

Stav a vývoj dopravy v Praze

Mgr. Markéta Braun Kohlová, PhD.,
ODO MHMP

Ing. Jiří Zeman,
Oddělení modelování dopravy, TSK

Setkání zástupců samospráv k udržitelnému rozvoji dopravy v Praze
2. 5. 2023, Staroměstská radnice

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (P+)

- Strategický dokument rozvoje dopravy
usnesení RHMP a ZHMP
- Systematická rozhodnutí města → zlepšení dopravy a života
za 4/8/20 let
- Hodnocení odborníky
- Financování ze strukturálních fondů, půjček EIB



Hlavním strategickým dokumentem pro rozvoj udržitelné mobility v hlavním městě je Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (P+)

Strategie a navazující materiály

<https://poladprahu.cz/>

<https://iprpraha.cz/stranka/3397>



→ DOPRAVNÍ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY NA ROKY 2021–2025

→ PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ (2019)

→ STRATEGIE AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE (2022)

→ STANDARDY AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE (2022)

→ SYSTÉM CELOMĚSTSKÝCH CYKLOTRAS HL. M. PRAHY (2022)

→ STRATEGIE PODPORY ALTERNATIVNÍCH POHONŮ V HL. M. PRAZE DO ROKU 2030

→ ZÁSADY ZŘIZOVÁNÍ DOBÍJECÍ INFRASTRUKTURY (2022)

→ STRATEGIE ROZVOJE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE DO ROKU 2030

→ STRATEGIE ROZVOJE TRASY METRA D (2015)

→ KONCEPCE ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ V HL. M. PRAZE (2014)

→ STRATEGIE ROZVOJE PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ ŽELEZNICE (2018)

→ STUDIE CITY LOGISTIKY NA ÚZEMÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY (2020)

→ MOŽNOSTI ROZVOJE SYSTÉMU P+R V PRAZE (2016)

→ ZÓNY PLACENÉHO STÁNÍ HL. M. PRAHY: STRATEGIE ROZVOJE PARKOVÁNÍ 2020–2025

Polad Praha

P+ spolu s navazujícími strategickými dokumenty je volně dostupný na stránkách Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy.



Strategické cíle v P+

- 1) Prostorová efektivita dopravy
- 2) Snížení uhlíkové stopy
- 3) Výkonnost a spolehlivost
- 4) Bezpečnost
- 5) Finanční udržitelnost
- 6) Lidské zdraví
- 7) Dopravní dostupnost

<https://poladprahu.cz/>



P+ sleduje 7 strategických cílů.

Těchto 7 cílů je doplněnou sadou indikátorů, které se průběžně sledují.

