

INFRASTRUKTURNÍ OPATŘENÍ PRO ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

1) Povinnosti investora

Při přípravě akce zasahující do veřejného prostoru je investor 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.¹ Na tomto odboru nebo na Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy je možné navržená opatření konzultovat.

2) Zásady pro zřizování opatření pro bezpečnou cyklistickou dopravu

V Praze se zřizuje síť páteřních a hlavních cyklotras podle platné Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v Praze do roku 2020, která byla schválena usnesením Rady hl. m. Prahy č. 1776 dne 26. 10. 2010.² Celoměstský systém cyklotras je navržen v souladu s platnými územněplánovacími dokumenty a je zároveň udržován v takovém stavu, aby mohl být podkladem pro jejich aktualizaci. Opatření pro bezpečnou jízdu na kole se zřizují na všech komunikacích, které mají pro jízdu na kole dopravní význam, nebo jej zřízením cykloopatření mohou získat.

Cyklistická infrastruktura v Praze se realizuje s ohledem na předpokládaný nárůst podílu cyklistické dopravy, vycházející z platné koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky do roku 2020, předpokládající v sezóně 5-7% podíl cyklistické dopravy na realizovaných cestách v Praze.

Komunikace se zřizují a rekonstruují na základě zásad uvedených v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy³ a Technických podmínkách 179.

3) Specifikace opatření pro bezpečnou cyklistickou dopravu

Povrch komunikací pro cyklisty musí mít odpovídající kvalitu, zejména z pohledu hladkého pojezdu, trvanlivosti a použitelnosti i za zhoršených klimatických podmínek. V případě dlážděných komunikací je vhodné postupovat dle doporučení uvedených v Koncepci živičných a dlážděných povrchů PPR⁴.

Opatření mají cyklistům umožňovat rychlý průjezd s co nejmenšími zajiždkami a převýšením. Současně musí zohledňovat slabší jezdce a rekreační cyklisty. Není-li možné splnit oba požadavky, realizují se souběžně alternativní řešení.

Nevylučuje-li to rychlostní charakter komunikace, nemůže být cyklistická doprava vyloučena z hlavního dopravního prostoru.

Na komunikacích, v jejichž koridoru vede trasa celoměstského systému cyklotras s předpokladem vysokého rekreačního využití i dalšími uživateli, je voleno takové řešení, které zajistí maximální bezpečnost a komfort všem potenciálním uživatelům trasy, nesmí se tak ale dít na úkor podmínek pro cyklistickou dopravu.⁵

Tam, kde cyklisté sdílí prostor s intenzivní motorovou nebo jinou dopravou, musí být doporučené koridory pro jízdu na kole vždy jednoznačně identifikovatelné. Komunikace se sdíleným provozem pěších a cyklistů se zřizují tak, aby všichni uživatelé komunikace byli schopni snadno rozpoznat, že se pohybují v prostoru, kde je povolena jízda na kole.

1) Odbor rozvoje a financování dopravy MHMP

2) Nový systém celoměstských cyklotras (trasy A1 - A999) vznikl v r. 2006 a je na IPR postupně aktualizován

3) Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, s. 65 a dále.

4) Schválené usnesením Rady hl. m. Prahy č. 1594 ze dne 30. 6. 2015, k dispozici na: www.iprpraha.cz

5) Například cyklostezky by v takovém případě měly mít dostatečnou šířku pro komfortní sdílení s inline bruslaři.

V oblastech neprůjezdných pro motorovou dopravu se zajišťuje prostupnost území formou koridorů s legální možností jízdy na kole, případně formou plošného zprůjezdnění oblasti pro jízdní kola.

Cykloopatření se zřizují zásadně jako souvislá. Za souvislé opatření se nepovažuje takové opatření, které zahrnuje místa, kde se oproti zbytku trasy výrazně snižuje bezpečnost jízdy na kole nebo kde se oproti zbytku úseku výrazně zvyšují nároky na fyzickou či psychickou odolnost jezdce. Za souvislé opatření se dále nepovažuje řešení, které dává povinnost vést kolo s výjimkou schodiště opatřeného lištami k vedení kola a úseků kratších 50 m, kde je vedení kola nezbytné z důvodu bezpečnosti pěších. Důvody může být nepřehlednost, úzký profil nebo vysoká intenzita chodců.

Cykloobousměrky by měly být realizovány všude, kde to umožňuje současně platná legislativa a to podle návrhových listů pro cyklodopravu, jež se shodují s konceptem aktualizace TP 179.

V uličním prostoru se zřizují parkovací stání pro jízdní kola formou tzv. "městských" stojanů, což jsou stojany, které umožňují opření jízdního kola o rám a jeho bezpečné uzamčení. Stojany pro kola se zřizují zejména u významných cílů cest, jako jsou veřejné a vzdělávací instituce, obchody, zastávky veřejné dopravy, apod. a to v minimální možné vzdálenosti od vchodu Stání pro jízdní kola se zřizují v poměru zhruba 1:10 k vyhrazeným parkovacím stáním pro motorová vozidla.

