

## Obsah

1	Rozpočet na rok 2006.....	2
1.1	Rozvoj .....	2
1.2	Údržba.....	2
2	Smrt Jana Bouchala.....	2
3	Zadávací karty .....	2
4	GIS (geografický informační systém) .....	2
5	Rozšíření přepravy kol v metru .....	2
6	Rohanský ostrov, ústí Rokytky.....	3
7	Světelná signalizace na Vídeňské .....	4
8	Změna Zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.....	4
9	Přívoz Podbaba - Podhoří.....	4
10	Cyklomapa .....	4
11	Podjezdy ulic Československého exilu a Generála Šišky .....	5
12	Evropský týden mobility .....	5
13	Cyklostezka Na Mlejнку - Vrbova .....	6
14	Libeňský most - podjezd, jízdní pruh.....	7
15	Modernizace cyklostezky Podolí - Braník .....	7
16	Nový systém cyklotras .....	8
17	Akce v okrajových městských částech.....	9
17.1	Suchdol - cyklotrasy .....	9
17.2	Přední Kopanina - cyklostezka .....	9
17.3	Kbely - cyklotrasa Kbelský okruh, cyklostezka Toužimská.....	9
17.4	Satalice - cyklostezka.....	9
17.5	Dolní Počernice - cyklostezka .....	9
17.6	Nedvězí - úprava povrchu cyklotrasy .....	9
17.7	Písnice - úprava povrchu a dopravního režimu .....	9
18	Úpravy a opravy.....	10
18.1	Barrandovský most, Braník .....	10
18.2	Nábřeží Ludvíka Svobody, Hlávkův most.....	10
18.3	Rekonstrukce povrchu Podbabská.....	11
18.4	Rampy pod mostem Barikádníků .....	11
18.5	Přeznačení dle nového systému cyklotras .....	11
19	Komořany - Zbraslav (začátek stavby).....	12
20	Rozpočet 2007.....	12
20.1	Rozvoj .....	12
20.2	Údržba.....	12

# Cyklistická doprava v Praze - rok 2006

## *přehled důležitých událostí*

### 1 Rozpočet na rok 2006

#### 1.1 Rozvoj

Rozpočet zahrnoval na rok 2006 investiční dotaci na rozvoj cyklistické infrastruktury ve výši 33,8 mil. Kč (včetně převodu nevyčerpaných prostředků z roku 2006 ve výši 8,8 mil. Kč).

V druhé polovině roku byl rozpočet navýšen o dalších 11,9 mil. Kč na celkových 42,8 mil. Kč.

#### 1.2 Údržba

V rozpočtu TSK bylo vyčleněno 5 mil. Kč na údržbu cyklistické infrastruktury.

### 2 Smrt Jana Bouchala

Dne 12. 1. 2006 večer zemřel na následky zranění způsobených při srážce automobilem pražský (nejen) cyklista Jan Bouchal, který byl předsedou občanského sdružení Oživení a koordinátorem iniciativy Auto\*mat. Tato událost přispěla ke zvýšení zájmu o problémy cyklistické dopravy v Praze.

### 3 Zadávací karty

Na jaře začal být jako určující materiál Pracovní skupiny pro cyklistickou dopravu při MHMP pro zadávání nových projektů používán dokument zvaný Zadávací karta cyklotrasy, ve kterém je blíže specifikována trasa, její význam a dopravní řešení jako podklad pro projektanty zpracovávající potřebné studie a projektové dokumentace. Zadávací karty přispěly k přesnějšímu přenosu zadání.

### 4 GIS (geografický informační systém)

Na průběhu roku byl celý stávající i připravovaný systém cyklotras převeden do systému GIS, což umožňuje výrazně lepší evidenci informací a další návaznosti – např. pro správce komunikací (TSK), pracovníky odborů dopravy a výhledově i pro řadové uživatele cyklotras (předpokládá se využití dat pro dynamickou mapu umístěnou na internetu). V roce 2007 je nutné tento systém doplnit o celou řadu atributů blíže specifikujících parametry cyklistických komunikací. Výchozím dokumentem je specifikace cyklokomunikací dle Centra dopravních výzkumů, v.v.i.