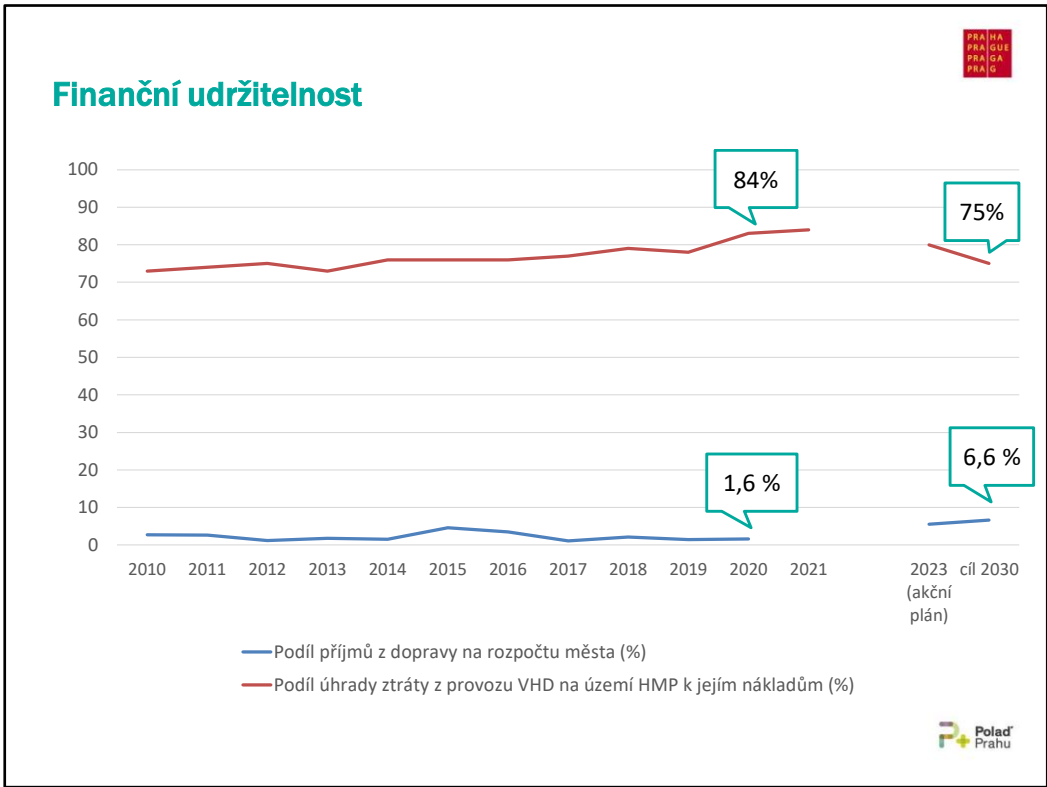
Poslední analýza vývoje indikátorů je z roku 2022.

Hodnocení na základě analýzy KPI

- pro aktualizaci 2023

Strategické cíle P+ se nedaří naplňovat

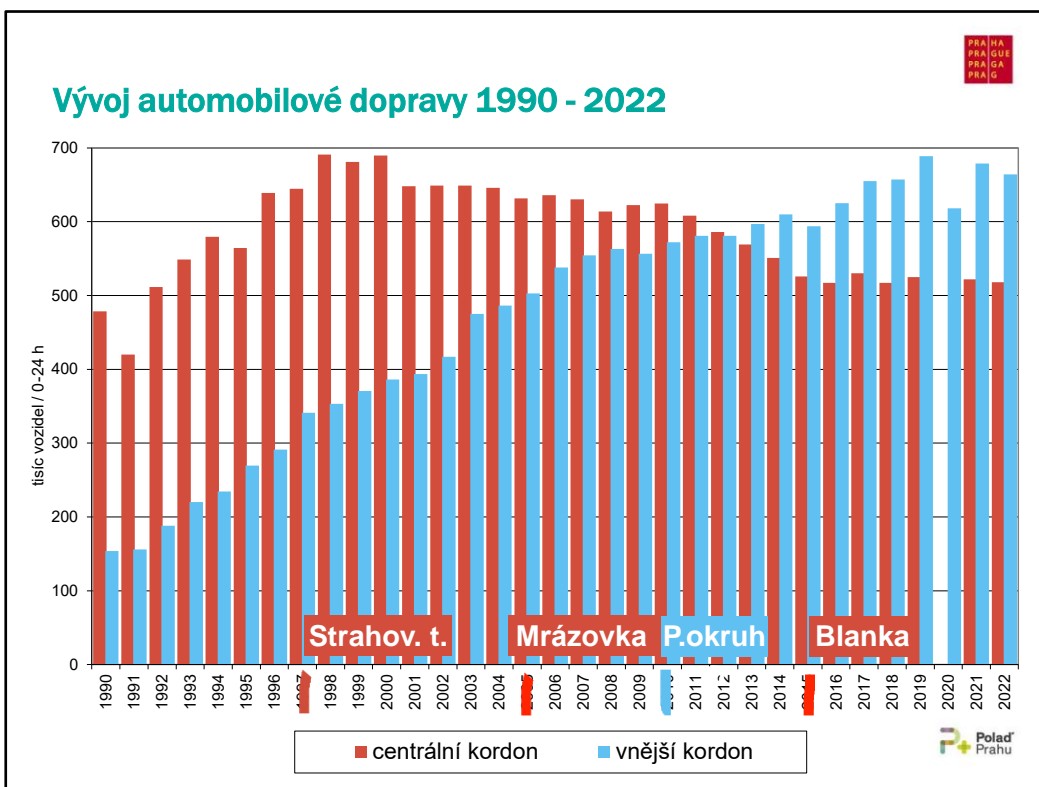
V roce 2022 proběhlo hodnocení pro plánovanou aktualizaci plánu v roce 2023. Součástí aktualizace je i hodnocení vývoje sady dopravních indikátorů. Následující data představuje stručný výběr vývoje stěžejních indikátorů vývoje dopravy v Praze.