Zabezpečená krytá stání pro dlouhodobé parkování jízdních kol ve formě B&R se zřizují u všech stanic páteřní kolejové dopravy (železnice, metro) a u stanic a zastávek veřejné hromadné dopravy, u které je předpoklad dojížděky na jízdním kole.

A) MĚKKÁ OPATŘENÍ PRO ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

1) Obecná opatření

Povinností města je zajistit obousměrnou komunikaci s veřejností. Město by mělo dbát na prezentaci tématu udržitelné dopravy vůči veřejnosti a pomocí informování motivovat své obyvatele a podnikatele k jejímu účelnému využívání. Město by mělo pravidelně informovat své obyvatele o nově vznikající infrastruktuře a o možnostech jejího využití.

Dále by město mělo dbát na udržování dobrých vztahů mezi uživateli různých druhů dopravy a dělat kroky podporující vzájemný respekt a ohleduplnost.

Měla by být zajištěna patřičná podpora aktivit místních neziskových organizací hájících zájmy cyklistické a pěší dopravy.

Magistrát hl. m. Prahy by měl jít dobrým příkladem v realizaci opatření k podpoře cyklistické dopravy nejen vůči obyvatelům města, ale i vůči zbytku republiky a zahraničí.

Systémová opatření přispívající k posílení či zlepšení kombinované dopravy cyklistické s ostatními druhy dopravy by měla být samozřejmostí.

Město by mělo zajistit fungující systémové vazby včetně potřebných lidských a finančních zdrojů, aby mohly být naplňovány výše uvedené body.

Město by při podpoře cyklistické dopravy mělo vycházet z úspěšných příkladů z jiných měst a v maximální možné míře využívat kontakty v rámci mezinárodních organizací a projektů.

2) Opatření v oblasti podpory rekreační cyklistiky

Město by mělo vytvářet a průběžně aktualizovat informace o vhodných trasách k rekreační cyklistice (cykloturistice) na území města v podobě, která umožní tyto informace prezentovat na internetových portálech hl. m. Prahy i dalších specializovaných portálu vedle dalších regionů ČR, na kterých dnes informace za Prahu obvykle chybí, a to i v cizích jazycích.

Město by mělo prověřit možnost výstavby a vyznačení singltreků na svém území s cílem zajistit možnost tohoto využití v místech, kde nebude docházet k poškozování přírody.

Seznam prioritních akcí k zahájení přípravy a realizace v roce 2016

Záměr	Popis
A1 Stromovka - Varhulíkové	Vybrán prioritní úsek, podpora Prahy 7
Drážní promenáda na opouštěném tělese trati 221	Dle zadávací dokumentace připravené Prahou 10. Vhodné doplnit do celoměstského systému
A24 Průmyslová - Jahodnice	Proznačení a další úpravy propojení Malešic s Běchovicemi
A430 Hostivař - Hloubětín	Mezi ul. Švehlova a Poděbradská. Legalizace průjezdu podél ulice Průmyslová
A14 Plzeňská - Kotlářka	Zadat jako řešení v provozu po rekonstrukci tramvajové trati
A14 Vrchlického, řešení v přidruženém prostoru	Zadat jako zvláštní akci, bude mít jiné tempo než řešení v provozu
A12 Hlubočepská	Mezi tram. zast. Hlubočepy a bus zastávkou Michnovka. Frekventovaná trasa. Doporučení: kombinace piktokoridoru + legalizace chodníku a bezbariérování průchodu mostem. Impulsem dopravní nehoda
A11 doznačení	Akce již měla SP. Proznačit a zvážit další cykloopatření
A114 Barrandov - Slivenec	V rámci výstavby tramvajové trati je třeba zajistit udržení bezmotorového koridoru podél trati
A224	Propojení Nuslí a Krče přes Pankrác. Dosud v této oblasti nejsou žádné cyklotrasy
A132 a A32	A132 Puchmajerova - Plzeňská; A32 Plzeňská - Jezdecká, propojení

	jihozápadního sektoru města s oblastí Strahova
Lávka Chlumecká	Zajistit možnost jízdy na kole po lávce, propojení Kyjí se stanicí metra Rajská zahrada a připravovanou železniční zastávkou
A16 proznačení	Hlavní páteřní trasa spojující Holešovice, Dejvice a Veleslavín
A43 Hostivař - Prosek	Proznačení trasy ve východní části města
A214, A215 Kamýk	Rozšíření cyklotras v dosud neřešené oblasti
A13	V úseku Výtoň - Petržilkova. Řešit po úsecích jako několik akcí. Klíčové spojení centra s Jihozápadním městem
A221	Proznačení a drobné úpravy
A1 Moulíkova - Kořenského	revitalizace nábřeží (Janáčkově nábřeží) od vyústění plánované lávky na Císařský ostrov až po Jiráskův most s napojením na cykloobousměrky ve Zborovské a na Janáčkově nábřeží

Seznam nadlimitních prioritních akcí k realizaci v roce 2017

1. Krejčířek – Balabenka
2. Klárov, podjezd Mánesova mostu
3. Ruzyně – Hostivice
4. Pontonová cyklostezka podél Vyšehradské skály
5. Lihovar Strakonická
6. Lávka Císařská louka
7. Rokytka, vodní prostup