„GENEREL BEZMOTOROVÉ DOPRAVY PRAHY 8“

pracovní verze

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Podklad pro veřejné projednání dne 27. 8. 2015

OBSAH

Předmluva ... 3
Výchozí předpoklady Generelu ... 5
Programové prohlášení rady městské části Praha 8 ... 5
Zásady podpory cyklistické dopravy na území Hlavního města Prahy ... 10
Vazba generelu na budoucí Strategický dokument Prahy 8 ... 13
VIZE městské části Praha 8 - Město s dobrou adresou ... 13
Vize mobility Prahy 8 = VIZE 25 ... 15
Komplexní pohled na podporu cyklistické dopravy ... 17
Úvodem – definování problému ... 17
Výchozí podklady z evropské a národní úrovně ... 17
Řešení pomocí Plánů udržitelné městské mobility ... 18
Integrované dopravní plánování – „nové" obecné principy ... 19
Závěrečné shrnutí ... 20
Charakteristika bezmotorové dopravy v území městské části Prahy 8 ... 22
Vazba na legislativu, metodiky a územní plánování ... 25
Obecný úvod ... 25
Zákony a vyhlášky ... 25
Technické předpisy ... 26
Metodika – metodické materiály ... 26
Úloha generelu v procesu územního plánování ... 28
Zavedení nově navrhovaných legislativních změn do návrhu generelu ... 29
Systém cyklotras ... 32
Zásady navrhování sítě ... 32
Podklady pro upřesnění sítě cyklotras ... 36
Páteřní a hlavní cyklotrasy ... 37
Místní cyklotrasy ... 37
Návrh a upřesnění tras bude realizován dle níže uvedených principů ... 38
Analytická a návrhová část ... 41
Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOVAT PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS a ROZVÍJET KOMUNIKAČNÍ SÍŤ S OHLEDEM NA CYKLISTY ... 41
Status quo ... 41
Stávající stav ... 42
Návrhová část ... 42
Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM ... 46
Status quo ... 46
Stávající stav ... 48
Návrhová část ... 48
Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY ... 49
Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY JÍZDNÍCH KOL ... 51
Status quo ... 51
Stávající stav ... 51
Návrhová část ... 53
Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY ... 54
Status quo ... 54
Stávající stav ... 55
Návrhová část ... 57
Oblast 6. SLUŽBY ... 58

Návrh postupné realizace opatření - shrnutí 64
Seznam příloh 65

Předmluva

Při zpracování generelu dopravy (např. generelu cyklistické dopravy či parkování) v Česku je veřejné projednání chápáno především jako připomínkování již připravených konkrétních návrhů. Je to dáno tím, že v tuzemských podmínkách je generel vnímán jako územně plánovací podklad, tedy technický dokument, kterému nejlépe rozumí jen technický inženýr. Z toho vzniká dojem, že politici a veřejnost by se k němu měli vyjadřovat jen minimálně. Z tohoto chápání generelu se potom odvíjí zapojení obyvatel, které stačí jen vyslechnout a případné připomínky následně zapracovat.

Moderní přístup k cyklistickým generelům, jak jej vidíme například v Německu, nabízí ale jiné řešení. Generel německého města Lipsko, na který se tento dokument několikrát odvolává, se projednával skoro pět let. V našich podmínkách tak dlouhé projednávání samozřejmě nepřipadá v úvahu, ale otázkou zůstává, proč v Lipsku projednávání generelu trvalo tak dlouho.

Odpověď je jednoduchá. V Německu se na technické dokumenty dívají spíše z pohledu strategického plánování. Generel musí být propojen s celkovou vizí města, musí být napojen na strategické cíle a hlavně na akční plán, který definuje, co se bude kdy dělat. Schválení takového dokumentu sice předchází dlouhé projednání, na druhou stranu je výsledek živý a pracuje se s ním, nestane se tedy, že by generel skončil v „šuplíku". V našich podmínkách, kde je řešení převážně v rukách dopravních inženýrů, se naopak často stane, že vize odborníka se nesetkají s přijetím a nikdy se nestanou součástí života města.

Jako autoři proto velmi oceňujeme požadavek zástupců Prahy 8, aby byl daný dokument řešen v rámci strategického plánování. To znamená, že hlavním výstupem bude akční plán, který přesně určí priority, tedy co se bude kde dělat, kdo za to bude zodpovědný a jaký objem financí je na tyto projekty potřeba. Zní to tak samozřejmě, jednoduše a pochopitelně. Ale který generel je takto postaven?

Tento generel vzniká v době, kdy Městská část Praha 8 připravuje celkový strategický dokument dalšího rozvoje, a to na základě aktivního zapojení občanů do procesu tvorby.

Generel bezmotorové dopravy je tak první vlaštovkou, která má oznámit přípravu vyššího strategického dokumentu. Proto generel začíná představou vize, jaká by Praha 8 mohla být. Jedná se ale o vizi, která bude korigována strategickým dokumentem. Dále se generel zabývá vizí a obecnými otázkami dopravy, neboť bezmotorová doprava je její součástí. Teprve až ve třetí rovině se dostáváme na úroveň bezmotorové dopravy samotné.

Cílem veřejného projednání dne 27. 8. 2015 tak bude:

- Představit vizi dopravy města Lipska a vytyčit prvky, které by bylo možné realizovat také na Praze 8.

- Seznámit se s obecnými principy dopravního plánování, které opět mohou a nemusí být ve vašem strategickém dokumentu.

- Seznámit s obecnými principy plánování cyklistické sítě, které by mohly být uplatňovány na území města Prahy. Budou uvedeny i konkrétní příklady. Zajímají nás konkrétní návrhy a podněty z řad občanů.

- Představíme „cyklolegislativní balíček", který nyní míří do parlamentu. Pokud bude schválen, můžeme tyto návrhy realizovat na Praze 8. Otázka ale zní: „Stojí o to městská část?"

- Následně dojde také na vaše náměty. Na principu pocitové mapy dostanete možnost zakreslit, kde se necítíte bezpečně a kde byste chtěli zrealizovat nějaké opatření. Obracíme se tak na vás a rádi bychom vás zapojili do přípravy dokumentu.

