jsou dané podněty vyhodnoceny komisí a případně zařazeny k realizaci. V roce 2019 obdržela MČ Praha 10 celkem 61 podnětů k

opravám chodníků - sběr [podnětů ke Strategii pro Desítku](#) (z toho je již 13 chodníků opraveno, 6 bylo vyřazeno z důvodu nekonkrétnosti, ostatní jsou v řešení).

Analýza dopravy

Analýza podrobně mapuje stávající situaci s parkováním a odstavováním vozidel na jejím území. Součástí analýzy je pasportizace parkovacích kapacit na území, doplněná o demografická data, rozsáhlé dopravní průzkumy a další aspekty tématu řešení parkování. Dokumenty z oblasti dopravy zpracované MČ Praha 10 jsou ke stažení na [stránkách](#) městské části.

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.5.1

Návodná otázka 4.5.1

Hodnocení:

Dobrá **1**

Hodnocení:

Dobrá

1

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Strategické dokumenty hl. m. Praha jsou dle potřeby posuzovány procesem SEA. Strategický plán MČ Praha 10 byl posouzen také procesem SEA.

Hodnotím jako dobrý stav, vyhodnoceny byly jak Plán udržitelné mobility (pražský), tak Strategický plán UR MČ.

4.5.2 Vyhodnocuje městská část zatížení životního prostředí dopravou?

STRUČNÝ POPIS
DOSAVADNÍHO VÝVOJE A
AKTUÁLNÍHO STAVU

INDIKATORY

Navodná otázka 4.5.2

Indikátory

Městská část Praha 10 nevyhodnocuje zatížení životního prostředí dopravou.

Tato problematika je řešena na úrovni hl. města Prahy. Liniové dopravní stavby jsou největším zdrojem znečištění i hluku na území městské části a tato problematika je hlavním městem dlouhodobě vyhodnocována.

Kvalita ovzduší

Emise sledovaných škodlivin z dopravy zahrnují emise měřené na křižovatkách, dále se jedná o zdroje liniové, speciální a tunely. Pod speciální zdroje se řadí čerpací stanice, parkoviště a garáže.

Aktuální [imisiční mapu](#)

[Prahy](#) lze interaktivně procházet. Praha na svém portálu sleduje:

- všeobecný roční index kvality ovzduší,
- modelová pole koncentrací suspendovaných částic:

- PM10 průměrné roční koncentrace,
- PM10 maximální 24-hodinové koncentrace,
- PM10 36. nejvyšší hodnoty 24-hodinových koncentrací,
- PM2,5 průměrné roční koncentrace,

- modelová pole koncentrací oxidu siřičitého:

- SO2 průměrné roční koncentrace,
- SO2 maximální hodinové koncentrace,
- SO2 4. nejvyšší hodnoty 24-hodinových koncentrací,
- SO2 25. nejvyšší hodnoty hodinových koncentrací,

- modelová pole koncentrací oxidu dusičitého:

- NO2 průměrné roční koncentrace,
- NO2 maximální hodinové koncentrace,
- NO2 19. nejvyšší hodnoty hodinových koncentrací,

- modelové pole koncentrací oxidů dusíku:

- NOx průměrné roční koncentrace,

- modelové pole koncentrací oxidu uhelnatého:

- CO průměrné roční koncentrace,
- CO maximální 8-hodinové koncentrace,

- modelové pole koncentrací benzenu:

- Benzen

průměrné roční koncentrace,

- modelové pole koncentrací bezo[aj]pyrenu:

- B[a]P průměrné roční koncentrace,

- modelové pole koncentrací troposférického ozónu:

- O₃ průměrné roční koncentrace,
- O₃ 26. nejvyšší hodnoty 8-hodinových koncentrací,
- O₃ maximální 8-hodinové koncentrace.

Aktuální mapu [Emisí z dopravy](#) lze též interaktivně procházet na webových stránkách Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Mapa sleduje:

- emise oxidů dusíku z dopravy.

- Křižovatky NO_x,
- Speciální zdroje NO_x,
- Liniové zdroje NO_x,

- Emise oxidu uhelnatého z dopravy.

- Křižovatky CO,
- Speciální zdroje CO,
- Liniové zdroje CO,

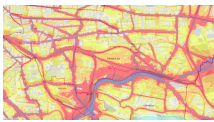
- Emise PM₁₀ z dopravy.

- Křižovatky PM₁₀,
- Speciální zdroje PM₁₀,
- Liniové zdroje PM₁₀.

Hluk

Praha bývá v působení hluku na obyvatele hodnocena jako nejvíce postižená oblast České republiky. Aktuální mapu Prahy lze nalézt na stránkách [Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy](#). Dle strategické hlukové mapy je zatížení výrazně nejvyšší kolem Jižní spojky a dalších páteřních komunikací MČ Praha 10. Jediná tichá oblast na MČ Praha 10 je oblast přírodního parku Trojmezí.

Strategická hluková mapa 2017:



Praha aktuálně dokončuje 3. kolo tvorby akčního plánu na snížení hluku. „Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019“ 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. Vznik strategických hlukových map zajišťovalo Ministerstvo zdravotnictví ČR.

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.5.2

Návodná otázka 4.5.2

Hodnocení:

Velmi špatná

-2

Hodnocení:

Velmi špatná

-2

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

MČ Praha 10 nehodnocuje zatížení ŽP dopravou

MČ zátěž nevyhodnocuje, ačkoli se neoddiskovatelně potýká s významným zatížením emisemi škodlivých látek a hluku primárně z dopravy.