84 a 1,6 (2020)

Cíl: 80 a 5,5 (2023)

75 a 6,6 (2030)



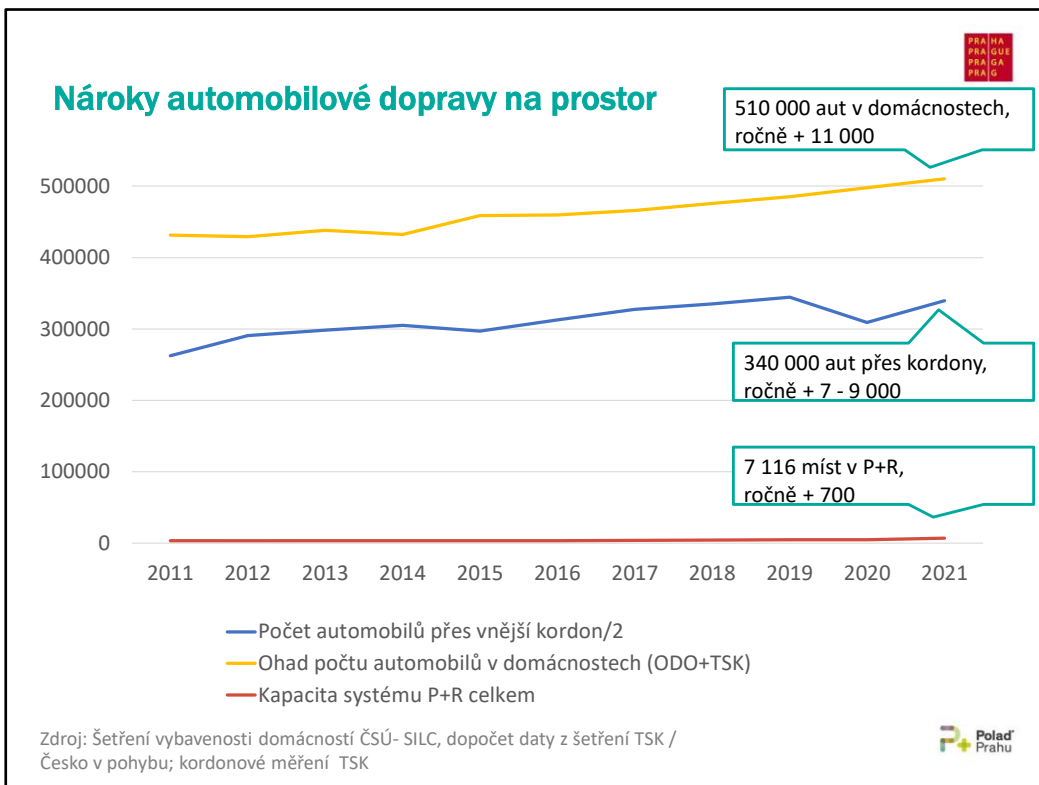
2020 – pandemie

2022 – stále nejsme na číslech 2019

Objem dopravy na centrálním kordonu dosáhl vrcholu kolem roku 2000; otevření Strahov. tunelu, ani Mrázovky ho zásadně neovlivnilo.