Co se stane, pokud v některých návrzích, které budou představeny již dne 27. 8. 2015, bude základní nesoulad zpracovatele s představami veřejnosti? Vzhledem k tomu, že na Praze 8 chybí základní cyklistická infrastruktura (i když samozřejmě cyklostezky a cyklopruhy zde jsou), nebude problém vybrat do akčního plánu ta opatření, u kterých bude panovat všeobecná shoda. Výhodou je, že generel je spojen s akčním plánem, a dokud na opatření nebudou finance, tak opatření jednoduše nebude realizováno.

Na druhé straně, existuje zde šance na vybudování nízkonákladových opatření, jejichž realizaci mohou bránit občané nespokojení ze samotného principu či z obavy před jakoukoli změnou. Pak je třeba vyhodnotit, zda dané opatření pomůže celku. Toto vyhodnocení by mělo probíhat již v rámci řešení celkové strategie města. V samotném generelu bezmotorové dopravy se bude jednat pouze o doporučení s poznámkou, že je nutné návrhy projednat v rámci zpracování celkové strategie.

Jednu věc ale od veřejného projednání nečekejte. Přestože k dispozici bude mapa s vyznačenými záměry, zdaleka nebude obsahovat detaily k úpravám v jednotlivých místech. Téma změn v konkrétních ulicích by bylo nad rámec tohoto veřejného projednání.

Na setkání s vámi se za zpracovatelský tým těší

Ing. Jaroslav Martinek
Ing. Jitka Vrtalová
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

a
Ing. Květoslav Syrový

Výchozí předpoklady Generelu

Generel bezmotorové dopravy vychází ze základních tezí programového prohlášení rady městské části Praha 8. Ve výhledu bude součástí připravované strategie rozvoje Prahy 8. Tato vazba ukazuje, že generel je plně v souladu s politikou městské části Praha 8.

Vzhledem k tomu, že mnohá infrastrukturální opatření budou financována z rozpočtu magistrátu, je nutné, aby tento generel vycházel ze stále platného dokumentu s názvem *Zásady podpory cyklistické dopravy Hlavního města Prahy* z roku 2010.

Programové prohlášení rady městské části Praha 8

Rada městské části Praha 8 si je vědoma odpovědnosti za správu veřejných věcí, za bezproblémové fungování úřadu i za hospodárné využívání svěřených hodnot. Je připravena v praxi naplňovat programové vize, které voličům koaliční strany nabídly v rámci kampaně a na základě kterých byly zvoleny. Cílem Rady městské části Praha 8 je, aby se za čtyři roky městská část Praha 8 nacházela v mnohem lepším stavu, než je nyní, a aby Praha 8 byla příjemným místem pro život.

Přímá vazba na programové prohlášení:

3.2 Pěší a cyklistická doprava, bezpečnost chodců

- Zaměříme se na rozvoj podmínek pro pěší dopravu po území Prahy 8. Budeme budovat bezbariérové přechody na silnicích a dopravně bezpečnostní prvky na přechodech pro chodce, které ochrání slabší účastníky provozu – děti, rodiče s kočárky, seniory a hendikepované. Projekty budeme konzultovat s organizacemi zaměřenými na podporu zájmů osob se zdravotním postižením.

- Budeme podporovat zlepšení infrastruktury pro cyklisty. Tato opatření umožní rychlejší a bezpečnější dopravu po Praze 8 na elektrickém i běžném kole. Cyklodoprava nesmí být na úkor chodců, proto budeme prosazovat, aby vznikaly nové oddělené chodníky a koridory pro chodce a to zejména v místech, kde vinou vysokého provozu hrozí kolize chodců a cyklistů. V rezidenčních oblastech budeme podporovat sdílení veřejného prostoru.

- Vzdělávání o základních pravidlech pohybu na kole či koloběžce v městě včetně zásad mezilidské tolerance zavedeme už v mateřských a základních školách. Pro tuto výuku využijeme moderní dopravní hřiště.

- Podpoříme rozvoj systému sdílení kol.

- Podpoříme zpomalení provozu v citlivých oblastech – před školkami a školami, či v blízkosti parků a dětských hřišť. Uděláme to jak stavebními úpravami vozovky (rychlostní prahy nebo tzv. krtčí uši zkracující přechody, které jsou pak bezpečnější), tak změnami v organizaci dopravy (střídání šikmého a podélného parkování, přednost zprava).

- V rámci chodníkového programu a ve spolupráci s občany Prahy 8 budeme i nadále financovat opravy chodníků. Budeme však tlačit na magistrát, aby se o své chodníky staral za své finanční prostředky.
- Podpoříme rozvoj běžeckých tras a cyklotras a dalších volnočasových projektů, např. single track v lesoparcích, pétanque apod.
- Budeme budovat nové cesty pro pěší, a to zejména podél přirozených koridorů, jako jsou vodní toky. Zřídíme nové turistické stezky.
- Podpoříme vznik systému veřejného WC na území naší městské části.
- Budeme prosazovat včasné a kvalitní provádění údržby komunikací a chodníků, zejména pak v zimním období.
- Zachováme Karlín jako rezidenční zónu s preferencí pěší a cyklistické dopravy.
- Budeme usilovat o výstavbu lávky spojující Karlín a Holešovice financovanou z magistrátního rozpočtu nebo evropských fondů.
- Dokončíme propojení in-line a cyklostezky od Libeňského zámečku přes ZOO až po oblast Zámků a podpoříme další rozvoj cyklostezek a in-line stezek.

