



Workshop: Udržitelná mobilita

Podrobný protokol z workshopu pro zastupitele

Projekt Planeta Lipence

ZŠ Lipence

19. 3. 2024

Kontext projektu

Participační projekt Planeta Lipence představuje inovativní a progresivní iniciativu s cílem vytvořit kvalitní místo pro život. Otevíráme příležitost ke koncepčnímu dialogu, jehož cílem je uchopení rozvoje oblasti a nastavujeme podmínky pro řešení lokálních požadavků i širších souvislostí.

Co dělá projekt výjimečným, je jeho přístup. Spočívá v úzké spolupráci mezi investorem, skupinou Spolumajitelé, a místní samosprávou, a také v zapojení veřejnosti do plánovacích procesů. Naším cílem je otevřít konstruktivní diskusi mezi všemi zúčastněnými stranami, přičemž klademe důraz na vzájemnou důvěru a transparentnost.

Prostřednictvím aktivní účasti zástupců místní samosprávy a veřejnosti v plánovacím procesu jsme projekt nastavili tak, aby reflektoval skutečné potřeby a přání obyvatel. Tato otevřená komunikace zajišťuje, že rozvoj obce bude autentický a bude odpovídat očekáváním lidí žijících v Lipencích.

Harmonogram participace

únor 2024

březen 2024

duben 2024



Workshopy pro zastupitele

**Workshopy pro zastupitele
Participační kontejner**

**Veřejné setkání
Online setkání
Setkání pro místní aktéry**

Workshopy pro zastupitele

Každé úterý po dobu pěti týdnů od 27. 2. do 26. 3. organizuje Participation Factory pro zastupitele městské části odborné přednášky, které se týkají důležitých aspektů městského plánování a otevírají diskusi o možnostech směřování budoucího rozvoje Lipenců.

Témata, kterým se postupně věnujeme, jsou (1) krajina, (2) demografie, (3) dostupné bydlení, (4) doprava a (5) urbanismus. Vhled do těchto témat i souvisejících problematik poskytují přizvaní odborníci, kteří na základě svých zkušeností a expertízy dokáží zhodnotit současný stav, potenciál a možná řešení klíčových otázek městského rozvoje.

Po přednáškách expertů následuje otevřená facilitovaná diskuse, jež umožňuje ponořit se hlouběji do problematik, které jsou specifické pro Lipence. Místní zastupitelé do diskuse přinášejí své hodnotné osobní zkušenosti a pohledy, tolik důležité pro celý projekt. Workshopů se účastní také zástupci společnosti Spolumajitelé, kteří nejenže získávají vhled do problémů a potenciálu Lipenců, ale na základě diskuse s místními zastupiteli mohou lépe uchopit plán výstavby na svých pozemcích.

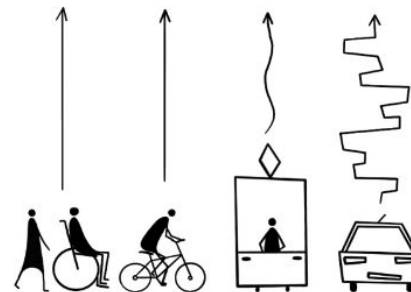
Praktické informace o workshopu

Datum konání:	19. března 2024
Místo konání:	ZŠ Lipence
Facilitátor:	Tomáš Rákos (Participation Factory)
Zapisovatel:	Renáta Balogh (Participation Factory)
Počet účastníků:	13
Vystupující řečníci:	Ing. Václav Novotný, Ph.D, vedoucí Kanceláře dopravní infrastruktury na Institutu plánování rozvoje hl. m. Prahy Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D., nezávislý dopravní inženýr

Průměrné hodnocení účastníky: 1

Struktura workshopu:

- představení, úvod
- blok prezentací s prostorem na dotazy
- Q&A, řízená diskuse



Hlavní závěry z prezentací řečníků

Plánování mobility v území

Václav Novotný, IPR

- Kancelář dopravní infrastruktury na IPR Praha tvoří a rozvíjí strategie, konzultuje, propojuje různé aktéry, řeší všechny módy dopravy.
- Mozaika dopravního inženýra
 - základní principy
 - funkční plochy (bydlení, pracoviště, apod.)
 - struktura města
 - role dopravních módů (každý dopravní mód má své slabé a silné stránky, a proto je potřeba zvážit, jakou roli každý mód dopravy bude mít)
 - výzva v podobě změny klimatu (ať už jako adaptace nebo mitigace)
 - sociální aspekty (ty se obecně příliš nezmiňují, ale je potřeba brát v potaz také sociologicky-demografický aspekt)
 - dílčí koncepty - tím si pomáháme k tomu, abychom splnili cíle, které potřebujeme
 - další nástroje dopravního plánování.