Pokles intenzity na centrálním kordonu v souvislosti s otevřením Pražského okruhu

- Od roku 2015 stagnuje – nehledě na otevření Blanky
- Nijak se nepřibližuje cílové hodnotě v P+ 464 tisíc vozidel (518 v 2022)
- Na vnějším kordonu ale intenzita kontinuálně roste; dočasnou stagnaci přinesla jen pandemie



Růst automobilů na vnějším kordonu:

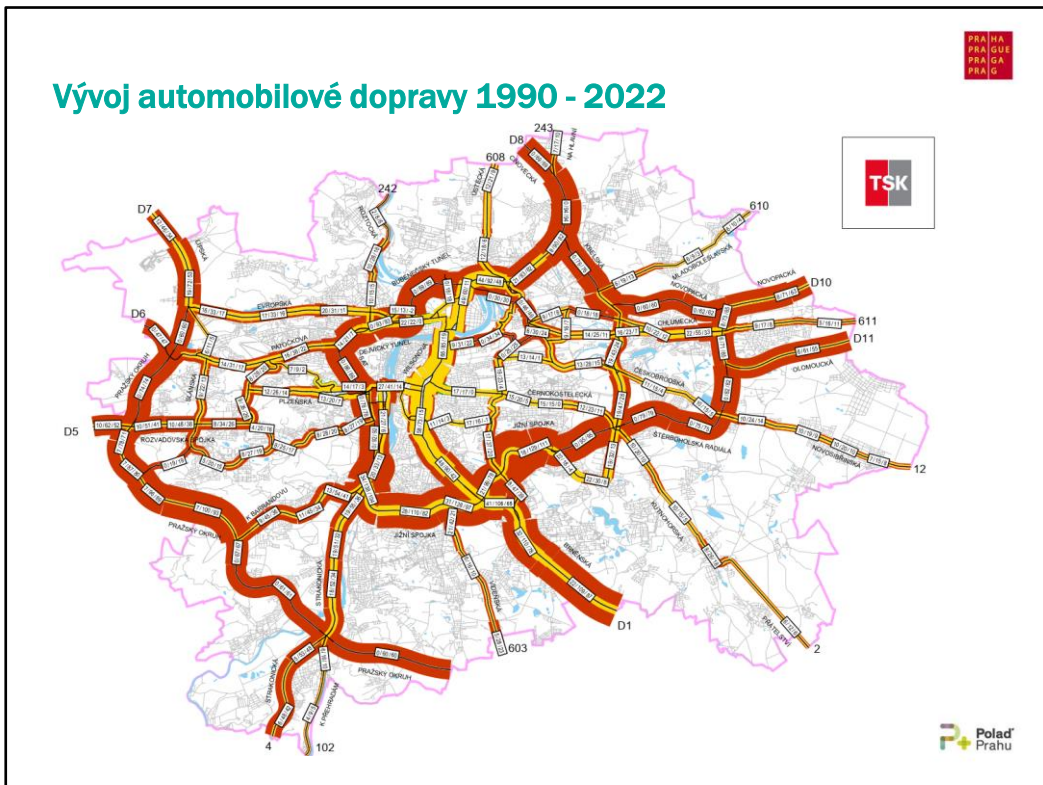
- 2010 (vč. covidových let) - 2,8 %, tj. 7300 aut ročně
- 2010 do COVIDU tempem - 3,6% růst, tj. 9400 aut ročně
- Uliční síť je ale stejná od 2015 (viz další slide); od té doby na ní přibýlo 120 tis. aut

Míst v parkovištích P+R se postaví za rok jen 700, tj. nesouměřitelný počet s počtem automobilů, který denně přijíždí ze zázemí města