Další přímá vazba na programové prohlášení, tentokrát z pohledu dopravy. Jde o to, že některá opatření pro podporu cyklistické dopravy se dělají v rámci širšího kontextu:

3. Automobily, cyklistika, pěší a veřejná doprava
3.1 Automobilová doprava a parkování

- Zahájíme aktivní dopravní politiku Prahy 8. Posílíme výstavbu zpomalovacích pruhů, světelných semaforů a upravíme dopravní značky podle místních zvyklostí. Budeme prosazovat úpravy především místních komunikací tak, aby sloužily nejen automobilům, ale také chodcům a cyklistům.
- Podpoříme vznik celopražské parkovací zóny, která upřednostní místní obyvatele a nezkomplikuje život našim živnostníkům. Je potřeba jednat o vybudování nových parkovacích míst.
- Podpoříme kroky magistrátu, které zvýhodní cestování návštěvníků Prahy veřejnou dopravou
- (nové tramvajové tratě, přestupní stanice, vznik parkovišť P+R za hranicí města).
- Budeme usilovat o to, aby auta neparkovala na vymezených pruzích pro cyklisty, MHD ani na chodnících a tím ohrožovala plynulost a bezpečnost silničního provozu.
- Podpoříme vznik bezpečných parkovacích ploch pro kola a skútry.
- Zavedeme opatření zvyšující bezpečnost pěší a cyklistické dopravy – stavební úpravy a zklidňování rezidenčních ulic.

- Snížíme hlukovou zátěž na dopravně exponovaných místech.
- Zklidníme dopravu v obytných zónách včetně stavebních úprav vozovky. Zjednodušíme dopravní značení v obytných ulicích tak, aby rychlost jízdy byla přirozeně regulovaná předností zprava.
- Zjistíme mezi občany zájem o vznik ulic či čtvrtí bez motorové dopravy po vzoru západních metropolí.
- Jsme pro urychlenou dostavbu vnějšího silničního obchvatu Prahy. Podporujeme tu variantu, která je ohleduplnější ke všem občanům Prahy 8.
- Budeme požadovat po magistrátu urychlenou opravu Libeňského mostu. Výsledkem rekonstrukce nesmí být vedení automobilové dopravy přes Palmovku a v ulici Na Žertvách.
- Odmítáme projekt povrchového vedení městského okruhu přes Libeň.
- Budeme po magistrátu požadovat urychlení tunelového řešení pro Holešovičky.

3.3 Veřejná doprava

- Budeme požadovat po Magistrátu hl. m. Prahy, Středočeském kraji a organizátorovi veřejné dopravy ROPID, aby urychlily přípravu přestupních bodů z automobilů na veřejnou dopravu (ideálně parkovišti P+R "park and ride") za hranicemi Prahy, na vlakových tratích a významných autobusových linkách.
- Podporujeme společný dopravní integrovaný systém Prahy a Středočeského kraje.
- Jsme pro další zavádění inteligentních světelných křižovatek, které umí dát přednost tramvajím a autobusům a urychlit tak cestování MHD.
- Budeme po dopravním podniku a magistrátu požadovat komplexní bezbariérovost veřejné dopravy – jak z hlediska používaných vozů, tak na zastávkách. To platí i pro ty zastávky metra, kde ještě nebyl instalován výtah.
- Budeme usilovat o zlepšení obsluhy Prahy 8 veřejnou dopravou včetně železnice. Podpoříme vznik přestupních bodů mezi jednotlivými druhy dopravy. Budeme prosazovat takovou úpravu železničních tratí, aby z nich vycházelo méně hluku a přitom aby netvořily optickou bariéru a cizorodý prvek ve městě.
- Kde to bude užitečné s ohledem na počet cestujících, tam budeme žádat vznik nové zastávky MHD. Ty však nesmí být na úkor rychlosti veřejné dopravy. Budeme usilovat o zkrácení intervalu tramvají a autobusů na trasách, kde už je dnes přetlak cestujících.
- Jednoznačně podpoříme ozelenění tramvajových tratí travní směsí nebo sukulenty, případně též osázení okrajů tratí stromořadím.
- Otevřeme debatu o tramvajovém spojení do Bohnic, Dolních Chaber a expresní tramvajové linky do Prahy 6. Budeme požadovat vznik studie, která ověří realizovatelnost tohoto plánu.

- Podporujeme rekonstrukci tramvajové trati na Sokolovské, v Zenklově a v Klapkově ulici.
- Zavedeme debatu o přestavbě trati v ulici Střelničná s cílem dosáhnout většího bezpečí chodců.
- Zasadíme se o to, aby v Praze 8 vznikly vlakové zastávky Karlín a U Kříže (Rokytka).
- Budeme žádat rychlou rekonstrukci Libeňského mostu, bez kterého by Libeň zůstala odříznutá od druhé strany Vltavy. Obnovu potřebují taky zanedbané tramvajové trati na Palmovce, U Kříže, Vosmíkových, na Stírce a u Invalidovny.

Nepřímá vazba generelu bezmotorové dopravy na ostatní body programového prohlášení:

1. Bezpečnost a veřejný pořádek

- Budeme podporovat výuku dopravní výchovy na dopravním hřišti.

2. Územní rozvoj, výstavba a ochrana práv občanů

- Budeme nadstandardně komunikovat s občany a občanskými iniciativami. Zapojení občanů se stane součástí každodenní práce radnice.
- Významná veřejná prostranství budou revitalizována v souladu s požadavky místních občanů a na základě výsledků architektonické soutěže. O obnově veřejných prostranství povedeme veřejnou diskuzi.
- Každý nový projekt budeme posuzovat z hlediska dopravní zátěže na místní obyvatele.
- Budeme žádat, aby se developerské firmy výrazným způsobem podílely na řešení následků jejich projektů pro okolí – zvyšování kapacity školek a škol, opravy ulic nebo budování nových zastávek MHD.
- Zřídíme systém informování o územním a strategickém rozvoji, který bude občanům podávat pravdivé a objektivní informace o zamýšlených stavbách a investicích na území Prahy 8.
- Budeme podporovat takovou podobu pražských stavebních předpisů a metropolitního plánu, které neohrozí životní prostředí a které zároveň umožní přeměnit Prahu na moderní metropoli.
- U veškerých dopravních staveb na území Prahy 8 budeme na první místo klást bezpečnost, zdraví a kvalitu života občanů. Silnice ani tratě nesmí být nepřekonatelnou bariérou a prostředkem pro vytváření vybydlených ghett.
- Budeme hledat cesty, jak někdejší sídlištní centra proměnit podle současných představ o funkčním veřejném prostoru. Budeme o jejich budoucnosti vést debatu s veřejností a necháme zpracovat vize jejich dalšího vývoje.
- Budeme spolupracovat s profesionálními urbanisty i se studenty vysokých škol při hledání budoucnosti pro nejpoškozenější místa na Osmičce, i pro obnovu dalších zanedbaných míst.