Základní principy

Václav Novotný, IPR

- **Dostupnost** - rozumí se jako dostupnost všech možných módů dopravy a možnost volby mezi různými módy, dostupnost ≠ mobilita
 - v minulosti se plánovalo na základě mobility, což není vhodné, protože pak dochází k růstu kongescí
- **Mobilita** - pohyb, který můžeme vykonávat
- **Rovnost** - sociální aspekt, plánování dopravy s ohledem na potřeby různých věkových skupin (děti, senioři)
- **Externality** - negativní (hluk) i pozitivní (služby mohou díky lepší mobilitě vzkvétat)
- **Nadřazené cíle** - rozvoj musíme směřovat k vyšším vizím a cílům (Plán udržitelné mobility Prahy apod.)



Monofunkční a polyfunkční plochy

Václav Novotný, IPR

- **Monofunkční plochy** jsou plochy, kde převažuje jedna složka, je to kobercová zástavba rodinných domů. Je to dobré pro lidi, kteří tam mají zahrádku, ale způsobuje to velkou dopravní špičku. V některých aglomeracích v zahraničí to lidé řeší tak, že vyjždí ve 4 ráno do práce, aby nebyli pořád v kongesci. Monofunkční plocha není úplně ideální, generuje vysoké nároky na technickou a dopravní infrastrukturu. Ve vesnické oblasti to nevádí, ale v příměstské oblasti to způsobuje problémy.
- **Polyfunkční plochy** jsou lepší, ale je potřeba dávat k sobě ty složky zástavby, které se navzájem neobtěžují. U polyfunkční zástavby vždy potřebujeme určitý model a plánování je náročnější. Polyfunkční plochy jsou základním předpokladem pro město krátkých vzdáleností.

Základní relace bydliště-pracoviště, struktura zástavby

Václav Novotný, IPR

- U osídlení, které má např. 5 tisíc obyvatel, nelze předpokládat, že zastávku MHD bude využívat všech 5 tisíc lidí. Zhruba 50 % je ekonomicky aktivních a jen nějaká část z nich někam dojíždí, to je potřeba si uvědomit.
- Nejvíce dopravních špiček vyvolává relace bydliště - pracoviště. V případě suburbánní zástavby to dělá markantní zácpy. Struktura osídlení je hodně elementární. Je vhodné, aby zdroje a cíle byly blízké a byly propojené.
- Newman and Kennworthy (1989) zjistili, že:
 - pokud je hustota osídlení menší než 30 osob na hektar, znamená to, že je nefunkční veřejná doprava
 - pokud je hustota osídlení menší než 50 osob na hektar, znamená to, že lze nabídnout relativně atraktivní spoje
 - hustota osídlení vyšší než 100 osob na hektar je předpoklad města krátkých vzdáleností

Zásady pro udržitelný dopravní systém v rodinné zástavbě

Václav Novotný, IPR

- V rodinné zástavbě je dobré regulovat individuální dopravu, zejména tu tranzitní. Vhodné jsou zóny 30 a obytné zóny.
- Cyklostezky jsou důležité pro páteřní cesty. Pěší a cyklistická doprava by měla být dominantní - přímé vazby.
- Je potřeba také myslet na povrchy, v obytných zónách a zónách 30 se nedoporučuje asphalt, ale dlažba (musí mít vhodný povrch).
- Veřejnou dopravu je vhodné navázat na nějakou páteřní cestu.
- Je potřeba vždy řešit i zásobování a parkování.
- V suburbánní zástavbě je všechno daleko.
- Nácestná zastávka = linka jede delší trasu, aby mohla nabrat více lidí.
- Příklad ze Skandinávie: garáže vysunuté mimo zástavbu. Pro někoho to je nepříjemné, ale pro spoustu lidí to znamená, že má blíž vybavenost apod.
- Jiný příklad: red burn - segregace pěší a automobilové dopravy.
- Struktura zástavby musí být prorostlá a musí mezi sebou dobře komunikovat.