### 5 Rozšíření přepravy kol v metru

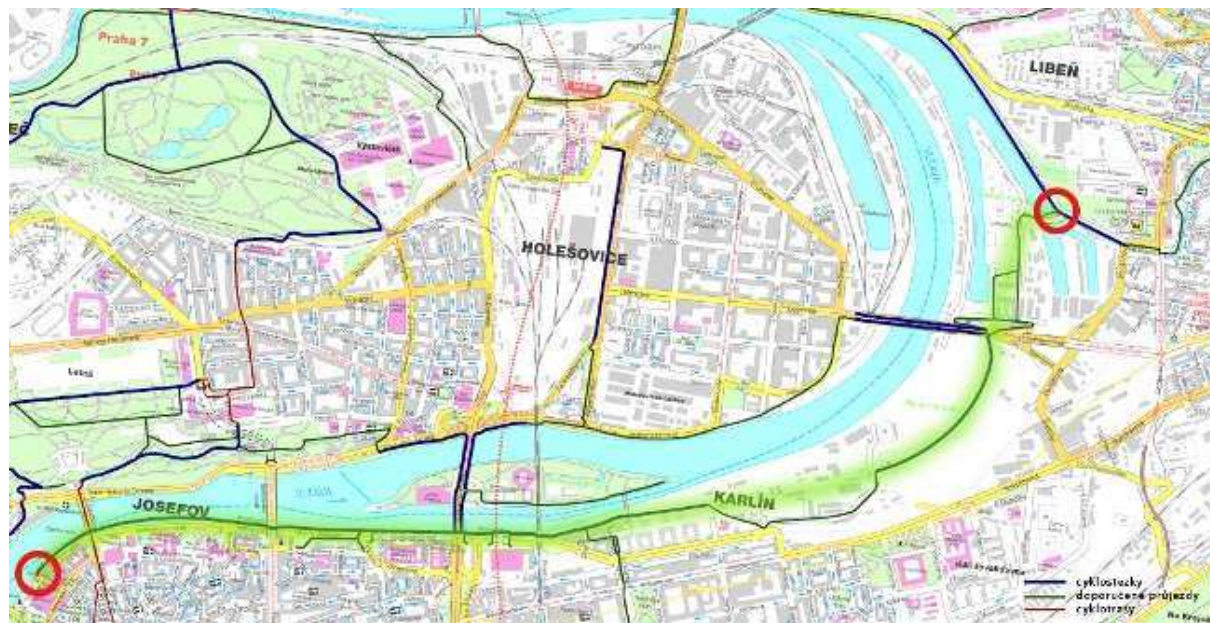
Na základě zkušeností s přepravou jízdních kol v metru je od 1.5.2006 zkušebně rozšířena možnost přepravy jízdních kol v metru - nově mohou být přepravována maximálně dvě jízdní kola na každé poslední plošině každého vozu (do 30.4.2006 pouze na poslední plošině posledního vozu) a tato přeprava není časově omezena (dnes je zakázána v pracovní dny v období 5:30-8:30 a 14:30-17:30). Důvodem změny je především nedostatečná nabídka kapacity - například o víkendech pouze 16 kol za hodinu v každém směru nepostačuje zejména na linkách B a C. V praxi však bývá kol přepravováno více, což zhoršovalo podmínky přepravy v posledních vozech vlaků metra pro všechny cestující. Změnou podmínek dochází ke zvýšení teoretické kapacity jedné soupravy metra na 10 jízdních kol.



Rozšíření podmínek pro přepravu cyklistů v metru je jednou z možností, jak podpořit městu přívětivé způsoby dopravy (veřejná, pěší i cyklistická) a vytvářet tak alternativy individuální automobilové dopravě. Od 1.4.2007 se tato změna stává trvalou součástí Smluvních přepravních podmínek v provozu Pražské integrované dopravy.

## 6 Rohanský ostrov, ústí Rokytky

V rámci výstavby protipovodňové ochrany pravého břehu v úseku Negrelliho viadukt – Rokytky byly na korunách protipovodňových hrází vybudovány stezky šíře 3 metry a protipovodňový uzávěr Libeňského přístavu v ústí Rokytky umožnil překonání významné bariéry. Tímto byl položen solidní základ ke kvalitnímu zprůjezdění pravobřežní trasy (další zlepšení viz bod 15).