- Podpoříme profesionální projekty a studentské studie, které zabrání přeměně sídlišť na vyloučené oblasti. Budeme hledat peníze na uskutečnění revitalizací jak ve fondech EU, tak u firem působících v naší městské části.

- Ve spolupráci s IPR a dalšími partnery necháme zpracovat urbanistickou studii pro oblast Palmovky. Toto místo má naději stát se novým centrem východní části Prahy.

- Budeme jednat s magistrátem, aby byl vytvořen plán na využití Rohanského ostrova a podoby pravého břehu Vltavy mezi mostem Barikádníků a Rohanským ostrovem. Mělo by se jednat o území volně přístupné občanům s maximálním možným množstvím zeleně pro relaxační potřeby obyvatel. Neměl by být blokován (privatizován, oplocen) přístup k řece.

4. Kultura, sport a sousedská spolupráce

- Nadále budeme rozvíjet farmářské trhy a zvážíme vznik trvalé tržnice na území Prahy 8 – tedy místa, kde si bude možné koupit čerstvé ovoce a zeleninu od českých farmářů. V tržním řádu navýšíme počet míst, na kterých bude možné pořádat trhy.

5. Majetek, byty, nebytové prostory, podpora podnikání, turistický ruch a mezinárodní vztahy

- Budeme jednat s Pozemkovým fondem, Úřadem pro zastupování státu ve věcech majetkových a dalšími orgány státu o převodu státních pozemků na městskou část.

6. Školy, školky, volný čas dětí a mládeže

- Podpoříme stěhování středních a vysokých škol na území Prahy 8. Studentský život oživuje čtvrti, ve kterých školy sídlí, a přináší jim novou energii.

- Podpoříme pedagogické pracovníky při osvojování si moderních (aktivizačních) metod výuky.

7. Sociální politika, zdravotnictví, byty a senioři

- Podpoříme programy aktivního stáří, chceme seniory plně zapojit do společenského života.

- Budeme spolupracovat s Nemocnicí Na Bulovce a zasadíme se o zachování dostupnosti pohotovostní lékařské i lékárenské péče v prostorách této nemocnice.

8. Otevřený úřad, transparentní správa a boj proti korupci

- Zavedeme na úřadu Místní agendu 21 (v souladu s kompetencemi koaličních stran) a připravíme strategický plán udržitelného rozvoje městské části. Úředníci budou proškoleni, jak otevřeně a férově jednat s občany.

- Budeme dbát na maximální otevřenost úřadu občanům. Informace, které je možné uveřejnit, automaticky uveřejníme, aby se občané nemuseli svých práv domáhat složitě na základě zákona o svobodném přístupu k informacím.

- Přehodnotíme obsah a formu časopisu Osmička, včetně financování a způsobu vydávání.

9. Zeleň a životní prostředí

- Prosadíme, aby vybrané lokality prošly revitalizací a aby byla zajištěna pravidelná údržba těchto míst. Rozšíříme plochy městské zeleně a tam, kde je to možné, začneme s jejich vzájemným propojováním.
- Budeme usilovat o snížení znečištění ovzduší.
- Chceme vybudovat minimálně dva zcela nové parky pro občany s veškerým příslušenstvím.
- Parky budou místem pro sport, odpočinek a sousedský život. Parky mají být otevřené možnosti uspořádat piknik nebo oběd.
- Zrekonstruujeme celý park Pod Plynojemem na Palmovce a společně s majitelem budeme hledat nové řešení pro rozestavěný kryt na jižním svahu.
- Budeme aktivně pracovat s majiteli lesů v Kobylisích, Ďáblicích a Čimicích, aby zajišťovali péči o lesy.
- Budeme prosazovat, aby Rokytka a její bezprostřední okolí prošlo revitalizací a mohlo být využíváno pro rekreační účely a aby byla zajištěna pravidelná údržba těchto míst.
- Podpoříme ekologickou výchovu ve školách a mezi občany.

10. Ekonomika, rozpočet a investice

- Zachováme grafický přehled rozpočtu, tzv. „rozklikávací" rozpočet.

Zásady podpory cyklistické dopravy na území Hlavního města Prahy

Vzhledem k tomu, že součástí Generelu bezmotorové dopravy má být i akční plán, pak je nutné vycházet z principů fungování spolupráce mezi Prahou 8 a magistrátem, který bude sestaven na základě politické dohody, jejíž součástí je i specifikace úkolů pro jednotlivé pražské organizace, které mají ve své náplni i konkrétní podporu cyklistické dopravy. Vzhledem k tomu, že mnohá infrastrukturální opatření budou financována z rozpočtu magistrátu, pak je nutné, aby tento generel vycházel ze *Zásad podpory cyklistické dopravy Hlavního města Prahy* z roku 2010, který je doposud platným dokumentem.

TEXTOVÁ ČÁST – ZÁVAZNÁ (VÝROK)

(1) Koncepce cyklistické dopravy je tvořena vymezenými koridory cyklistické infrastruktury.
(2) Vymezené koridory cyklistické infrastruktury vyjadřují vedení páteřních a hlavních cyklotras celoměstského významu.
(3) Koridory cyklistické infrastruktury vymezují plochy, které zahrnují zejména prostory místní komunikace nebo bezprostředně přilehlé pásy území, a další pásy v nezastavěném nebo nezastavitelném území města, kde se ukládá povinnost realizace kontinuálních opatření pro provoz cyklistů stavebního i dopravně-organizačního charakteru.
(4) V konkrétním místě nebo úseku koridoru cyklistické infrastruktury (cyklotras) bude realizováno vhodné procyklistické opatření, zejména s přihlédnutím k intenzitám automobilové dopravy a dle místních podmínek tak, aby byla zajištěna bezpečnost cyklistů a maximální komfort i orientace jejich

pohybu. Za splnění regulativu se nepovažuje samostatné osazení informativních značek směrových pro cyklisty bez adekvátních úprav koridoru.
(5) Podmíněně přípustné je řešení v jiné poloze (mimo vymezený koridor) za podmínky, že plnohodnotně nahradí požadované propojení.
(6) Realizace další cyklistické infrastruktury mimo stanovený systém vyjádřený koridory cyklistické infrastruktury je přípustná dle regulativů ploch s rozdílným využitím a vhodná vzhledem k vyvážené dopravní obslužnosti území.