Kvalitní veřejné prostranství

Václav Novotný, IPR

- Důležitou součástí je kvalitní veřejné prostranství.
- Důležitá je bezpečnost, ale u nás sledujeme nepříliš vhodný trend umístování zábradlí.
- Základní principy kvalitního veřejného prostranství:
 - Prostupnost
 - Multifunkčnost
 - Lidské měřítko
 - Útulnost
 - Sociální kontakt
 - Inkluzivnost
 - Bezpečnost
 - Zdravé prostředí

Klimatický závazek

Václav Novotný, IPR

- Máme klimatický závazek, který je potřeba také zvažovat při plánování dopravy:
 - můžeme volit takovou barvu a tvar povrchů, aby co nejméně akumulovaly teplo
 - navrhovat co nejméně zpevněných ploch
 - hospodařit s dešťovou vodou a umožnit alespoň částečný zásak
 - zeleň
 - vodní prvky

Několik zásad pro vnitřní a vnější dopravu

Václav Novotný, IPR

Vnitřní doprava

- v Lipencích je základní zvolit adekvátní hustotu, polyfunkčnost a propojení
- kombinace zklidňovacích opatření a stezek
- dbát na kvalitu veřejných prostranství a bezpečnost, pobytové plochy by měly podporovat komunitní život, ideálně v blízkosti služeb, aby to fungovalo
- ne příliš mnoho parkovacích míst ve veřejném prostoru, protože ta zástavbu rozředí a všude to budeme mít daleko

Vnější doprava

- u MHD je potřeba mít mikromobilitu (autonomní mikrobus)
- cyklo doprava a napojení na nadřazené cyklostezky
- sdílená mobilita
- elektromobilita - nabíječky ve veřejném prostoru nejsou potřeba, aby si to každý zařídil sám ve svém domě
- každý by měl mít možnost zaparkovat před domem, ale neměl by každý mít 4 parkovací místa

Zásady udržitelného dopravního plánování pro území

Vojtěch Novotný

- Každé zastavěné území má generovat dopravu. To, jak je území urbanisticky řešené, dopravu velmi ovlivňuje.
- Pojem udržitelná mobilita je dnes trendy, ale má to své konsekvence.
- Je potřeba si uvědomit, že každý dopravní systém má čtyři složky - integrovaná veřejná, cyklistická, pěší a automobilová doprava. První tři jsou městotvorné a fungují dobře dohromady, módy lze velmi efektivně kombinovat.
- Není to o úplném vyloučení automobilové dopravy, ale uspořádání prostoru by mělo preferovat první tři zmíněné módy dopravy.

ZÁSADY

1. Územní rozvoj orientovaný na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu

V ulici, kde nejezdí moc aut a je dostatečně široká, se přirozeně cítíme lépe. Časová souslednost územního rozvoje a dopravního řešení musí být sladěná - jako první je potřeba řešit dopravní infrastrukturu.

Zásady udržitelného dopravního plánování pro území

Vojtěch Novotný

2. Snadná prostupnost území

Je potřeba plánovat území tak, aby bylo dobře prostupné pro pěší a cyklistickou dopravu a hůře prostupné pro automobilovou dopravu. To platí i pro lokální cíle i pro zastávky veřejné dopravy.

3. Atraktivní ulice a veřejné prostranství

Když je území atraktivní a je navštěvováno lidmi, tak to podporuje lokální ekonomiku, paradoxně více než parkovací místa.

4. Bez zbytné dopravy (= tranzitní)

Zklidnění motorové dopravy a zvýšení bezpečnosti.

Zásady udržitelného dopravního plánování pro území

Vojtěch Novotný

5. Efektivní obsluha veřejnou dopravou

Umístění zastávek v území musí být přirozené a pěší vazby musí být přímé a rychlé. Je lepší mít zastávek méně a s většími vzdálenostmi, když na nich je kvalitní a spolehlivá obsluha. Provázání veřejné dopravy a bikesharingu je efektivní.

6. Bezpečné cesty do školy

Ideální je kompozice, kdy lidi ze všech míst, kde bydlí, mají příjemnou a bezkolizní cestu do školy.