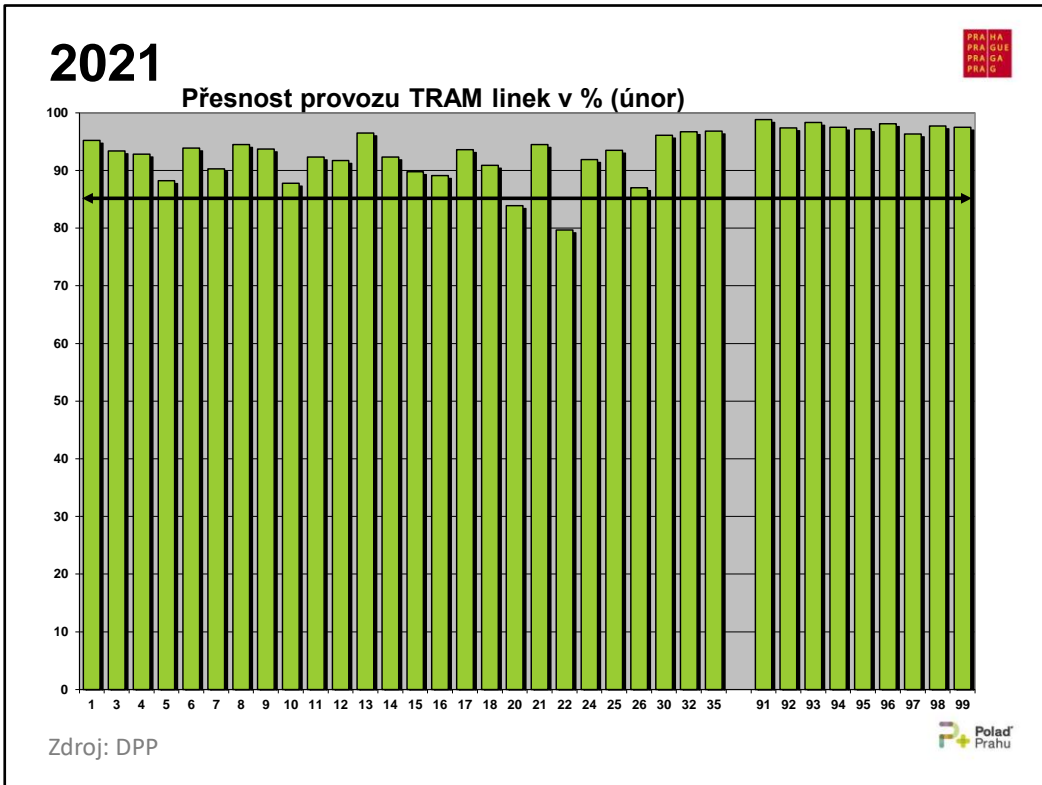
- Na parkování je třeba 1200 ha=rozloha Prahy 1 a 2 (Deloitte)

Zdrojem problémů dopravy v Praze je setrvalý a rychlý růst počtu automobilů, které obyvatelé vlastní a které každý den přijíždějí ze zázemí města