TEXTOVÁ ČÁST – ODŮVODNĚNÍ NÁVRHU

VÝCHOZÍ STAV (Poznámka: ten sice byl stanoven k roku 2010, ale vzhledem k tomu, že v letech 2010 – 2014 byla výrazně utlumena podpora cyklistické dopravy, lze považovat níže uvedený popis za výchozí i pro rok 2015. Každopádně je uvedena jen zkrácená verze)

V cyklistické dopravě je klíčovým úkolem úspěšně plánovat nabídku. Tak, jak byly potřeby cyklistů v minulosti redukovány víceméně na její pojímání v rekreační rovině, sílí v posledních letech tlak na vytvoření příznivějších podmínek k širšímu uplatnění cyklistické dopravy pro každodenní cesty za prací, do škol, za sportem apod. Je snaha integrovat cyklistickou dopravu do infrastruktury města.

Cyklistickou dopravu je třeba vnímat jako důležitou alternativu k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a výrazněji by se mohla uplatnit i v regionu. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má stoupající tendenci a tomuto trendu je třeba přizpůsobovat služby i plánování nabídky v dopravě. Vývoj dopravy v Praze však není z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel optimální. Silniční motorová doprava, osobní i nákladní, v posledních deseti letech silně vzrostla, zvýšil se počet vozidel a především jejich výkon. Podíl cyklistické dopravy na přepravě osob oproti tomu zůstal na zanedbatelných, resp. nevyjádřitelných hodnotách. Je nutné, aby pozornost byla kromě podpory řešení problémů motorizované dopravy namířena na celé spektrum dopravních modů.

KONCEPCE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY

Z hlediska územního plánování se potřeba rozvoje bezpečné infrastruktury pro cyklistickou dopravu plošně obsluhující město dotýká především specifikace tras – koridorů, kde se mají příslušná opatření přednostně realizovat. Návrh cyklistické dopravy musí být nedílnou součástí řešení dopravní soustavy města a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu územní plán stanovuje v Praze vytvoření ucelené sítě cyklotras, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb, zahrnující obě funkce cyklistické dopravy - dopravní i rekreační.

Základem vymezeného systému je kategorizace cyklotras, již dříve schválená Radou hl. m. Prahy, přičemž pro úroveň územního plánu jsou vybrány zejména trasy celoměstského významu, tvořené skupinou tzv. páteřních cyklotras (I. třídy) a hlavních cyklotras (II. třídy). Místní úroveň cyklotras (III. třídy) se ponechává mimo závazný regulativ územního plánu jako vrstva vyplývající z místních podmínek. Jako samostatné kategorie lze chápat izolované cyklostezky (nejsou součástí sítě cyklotras, např. okruhy v parcích).

Páteřní cyklotrasy tvoří základní kostru pro cyklistickou dopravu v Praze. Slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města i pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní i rekreační funkci. Pokud možno sledují přirozené linie terénu (vodní toky, terasy), což umožní jejich sklonově příznivý průběh. Osou systému jsou cyklotrasy podél Vltavy, levobřežní a pravobřežní. Na trasy podél

Vltavy navazují radiály, vedené především podél potoků, případně po hřebenech. Celý systém páteřních tras propojují severojižní tangenty.

Hlavní (sběrné) cyklotrasy rozšiřují síť páteřních cyklotras. Slouží především dopravní funkci. Zahrnují hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení městských částí. Sledují urbanistické osy, významné linky veřejné dopravy a další směry s vysokou potenciální poptávkou po cyklistické dopravě.

Místní cyklotrasy slouží k plošné obsluze území, zajišťují napojení na celoměstskou síť. Dále zahrnují čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem. Tyto cyklotrasy nejsou v územním plánu obsaženy a jejich realizace se předpokládá v různých plochách s rozdílným způsobem využití v souladu s jejich regulativy.

Místní doplňková síť a vazby sice nejsou v územním plánu vyjádřeny, ale jejich vznik se předpokládá a doporučuje, aby vznikla plnohodnotná infrastruktura pro cyklistickou dopravu plošně obsluhující město.

Cyklistické trasy vymezené v územním plánu jsou chápány a předepsány jako liniové koridory pro kontinuální infrastrukturu vhodně upravenou speciálně pro pohyb cyklistů (formou cyklistických pruhů a pásů na komunikacích v hlavním i přidruženém dopravním prostoru, samostatných stezek pro cyklisty nebo smíšených stezek pro pěší a cyklisty, přejezdů komunikací, opatření na světelně řízených křižovatkách, provozu cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací a v pěších nebo obytných zónách apod.). Ve vyznačených trasách (koridorech) je realizace opatření nezbytná.

Síť koridorů cyklistické infrastruktury vychází z principu plánování nabídky vhodné dopravní infrastruktury a vytváření prostředí s vyváženou dopravní obslužností a vyrovnanými podmínkami pro jednotlivé druhy dopravy v souladu s dopravní strategií města i státu.
Koridory cyklistické infrastruktury zahrnují cyklistické trasy sloužící dopravní, rekreační i smíšené funkci, proto souběh koridorů v některých územích a lokalitách není závadou plánu, nýbrž záměrnou koncepcí vyplývající ze znalosti místních podmínek.
Úseky koridorů cyklistické infrastruktury, které reflektují a současně do návrhu potvrzují již realizovaná opatření pro cyklisty, mohou mít charakter polohově přesněji vymezené linie; jinak platí, že jsou v grafice standardně vázány zpravidla na osu komunikace, již má cyklistická infrastruktura sledovat.
Koridory cyklistické infrastruktury nestanovují konkrétní provedení opatření pro provoz cyklistů a neurčují přesnou polohu či způsob průjezdu cyklistů prostorem místních komunikací, popřípadě v bezprostředně sousedním území, ale stanoví požadavek na řešení místu odpovídající cyklistické infrastruktury.