## 7 Světelná signalizace na Vídeňské

V polovině května 2006 konečně došlo ke zprovoznění světelného signalizačního zařízení (SSZ) na přejezdu cyklotrasy ÚJ-BR ulice Vídeňské, čímž se podstatně zlepšily podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů na křižování frekventované komunikace. Křižovatka je osazena SSZ, které zahrnuje i signalizaci na přejezdu pro cyklisty s výzvodným tlačítkem.

V roce 2005 na přechodu pro chodce severně od železničního přemostění ulice Vídeňská zemřel cyklista, který byl sražen projíždějícím automobilem (auta ve dvou jízdních pruzích zastavila, ve třetím ne; cyklista však po přechodu jel...). Po této nehodě byl i s ohledem na dosavadní špatné zkušenosti přechod zrušen a byla uspišena realizace již plánované světelné signalizace v poloze u křižovatky Vídeňská x U Michelského lesa.



## 8 Změna Zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

Od 1.7.2006 vstoupilo v platnost nové znění Zákona o provozu na pozemních komunikacích. Pro cyklisty zahrnuje tři významné úpravy: povinné nošení přileb až do 18 let, povinnost vozidla při předjíždění cyklisty dávat znamení o změně směru jízdy a přednost cyklistů na přejezdech pro cyklisty řízených světelnou signalizací před přes přejezd odbočujícími vozidly. Poslední změna byla zapracována do signálních plánů obou křižovatek se signalizovanými přejezdy pro cyklisty.

## 9 Přívoz Podbaba - Podhoří

Přesně po roce byl 1.7.2006 na severu Prahy obnoven již druhý přívoz. Po přívozu Sedlec - Zámky je tak zajištěno spojení obou břehů blíže Praze a je výhodné zejména pro spojení oblasti Prahy 6 a Tróje, kde se nacházejí významné výletní cíle - Zoologická zahrada, Botanická zahrada a Trojský zámek.

Pro cyklisty se přívoz stal atraktivním spojením levobřežní a pravobřežní vltavské cyklotrasy, na levém břehu navíc s vazbou do Šáreckého a Lysolajského údolí.



## 10 Cyklomapa



V roce 2006 bylo vydáno celkem 60 000 kusů cyklistické mapy Prahy (dvě edice - v červnu a v září). Mapový obsah cyklomapy vychází z digitálních podkladů používaných v dynamické cyklomapě. Přední strana obsahuje mapu 1 : 50 000 s uvedením všech značených cyklotras, cyklostezek a doporučených nebo prověřovaných cyklotras; na zadní straně jsou detailní mapy centra a "labyrintu" Barrandovského mostu, mapa Prahy a okolí 1 : 200 000, schematická mapa cyklotras v návaznosti na síť metra a železnice a doplňující textové informace.



Mapa byla distribuována zdarma prostřednictvím všech úřadů městských částí a vybraných úřadů či složek hl. m. Prahy, Pražské informační služby, Policie ČR, Městské policie atd.

## 11 Podjezdy ulic Československého exilu a Generála Šišky

Úpravou dopravního režimu v oblasti křižovatky ulic Čs.exilu a Generála Šišky došlo k zásadnímu zlepšení spojení pro cyklisty. Cyklotrasa A 21 je nově přeložena do stávajících podchodů, ve kterých jsou pro zajištění bezpečnosti dopravním značením odděleny koridory pro chodce a pro cyklisty.



## 12 Evropský týden mobility



Od 16. do 22. září 2006 proběhlo v rámci Evropského týdne mobility několik akcí souvisejících s cyklistickou dopravou. Týden započal uzavírkou víkendovou uzavírkou Smetanova nábřeží, ke dni cyklistické dopravy proběhla vernisáž odvážnějších projektů studentů Fakulty architektury ČVUT a následovala magistrátní cyklojízda do Braníka, kde byla otevřena nová cyklostezka (viz bod 13), dále proběhla promítání a diskuse s tématy cyklistické a pěší dopravy.