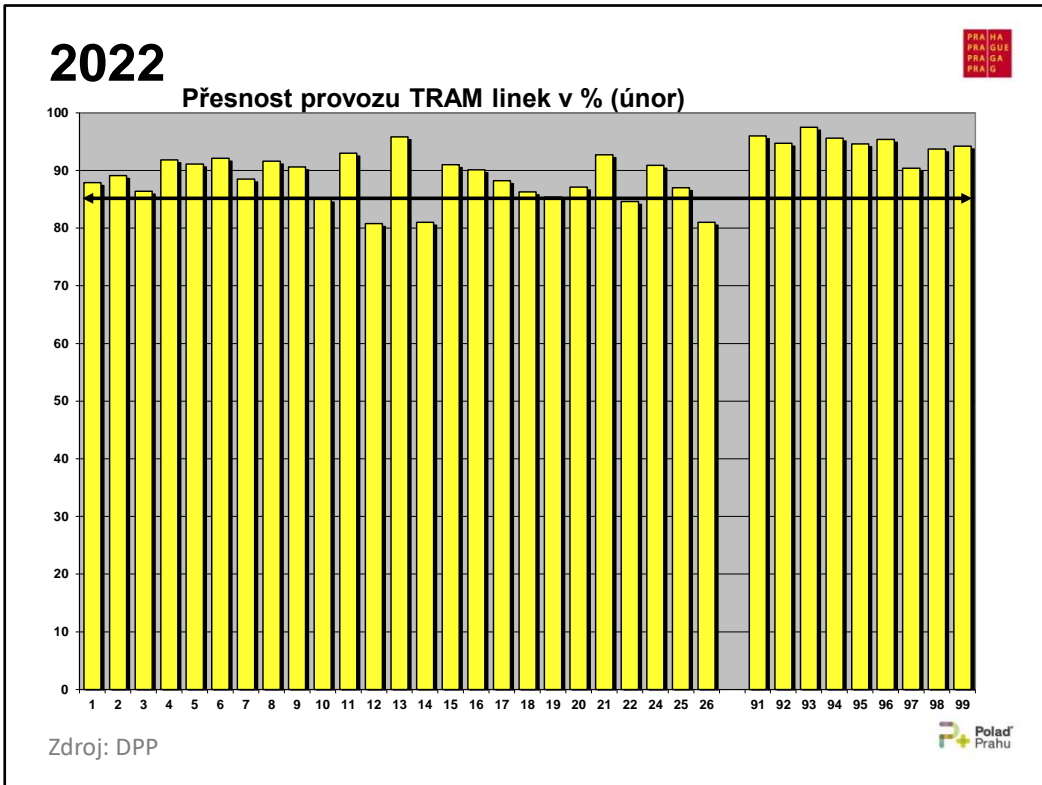
Vývoj automobilové dopravy 1990 - 2022



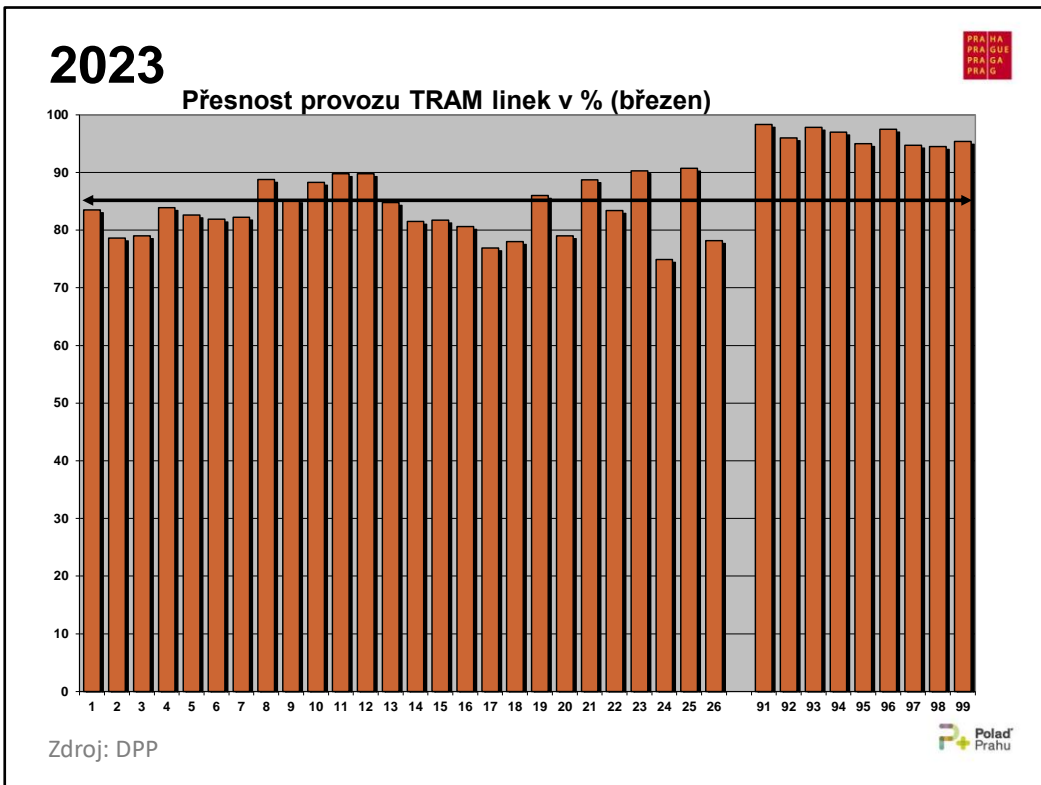
Červené = nárůsty (vlastně všude)