Od stanovených koridorů se lze při rozhodování v území odchýlit pouze v případech, kdy se prokáže objektivní nerealizovatelnost vhodného opatření v rámci stanoveného koridoru, nebo bude nalezeno vhodnější propojení uzlů ve stanovených trasách, vyhovující svým charakterem dopravní nebo rekreační či smíšené funkci cyklotrasy a všeobecné podmínce regulativů ploch s rozdílným využitím. Odlišné řešení oproti regulativu koridoru cyklistické infrastruktury musí být doloženo návrhem alternativního vhodného řešení stopy v území. V opačném případě trvá nadále požadavek na řešení cyklistické infrastruktury v rámci koridorů v původní stopě dle územního plánu.

Zapracování následných korekcí průběhu koridorů cyklistické infrastruktury se předpokládá v rámci aktualizace územního plánu, zejména na podkladě přijatých odchylných řešení a podrobnějších prověření.

Vazba generelu na budoucí Strategický dokument Prahy 8

Generel bezmotorové dopravy vzniká v době, kdy bylo rozhodnuto, že městská část Praha 8 si nechá vypracovat celkový strategický dokument Prahy 8 na základě aktivního zapojení občanů do procesu přípravy a tvorby daného dokumentu.

Generel bezmotorové dopravy je tak první vlaštovkou, která má oznámit přípravu vyššího strategického dokumentu. Proto generel začíná představou vize, jaká by Praha 8 mohla být. Jedná se ale o vizi, která bude zkorigována strategickým dokumentem. Dále se generel zabývá vizí a obecnými otázkami dopravy, neboť bezmotorová doprava je její součástí a teprve až ve třetí rovině se dostáváme na úroveň bezmotorové dopravy.

VIZE městské části Praha 8 - Město s dobrou adresou

Slovní spojení „Města s dobrou adresu" poprvé zaznělo na stejnojmenné konferenci, které proběhla ve dnech 29. a 30. 4. 2015 v Olomouci. Snahou je, aby se co nejvíce měst přihlásilo k jejím myšlenkám a závěrům, proto budou její závěry zohledněny i v tomto generelu.

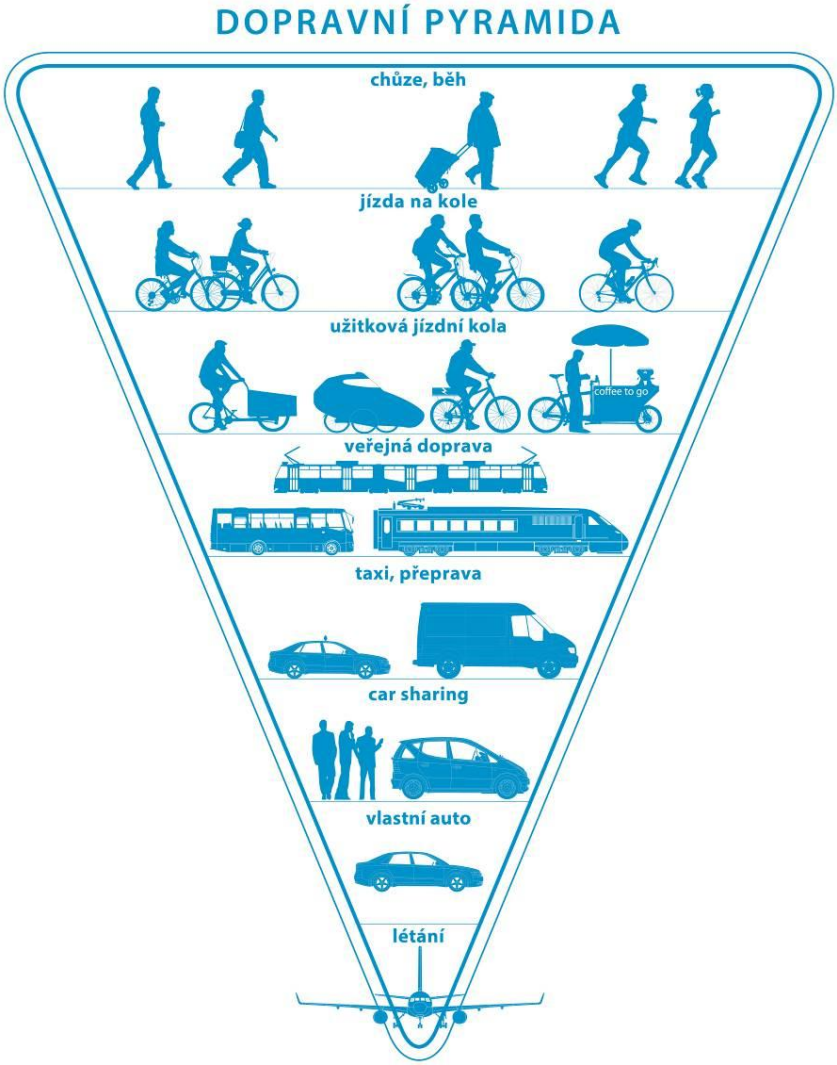
Chceme-li z Prahy 8 vytvořit atraktivní oblast pro bezmotorovou dopravu, je třeba mít jasnou vizi. Všem zdejším obyvatelům je třeba nabídnout možnost bezpečné, pohodlné a efektivní přepravy po území.
rostoucí populací a přibývajícími pracovními místy roste silný tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Hlavní problémy se týkají dopravní přetíženosti, hluku a znečištění. Způsob, jakým se se lidé přepravují uvnitř městské části Prahy 8 a vůbec po celé Praze, značně ovlivňuje kvalitu života ve městě. Proto potřebujeme nové vize budoucího uspořádání mobility na Praze 8 i v Praze jako celku.
Právě zde může začít diskuse nad oblastmi, kterých se může týkat „dobrá adresa":