7. Efektivní řešení městské logistiky

Využití elektromobility a aktivní mobilita - např. kola na ruční pohon, lokální logistická mikrodepa v území, interaktivní schránky.

Strategie hl. m. Prahy v oblasti dopravy a udržitelné mobility

Vojtěch Novotný

- [Strategický plán hl. m. Prahy](#)
- [Plán udržitelné mobility Prahy a okolí](#)
- [Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030](#)
- [Strategie aktivní mobility v Praze](#)

Lipence: znamená územní rozvoj více dopravy?

Vojtěch Novotný

- Monofunkční zástavba vždy generuje více dopravy. U polyfunkční zástavy, která nabízí služby a nové cíle, doprava globálně vzroste, ale některé cesty zmizí tím, že v nové zástavbě bude veřejná vybavenost.
- Trendy jako např. home office hrajou v prospěch, ale otázka je, jak budou rychlé.
- Lipence jsou specifické místo, najdeme v nich monofunkční zástavbu. Z hlediska udržitelné mobility jsou důležité dvě věci: napojení na železnici Praha-Beroun a autobusy směrem na Zbraslav, Radotín, Lihovar.
- Lze předpokládat, že trať Praha-Beroun bude spolehlivější a dojde k zahuštění spojů.
- Podcenit by se neměla ani cyklostezka směrem na Radotín. Jsou tam další služby, které mohou být zajímavé pro Lipence.
- Co může zafungovat dobře, je pendlí mezi Lipenci a Černošicemi, např. autonomním elektrobusem. Je to efektivní a úsporné řešení.

Lipence: znamená územní rozvoj více dopravy?

Vojtěch Novotný

- Tématem pro Lipence je také kvalitní cyklistická infrastruktura segregovaná od automobilové dopravy. Kvalitní cyklistická infrastruktura podporuje bikesharing.
- Aktuální kontext - kapacita trati Praha-Beroun je vyčerpáná. Po rekonstrukci se kapacita zvýší. Stát v této věci výrazně zaspal, tunel Praha-Beroun měl být postaven před 20 lety.
- Další komplikace je vyřešit tarif PID - lze řešit tarifní smlouvou.
- Ad automobilová doprava - obsluha nového území by mohla probíhat mimo současně zastavěné území. Území by mělo být špatně přístupné pro automobily a velmi dobře přístupné pro pěší a cyklo dopravu.

Lipence: doporučení z hlediska dopravy pro případný územní rozvoj

Vojtěch Novotný

1. Urbanismus: polyfunkční zástavba s občanskou vybaveností (obchody, školka/škola, sportoviště,...) vytvoření „lokálního centra“
2. Orientace nové zástavby na aktivní mobility – kvalitní a atraktivní veřejná prostranství.
3. Důraz na napojení nové zástavby na vlak (S7 PID) v Černošicích: pěší trasy, cyklistické stezky + MaaS (+ vyřešení tarifu)
4. Kvalitní spojení aktivní mobilitou s Černošicemi, Mokropsy, Radotínem i Zbraslaví (polycentricita území)
5. Posílení BUS PID směrem na Smíchovské nádraží (centrum města)
6. Obsluha nové zástavby automobilovou dopravu „zvnějšku“ - trasa mimo stávající obytnou



Hlavní závěry z diskuse účastníků



Závislost na automobilové dopravě

- Panuje obecná skepse k cyklistické dopravě a k tomu, že by mohla nahradit tu automobilovou.
- Obecný postoj společnosti se však k vlastnictví auta mění. Mladší generace nepovažuje vlastnictví auta za sociální status a má i větší povědomí o udržitelnosti.
- Když nová zástavba způsobí to, že doprava autem bude složitá, ale zároveň bude nabízet alternativní udržitelná dopravní řešení, tak bude mít jinou klientelu než současný model monofunkční zástavby.
- Městská část a investor musí rozhodnout o tom, na koho má nová zástavba cílit. Okraj Prahy si vždy svoje klienty najde a MČ si je musí vybrat. Střední třída chce auta a čtyři parkovací místa. Pokud chce jít MČ jinou cestou, musí tomu zástavbu přizpůsobit.
- Základní potřeba mít auto tu je a bude tu i do budoucna. Záleží na tom, jak daleko budou lidé bydlet od veřejné vybavenosti.
- Jedno parkovací místo pro domácnost je elementární a doplní-li se o strukturu sítí sdílených aut, tak to spoustě lidem může vyhovovat. Má-li MČ příležitost zvolit, jak to bude, tak by toho měla využít. Jestli chce mít monofunkční zástavbu, bude se zastavěná plocha dále rozrůstat a lidé budou o to více využívat auta.
- S novou zástavbou je v první řadě nutné vyřešit automobilovou dopravu.