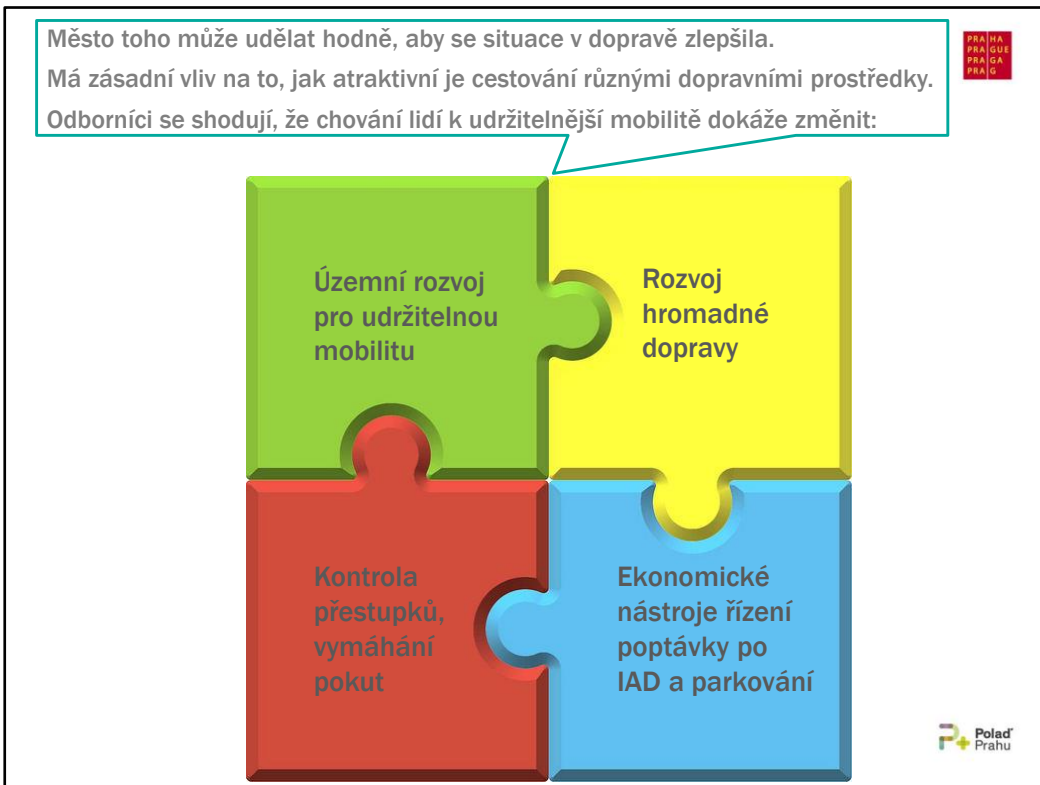
85% úroveň náročnosti = 85% měřených spojů v intervalu 0- 179 sekund (3 minuty) oproti jízdnímu řádu



85% úroveň náročnosti = 85% měřených spojů v intervalu 0- 179 sekund (3 minuty) proti jízdnímu řádu



Grafy přesnosti tramvajových linek v letech 2021-2023 ukazují, že stále méně spojů přijíždí do zastávek včas. I přes vliv zkrácení jízdních dob, lze tvrdit, že nárůst individuální automobilové dopravy zpomaluje provoz povrchové veřejné dopravy.



Město toho může udělat hodně, aby se situace v dopravě zlepšila.
Má zásadní vliv na to, jak atraktivní je cestování různými dopravními prostředky.
Odborníci se shodují, že chování lidí k udržitelnější mobilitě dokáže změnit:

Děkujeme za pozornost.

marketa.braun.kohlova@praha.eu

jiri.zeman@tsk-praha.cz