1. **Každodenní život.** Dobré město nabízí dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život v ulicích i dalších veřejných lokalitách.
2. **Setkávání.** Dobré město je ideálním místem pro náhodná setkání s přáteli, známými i neznámými lidmi. Jedná se o prostor, kde můžeme vzájemně pozorovat, jak žijeme a jakými principy se řídíme. Setkávání, interakce a komunikace jsou nesmírně důležitými aspekty života.
3. **Bezpečnost.** Lidé z města, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, v něm vytvářejí pocit bezpečí. Vyjdeme-li z domu ven, všude kolem uvidíme lidské tváře.
4. **Městský prostor.** Dobré město je místem pro relaxaci a estetické zážitky – a to nejen pro zdejší obyvatele, ale i pro ty, kdo městem pouze procházejí nebo projíždějí.
5. **Zdravé město.** Dobré město je městem zdravým, bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky.
6. **Vysoká dostupnost.** V dobrém městě vždy existuje dopravní prostředek, jímž se snadno a včas dostanete z bodu A do bodu B. Koncepce dobrého města vyhovuje rozmanitým způsobům dopravy.
7. **Trvale udržitelná infrastruktura.** V dobrém městě je infrastruktura prioritou, díky čemuž se naprostá většina osob dokáže po městě efektivně přepravovat, aniž by přitom trpěla kvalita městského prostoru, obecná dostupnost či kvalita života.

Potřeba mobility může být naplněna pomocí různých dopravních prostředků. Člověk jednoduše bývá většinou majitelem hned několika dopravních prostředků, jež podle aktuálních potřeb střídá. Někdy může být nejefektivnější doprava na kole, jindy tramvají, autem nebo jednoduše pěšky. Vize budoucí mobility (nikoliv dopravy) vychází z předpokladu, že snadné střídání různých dopravních prostředků bude pro obyvatele přitažlivé. Vždy by měla existovat možnost zvolit si dopravní prostředek nebo jejich kombinaci, která umožní co nejpřímější a nejrychlejší cestu z bodu A do bodu B, aniž by utrpěla kvalita městského prostoru a života.

Vizi budoucí mobility dobře ukazuje dopravní pyramida *(viz obr. 1)*. Při každodenním cestování bychom měli využívat většinu dopravních prostředků z horní části pyramidy a jen minimum ze spodní.

Dostupnost by měla být v městské části Prahy 8 klíčový termín. Dostupnost znamená, že koncept městské části Prahy 8 umožňuje lidem dostat se snadno z jedné lokality do jiné, a to nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Dobré město a tedy i městská část Praha 8 má vysokou míru dostupnosti. Chodit pěšky i jezdit na kole ulicemi je jednoduché, bezpečné a atraktivní – a podobně atraktivní, účinná a flexibilní je jízda veřejnou dopravou.



Obr. 1: Dopravní pyramida

Ve „městě s dobrou adresou" a tedy v městské části Prahy 8 jde především o to, jak s dostupnými finančními prostředky co nejvíce zefektivnit městskou dopravu. Jak toho dosáhnout? Peníze by měly směřovat na vybudování efektivní infrastruktury, v jejímž rámci se bude přepravovat co největší počet osob při co nejnižších možných nákladech.

Pokud ale chceme investovat do cyklistické dopravy, pak je nutné si připomenout její výhody. Jízdní kolo je levné a flexibilní, je dobré pro zdraví člověka, neškodí životnímu prostředí a potřebuje jen velmi málo prostoru. V ruchu a shonu celé Prahy bývá často tím nejúčinnějším a nejefektivnějším dopravním prostředkem, navíc ho lze pohodlně kombinovat s dalšími dopravními prostředky, na což se hodně zapomíná. Kromě toho nemá negativní vliv na jiné účastníky dopravního provozu. Těmto vlastnostem může konkurovat jen velmi málo dopravních prostředků.

Pokud se lidé rozhodnou jezdit na kole, důvodem bývají primárně praktické a okamžité výhody, mezi něž patří rychlost, pohodlí a pozitivní vliv na zdraví. Jak roste počet cest vykonaných na kole, tyto výhody se zřetelně vyjevují a ovlivňují společnost i prostor, v němž se denně pohybujeme.

Celá Praha řeší problém s dopravní přetížeností a znečištěným ovzduším, jež mají značné ekonomické a zdravotní následky. Nelze přitom pochybovat o tom, že každý další kilometr ujetý na jízdním kole napomůže řešení většiny našich problémů. Z toho důvodu je využití městského prostoru ústředním bodem diskuze o budoucí podobě jak městské části Prahy 8, ale de facto i celé Prahy.

Vize mobility Prahy 8 = VIZE 25

Základem je zajistit **udržitelný rozvoj efektivního a bezpečného dopravního systému městské části Prahy 8. Základní Metodické nástroje pro dosažení daného cíle jsou uvedeny v příloze 1 tohoto dokumentu.**

Daný cíl se dá vyjádřit VIZÍ 25 (iniciativa Asociace měst pro cyklisty), neboli podpora rozvoje městské mobility jako systému s vyváženým podílem jednotlivých složek dopravy. Vizí tedy je, aby se cyklistická doprava v rovinatých oblastech do roku 2025 podílela minimálně 25% na celkové dělbě přepravní práce u cest do vzdálenosti 5 km. Vize 25 představuje systém městské mobility, který věnuje spravedlivou pozornost všem složkám dopravy, tedy individuální automobilové dopravě, cyklistické dopravě, veřejné a pěší dopravě (4 x 25% pozornost). Vize 25 proto má ovlivňovat všechny další koncepční a strategické dokumenty města. Odborné dokumenty by již neměly být připravovány izolovaně, ale integrovaně a společně. Jen tento přístup zabrání preferenci jedné dopravy před druhou a umožní vytvořit podmínky pro všechny dopravní prostředky a jejich uživatele.