I dle hodnocení spokojenosti s kvalitou ovzduší a čistotou městské části bylo v šetření spokojenosti občanů MČ v roce 2019 byla (vůči ostatním oblastem) převážně nižší. Bez ohledu na limitované kompetence zde na straně MČ spatřuji zřetelný deficit.

4.5.3 Jaká je časová představa o řešení dopravních problémů např. v revizi akčního plánu nebo strategie?

STRUČNÝ POPIS

DOSAVADNÍHO VÝVOJE A INDIKATORY
AKTUÁLNÍHO STAVU

Navodná otázka 4.5.3

Indikatory

„Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030“

tuto problematiku řeší v oblasti 4 DOPRAVA A MOBILITA: PRAHA 10 DOSTUPNÁ v oblasti 9 SOCIÁLNÍ PROSTŘEDÍ: PRAHA 10 PŘÁTELSKÁ

4.5.B Opatření ke snížení zátěže z dopravy ve vazbě na strategické dokumenty městské části;

ANO

Strategické dokumenty MČ Praha 10 mají za cíl snižování dopravní zátěže MČ. „Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030“ byl posouzen procesem SEA, tj. vliv na životní prostředí.

[Posouzení strategického plánu procesem SEA](#)

S ohledem na schválení strategického plánu v roce 2020, jsou jednotlivé akční plány sestavovány až od roku 2021. Do té doby sloužily jako plánovací dokument pro jednotlivé odbory tzv. Cíle odborů, které jsou každoročně sestavovány. V rámci metodiky a realizace systému kvality ISO 9001 jsou cíle kontrolovány a vyhodnocovány ve „Zprávě z přezkoumání systému managementu kvality Úřadu MČ Praha 10“ za konkrétní rok.

Největším úspěchem za předchozí dva roky bylo naplánování, projednání a následná realizace tzv. Zón placeného stání, které byly zavedeny v průběhu roku 2020 (Vnohrady, Vršovice, Strašnice, Malešice). V létě pak došlo i na zbývající čtvrti MČ Praha 10 - Záběhlice (vč. Zahradního Města), Bohdalec.

Zároveň se zahájilo vytíповávání míst pro zřízení parkovacích domů (ul. Jahodová za supermarketem Albert na Zahradním Městě a lokality u supermarketu Billa ve Strašnicích).

Tím byly naplněny hlavní cíle dopravního odboru, které si stanovil pro rok 2019:

- projednání „Analýzy dopravy v klídu na celém území městské části Praha 10“ a celkově problematiky možnosti zavádění zón placeného stání,
- vytíповání vhodných lokalit na rozšíření parkovacích kapacit a příprava realizace vlastního vybudování parkovacích možností (parkoviště, parkovací domy, podzemní garáže aj.),
- aktivní informování občanů o dopravních opatřeních přes informační kanály městské části, komunikace přes portál „Chodci sobě“,
- ve spolupráci s Technickou správou komunikací budeme usilovat o rychlejší a systémové opravy silničních a chodníkových povrchů,
- v případě potřeby pořídit dopravní studie a následně stanovit místní úpravu provozu za účelem zvýšení bezpečnosti provozu,
- postupně regulovat možnosti nelegálního parkování (v křižovatkách, před přechody na chodnicích) pomocí systematických a fyzických opatření (změny dopravního režimu, fyzické

oddělování prostoru pro pěší na stávajících komunikacích i v rámci jejich rekonstrukcí).

Pro rok 2020 si dopravní odbor stanovil za priritu: aktivně informovat občany o dopravních opatřeních přes informační kanály městské části a komunikaci přes portál „Chodci sobě“.

Dopravní priority RMČ Praha 10 jsou rozpracovány na celé volební období. Byly vytvořeny předběžné projektové listy a aktuálně je plánován časový harmonogram jednotlivých projektů s ohledem na dostupnost zdrojů (lidské zdroje, finanční prostředky). Jedná se o tyto projekty:

- parking SINOBO (fotbalový stadion Slavia),
- okamžité elektronické nahlašování autovraků v ulicích,
- systémové a rychlé opravy silničních a chodníkových povrchů,
- využití prvků smart cities v dopravě,
- transparentní rozvoj car / bike sharingu,
- transparentní rozvoj elektromobility,
- zóny placeného stání,
- navýšení parkovacích kapacit.

SEBEHODNOCENÍ
MUNICIPALITY

HODNOCENÍ OPONENTA

Návodná otázka 4.5.3

Návodná otázka 4.5.3

Hodnocení:

Dobrá **1**

Hodnocení:

Uspokojivá **0**

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Trend:

První audit

Trend nehodnocený

Dopravní problémy jsou řešeny ve spolupráci se správci komunikací, chodníků a veřejných ploch a složkami integrovaného záchranného systému. Výhodnocení bude prováděno v rámci vyhodnocení "Strategického plánu udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030" jednou ročně předáním zprávy ZMČ Praha 10. Soustavně se tomuto problému věnují Odbory životního prostředí a rozvoje a odbor dopravy ÚMČ Praha 10.

Představa existuje a v zásadě odpovídá situaci, ale řada navržených opatření nepřinese takový efekt, aby to zásadně řešilo klíčové dopravní problémy, resp. některé, u nichž se to předpokládá (typicky dokončení okruhů MO a D0) nebudou dost pravděpodobně v dohledné době dokončeny.

Lze tedy kvitovat některé rozbíhající se a připravované aktivity, mj. přípravu Drážní promenády.