Mikromobilita a veřejná doprava

- příklad dobré praxe: Dolní Břežany
- Mikromobilita různého druhu (kolo, elektroskútr) může nabídnout rychlý spoj např. k vlakové stanici. Mikromobilita ale musí být komfortní. Uživatel stejně jako u hromadné dopravy nebo auta musí mít jistotu, že se včas dostane tam, kam potřebuje.
- Veřejná doprava je skvělá, ale je to jedna velká „párty“ za hodně peněz a jednou to skončí. V Praze máme extrémně levné jízdné.
- Možnost, že by jízdné bylo do budoucna zdarma, není pravděpodobná. Jde zejména o sociologický aspekt, kdy v případě bezplatného jízdného není tlak na kvalitu služby.
- Autobus může jet ze Smíchova, projet Zbraslaví přes Lipence až do Černošic. Je potřeba vytvořit polycentrické území. Lokální centra mohou dostat do území potřebnou vybavenost.
- Více než dva přestupy jsou pro lidi obecně nepřijatelné. Lidé preferují přímou vazbu nebo s jedním přímým přestupem. Preferovaná délka jízdy se liší podle typu dopravního prostředku.
- Obecně jsou lidé ochotni cestovat bez problému do půl hodiny. Ale záleží také na přestupech, na spolehlivosti délky jízdy, míře komfortu a míře zvyku.

Mikromobilita a veřejná doprava

- Kdyby existovala kvalitní a bezpečná cyklostezka, cyklistika by se využívala více.
- Do Zbraslavi je těžké se dostat bezpečně, do Černošic to také není komfortní.
- Část pozemků kolem potoka vlastní Spolumajitelé a je tam prostor pro vybudování cyklostezky. Bude záležet na rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy.
- K dopravě by se dala využít také řeka. Přívoz by byl vhodný také do doby, než vznikne nová lávka.
- Cyklistická doprava je pragmatické řešení.
- Není potřeba mít v celé obci zónu 30. Pokud je ulice dostatečně osvětlena a vede po ní bezpečná cyklostezka, je možné mít max. povolenou rychlost 50.
- Možností jsou i sdílené zóny v blízkosti škol.

Doprava a nová výstavba

- Udržitelné čtvrti fungují, dokazují to příklady z Kodaně a Holandska. Aby byla výstavba povedená, musí se sladit více aktérů. Není to však nereálné. Je třeba pokusit se co nejvíce omezit automobilovou dopravu a umožnit koncept 15 minutového města.
- Bude záležet na společné diskusi všech aktérů: Spolumajitelů (SPM), Magistrátu, MČ Lipence, dále i ŘSD, SŽ, Ropidu a Černošic.
- Pro SPM by bylo nejjednodušší v Lipencích postavit, co chtějí, ale realizuje místo toho konzultativní proces, tak by toho měla MČ využít.
- MČ Lipence si umí představit, že se se Spolumajiteli domluví a realizují hezký projekt. Dopravní řešení je však nad kompetence a síly samotné MČ.

Doprava a nová výstavba

- Lipence jsou specifické tím, že jsou rozmístěny na velké ploše a jsou situovány ve třech částech, ale vybavenost se koncentruje pouze do středu Lipenců. Pomohlo by, kdyby veřejná vybavenost byla více rozvrstvená. Na Lhotkách by mohla být školka, a tím by se více rozvrstvila také doprava. Nejčastější důvod k dopravě jsou totiž práce, škola, školka.
- Česká společnost je mnohem méně otevřena změnám, s tím je potřeba počítat a k tomu slouží participace. V ČR neumíme stavby dělat v logické posloupnosti. Máme složitější státní správu. Na druhou stranu, změny jsou nevyhnutelné.







Planeta

LIPENCE

www.planetalipence.cz

**PARTICIPATION
FACTORY ++**