## 13 Cyklostezka Na Mlejnkú - Vrbova



V září 2006 byla zprovozněna nově vybudovaná cyklostezka v patě náspu Jižní spojky mezi ulicemi Na Mlejnkú a sjezdnou "modřanskou" rampou Jižní spojky. Důvodem nezvyklého umístění stavby mimo přirozenou pláň a využití opěrné gabionové zdi je komplikované vlastnictví pozemků a omezená výše výkupních cen pro stavbu cyklistických komunikací.

Nová stezka výrazně zlepšuje bezpečnost průjezdu cyklistů po významné cyklotrase A 22 (dříve ÚJ-BR), protože do jejího vybudování bylo nutné dotčený úsek překonávat neudržovaným terénem nebo při respektování směrového značení po automobilovou dopravou velmi frekventovaných ulicích Ke Krči a Vrbova.

Koncem roku 2006 došlo v rámci návazných úprav ke zřízení přejezdu pro cyklisty přes ulici Vrbova, rozšíření a doplnění dopravního značení v úseku Hlubočepy – Braník – Krč (Vídeňská) a drobným stavbním úpravám.





## 14 Libeňský most - podjezd, jízdní pruh



Při cestě z centra města na sever po pravém břehu Vltavy (cyklotrasa A 2) byl po právu obávaným a kritizovaným příčný přejezd Libeňského mostu. V opačném směru bylo levé odbočení přes dvoje tramvajové koleje a dva jízdní pruhy nebezpečným místem i pro zkušené městské cyklisty.

Tento úsek byl vyřešen v září 2006 zprůjezdněním původního podjezdu Libeňského mostu.

Na úpravy podjezdu navázalo i doplnění dopravního značení na mostě samotném, kde byl pro směr Holešovice – Palmovka v křižovatce vyznačen jízdní pruh pro cyklisty.

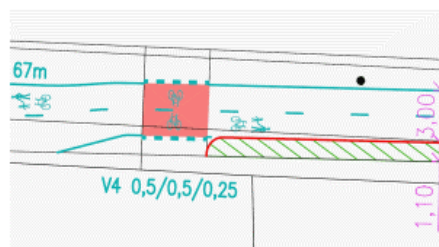
## 15 Modernizace cyklostezky Podolí - Braník

Na základě zkušeností s provozem na nejméně frekventovanější cyklotrase v Praze byl zpracován návrh úprav dopravního režimu s cílem zvýšit bezpečnost provozu. Řešení bylo limitováno šířkou stezky (3-4 metry), která s ohledem na intenzitu a charakter provozu (stezku užívají bruslaři) neumožňuje oddělení provozu.

Úprava dopravního režimu na cyklotrase A 2 (dříve 3) spočívala v aplikaci dvou jednoduchých prvků vodorovného značení v úseku Podolská vodárna - Dvorce - Braník:

1. směrové rozdělení vodorovným značením (přerušovaná čára), doplněným o směrované piktogramy jízdního kola a chodců
2. červené podbarvení křížení vjezdů se stezkou a jejich lemování bílou přerušovanou vodící čarou, doplněno piktogramy natočenými ve směru křížení jako informace pro přejíždějící vozidla (v nepřehlednějších místech je podbarvená ohraničená plocha odsazena od vjezdu).

Úpravy přinesly výrazné zlepšení, které je však v tomto úseku (při zachování dosavadního tempa zvyšování intenzity provozu) nutné považovat za časově omezené řešení.

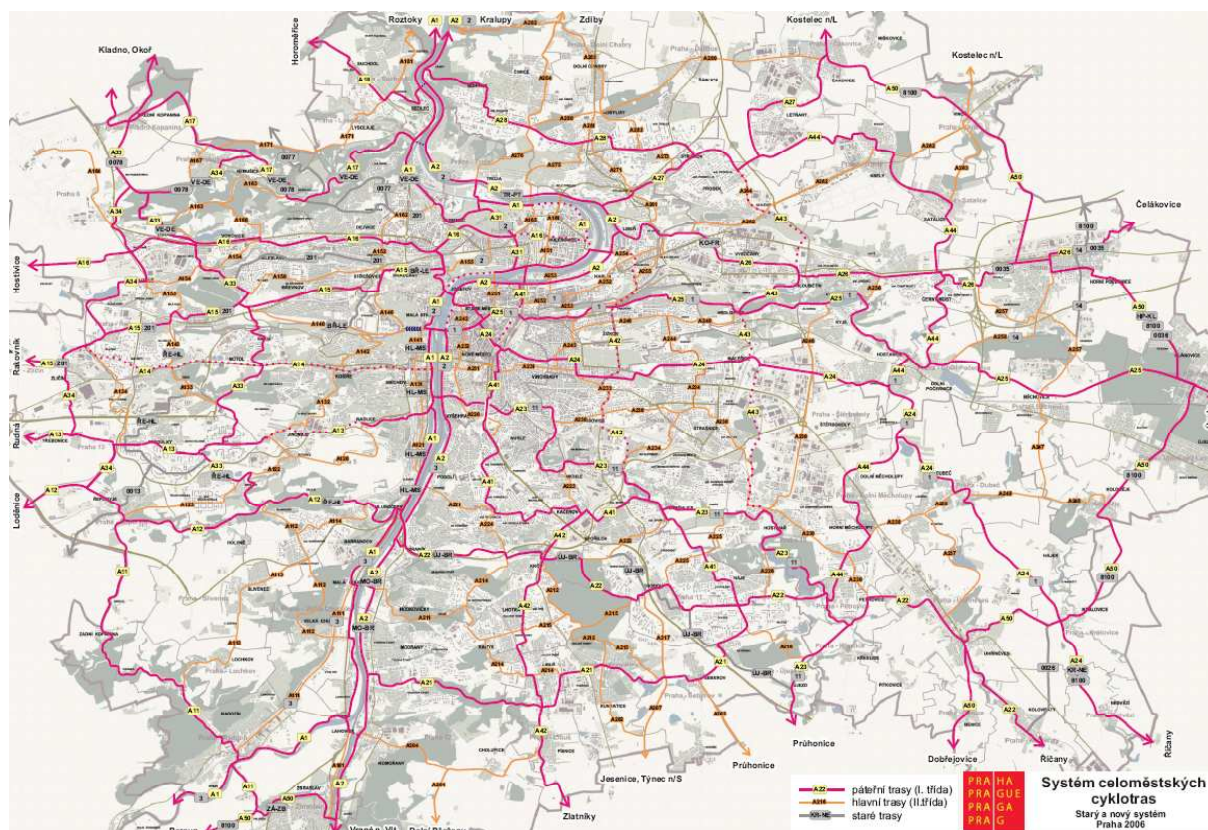


## 16 Nový systém cyklotras

Rada hlavního města Prahy dne 3.10.2006 vzala na vědomí zásady nového označování cyklistických tras na území hl. m. Prahy. Jako podklad pro usnesení byl Radě předložen radním Šteinerem tisk zpracovaný Ústavem dopravního inženýrství, který vycházel z podkladů vypracovaných zástupci Pracovní skupiny pro cyklistickou dopravu v první polovině roku 2006.

Nový systém je základem pro funkční a přehlednou síť kvalitních cyklotras tvořených moderními dopravními řešeními (cyklostezky, cyklopruhy, přejezdy pro cyklisty, přemostění apod.). Systém je tvořen třemi kategoriemi cyklotras: páteřními (I. třída), hlavními (II. třída) a místními (III. třída). Páteřní cyklotrasy tvořící základní kostru sítě a hlavní cyklotrasy je doplňující jsou zajištěny hl. m. Prahou, místní cyklotrasy jsou v kompetenci městských částí.

Do konce roku 2006 byly již první úseky cyklotras Prahy přeznačeny dle nového systému.





## 17 Akce v okrajových městských částech

### 17.1 Suchdol - cyklotrasy

Koncem roku 2006 byl v návaznosti na nový systém cyklotras zpracován cyklogenerel MČ Praha-Suchdol. V první etapě byly v terénu vyznačeny cyklotrasy (včetně cyklotras A 18, A 171, A 181) v celkové délce 9 km, v další etapě dojde k vybudování cyklostezek směrem na Sedlec a na Horoměřice.



### 17.2 Přední Kopanina - cyklostezka

Koncem roku 2006 byla vybudována cyklostezka, která výrazně zlepšuje cestu z Přední Kopaniny ke svaté Juliáně. Přeš dříve neuspořádané prostranství mezi lesem a polem nyní vede 0,8 km dlouhá gloritová komunikace třímetrové šíře, která je vyznačena jako stezka pro chodce a cyklisty. Úsek je součástí páteřní cyklotrasy A 17.



### 17.3 Kbely - cyklotrasa Kbelský okruh, cyklostezka Toužimská

Koncem roku 2006 byl v návaznosti na nový systém cyklotras zpracován cyklogenerel MČ Praha-Kbely. V první etapě byly v terénu vyznačeny cyklotrasy tvořící tzv. Kbelský okruh (včetně částí cyklotras A 44, A 263) a napojení na Letňany. Dále bylo započato se stavbou cyklostezky podél ulice Toužimská (součást cyklotrasy A 44).

### 17.4 Satalice - cyklostezka

Koncem roku 2006 byla podél ulice K Radonicům vybudována první část cyklostezky v délce 0,3 km, ležící na cyklotrase A 263 spojující Satalice s Vnořím, která je součástí tzv. Kbelského okruhu (viz bod 17.3).

### 17.5 Dolní Počernice - cyklostezka

Ve 3. čtvrtletí 2006 byla vybudována cyklostezka v délce 0,6 km mezi Dolnopočernickým rybníkem a železniční tratí, která je pro několik let variantou definitivní stopy cyklotrasy A 25.

### 17.6 Nedvězí - úprava povrchu cyklotrasy

Koncem roku 2006 došlo v délce 1 km k částečnému rozšíření a vylepšení povrchu komunikace mezi Nedvězím a hranicí města na cyklotrase A 24 (součást celostátní cyklotrasy č. 1), která je významnou spojnici do oblasti Říčan.

### 17.7 Písnice - úprava povrchu a dopravního režimu

Koncem roku 2006 byla provedena rekonstrukce průjezdu starou Písnicí ve stopě cyklotrasy A 42, která je významnou spojnici jižní části města a přilehlého regionu. Součástí úprav v délce 1,1 km byla výměna nevyhovující panelové vozovky za zámkovou dlažbu včetně úpravy dopravního režimu a dopravu zklidňujících úprav.

## 18 Úpravy a opravy

### 18.1 Barrandovský most, Braník

V rámci opravy chodníků Barrandovského mostu došlo k významnému zlepšení kvality povrchu po protivodním chodníku vedené cyklostezky (cyklotrasa A 12). Současně byly vylepšeny povrchy příjezdových cest na obou stranách řeky a opraveno, rozšířeno a aktualizováno dopravní značení.



### 18.2 Nábřeží Ludvíka Svobody, Hlávkův most

V návaznosti na postupné zprůjezdnění pravobřežní vltavské cyklotrasy v oblasti Prahy 8 (viz body 6 a 14) byly provedeny další úpravy a doplnění dopravního značení na nábřeží Ludvíka Svobody (cyklotrasa A 2 v úseku Štefáníkův most – Ke Štvanici) a na Hlávkově mostě (cyklotrasa A 31).

Na nábřeží Ludvíka Svobody byly opraveny výrazné nerovnosti na chodníku a došlo k vyznačení koridorů pro cyklisty a chodce. Na Hlávkově mostě byl vodorovně proznačen protivodní chodník a na povodním chodníku byly stavebně upraveny přejezdy vjezdů na ostrov.





### **18.3 Rekonstrukce povrchu Podbabská**

V rámci zkvalitňování infrastruktury byl v ulici Podbabská opraven povrch chodníků a okolí vjezdů, čímž došlo na cyklotrase A 1 (dříve VE-DE) k výraznému zlepšení komfortu jízdy.



### **18.4 Rampy pod mostem Barikádníků**

V roce 2006 došlo v oblasti podjezdu mostu Barikádníků k několika významným cyklistickým úpravám, které zlepšily komfort jízdy na cyklotrase A 2.

V září byly na dolním konci rampy směrem do Libně odstraněny čtyři zákeřné schody, které byly příčinou řady karambolů a odřenin. Kdo místo znal, jezdil podle naváděcího „véčka“ na neznámým dobrodincem vytvořenou rampičku.



V prosinci došlo na další úpravy chodníku pod mostem Barikádníků a výstavbě nové rampy z chodníku směrem k pobřežní stezce pod tenisovými kurty. „Dolní“ stopa byla cyklisty využívána i dříve, ale v první polovině roku 2007 proběhnou nutné opravy povrchu a cyklotrasa A 2 bude definitivně přeložena na pobřežní stezku.

### **18.5 Přeznačení dle nového systému cyklotras**

Do konce roku 2006 bylo přeznačeno cca 40 km dle nového systému číslování cyklotras. Jedná se např. o úseky cyklotras A 1 (dříve 3, HL-MS, VE-DE), A 2 (dříve MO-BR, 3, TR-PT, 2), A 12 (dříve 3), A 22 (dříve ÚJ-BR), A 23 (dříve 11).

## 19 Komořany - Zbraslav (začátek stavby)

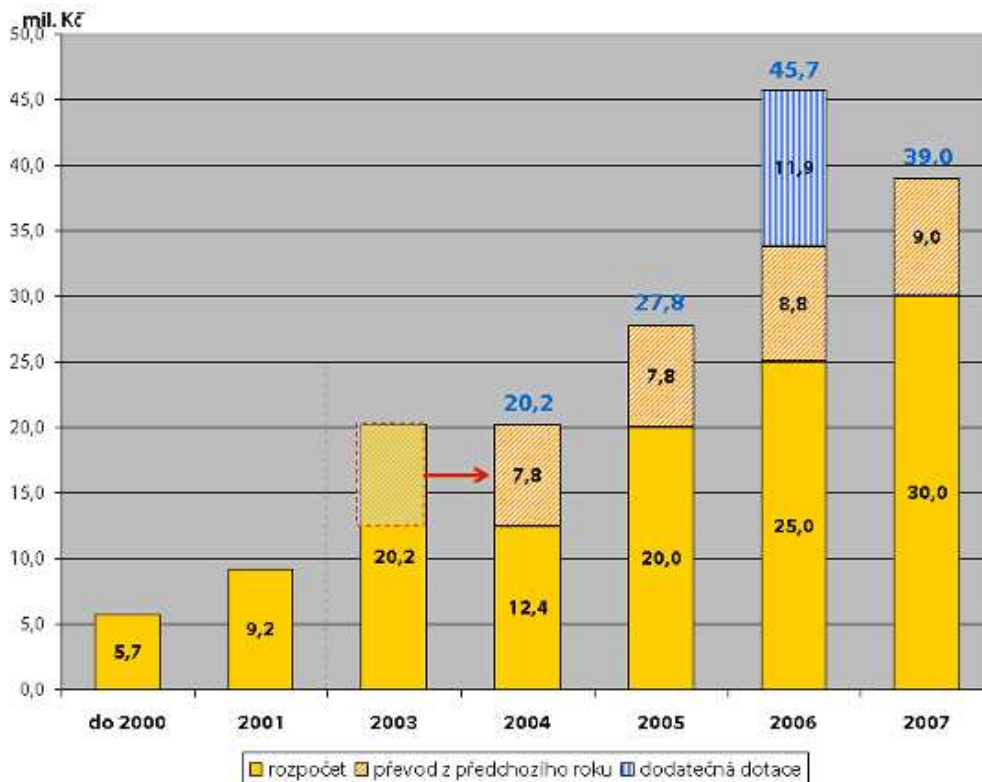
V listopadu roku 2006 byla započata výstavba cyklostezky mezi Komořany a Zbraslaví. Dokončení nejjížnějšího úseku cyklotrasy A 2 se předpokládá do května 2007.



## 20 Rozpočet 2007

### 20.1 Rozvoj

Rozpočet zahrnuje na rok 2007 investiční dotaci na rozvoj cyklistické infrastruktury ve výši 39 mil. Kč (včetně převodu nevyčerpaných prostředků z roku 2006 ve výši 9 mil. Kč). Tato částka představuje cca 0,6 % investičních výdajů v kapitole Doprava.



### 20.2 Údržba

V rozpočtu TSK je navíc vyčleněno 7 mil. Kč na údržbu cyklistické infrastruktury.