V tomto kontextu je pak možné se dívat na podporu cyklistické dopravy, které se dají představit pomocí 11 klíčových tezí:

1. Cyklistická doprava je součástí dopravního systému, který kombinací všech druhů dopravy zajišťuje mobilitu ve městě. Pro mnohé cesty je možné volit různé dopravní prostředky. Generel bezmotorové dopravy (dále jen "generel") chce tyto možnosti volby ovlivnit ve prospěch jízdního kola. Zaměřuje se na to, aby část cest, které dnes připadají na automobilovou dopravu, se přesunula na dopravu cyklistickou, případně na její kombinaci s veřejnými dopravními prostředky.

2. Generel má přispět k uskutečňování stanovených cílů, formulovaných v plánu rozvoje dopravy

městské části Prahy 8, a má posílit fungování dopravy jako celku ve spolupůsobení se strategií pěší dopravy a podporou veřejné dopravy.

3. Generel konkretizuje a doplňuje na místní úrovni celostátní cíle, stanovené v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy 2013 – 2020.

4. Blízké obce ve Středočeském kraji mají společné cíle a zájmy, mj. i ohledně propojení cyklostezek v sousedství a vybudování regionální sítě cyklotras.

5. Městská část Praha 8 je přátelská k cyklistům a je městem krátkých cest – od místa bydliště k zařízením občanské vybavenosti a k sociální infrastruktuře, k pracovištím, rekreačním prostorám a k zastávkám veřejné dopravy. Hustota osídlení a polycentrální struktura městské části Prahy 8 zvýhodňují krátké cesty a krátké řetězce cest, které je možno překonávat na jízdním kole.

6. Generel podporuje cyklistickou dopravu jako komplexní systém. K tomu patří dobrá cyklistická infrastruktura pro cyklisty, dostatečné možnosti parkování a úschovy jízdních kol, optimální propojení s veřejnými dopravními prostředky, bezpečné podmínky dopravy, pestrá nabídka služeb, jakož i práce s informacemi pro veřejnost, zaměřená na jednotlivé cílové skupiny.

7. Rozhodujícím faktorem úspěchu podpory cyklistické dopravy je dlouhodobá kontinuita při sledování politických cílů cyklistické dopravy. Dále ukazuje, že dobré výsledky vyžadují kombinaci do budoucna orientovaných opatření v infrastruktuře a „měkkých" opatření při práci s veřejností a vytváření image.

8. Poptávka po přímých, pohodlných a bezpečných spojeních pro cyklistickou dopravu je zřejmá po celém území městské části Prahy 8. Je proto nutné dosáhnout dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu plošně: na hlavních trasách, ve vedlejších sítích, na hlavních dopravních silnicích, ve vnitřním městě, v zónách bydlení a pracovišť, jakož i v příměstských rekreačních územích. Lidé by měli mít možnost dojet k důležitým destinacím ve městě a jeho okolí na jízdním kole po atraktivních cestách.

9. Aby se podmínky pro cyklistickou dopravu mohly zlepšovat trvale a plošně, musí být na zájmy cyklistické dopravy brán ohled při realizaci všech opatření ve veřejném silničním prostoru tak, aby odpovídajícím způsobem zahrnovala její zamýšlený budoucí význam. To platí jak v případě přidělování ploch a prostředků pro provoz jízdních kol i jejich parkování, tak v případě stanovení priorit pro řízení dopravy světelnými signály, dopravních řešení kolem probíhajících staveb a objížděk, zlepšování dopravní bezpečnosti nebo čištění ulic a zimní údržby.

10. K překonání předsudků a psychických zábran vůči používání jízdního kola v každodenní dopravě je třeba cílené práce s veřejností, která spočívá v oslovení potenciálního uživatele jízdního kola a schopnosti ovlivnit jeho volbu dopravního prostředku. Zkvalitnění vnějších rámcových podmínek pro cyklistickou dopravu musí být doplněno informační a veřejnou prací s přesně vybranými cílovými skupinami, jejímž cílem je zlepšit atmosféru ve společnosti ve prospěch cyklistické dopravy a vzájemnou ohleduplnost všech účastníků dopravy, která posílí subjektivní pocit bezpečí a ochotu používat jízdní kolo.

11. A na této jednoduché filosofii je pak možné postavit **pozitivní marketing jízdních kol. Jednoduše musí být vidět, že jízdní kolo je vítáno.**

Komplexní pohled na podporu cyklistické dopravy

Úvodem – definování problému

Individuální automobilová doprava se stala neodmyslitelnou součástí našeho života. Má to ovšem i své negativní důsledky - spotřebovává obrovskou část prostoru, obyvatelé měst, včetně městské části Prahy 8 mají stále větší potíže s nepříjemným hlukem a znečištěným ovzduším. Nicméně největším problémem zůstává čas a prostor, tj. popojíždění automobily v dopravních zácpách a následné hledání parkování. Problém je možno řešit buď výstavbou další infrastruktury anebo podporovat dopravní politiku, která podpoří všechny druhy dopravy takovým způsobem, že si nebudou vzájemně konkurovat, ale budou se naopak doplňovat či spolupracovat. Konkrétní čísla z výzkumů dokazují, jak navýšení počtu cyklistů ve městech zlepší plynulost provozu, ulice se stanou průchodnější a průměrná cestovní rychlost automobilů se dokonce zvýší. Kola a auta spolu nemají ve městě soupeřit, ale vzájemně se doplňovat a pomáhat si. Spolu s pěší a veřejnou dopravou by ve fungující městské části Prahy 8 měly být v rovnováze.

Výchozí podklady z evropské a národní úrovně

Cyklistická doprava by se už tedy neměla řešit izolovaně uvnitř městské části Prahy 8, ale jako **součást plánu udržitelné městské mobility**. Městská část Praha 8 je stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení je možné vidět v sadě opatření, ať už je to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury, propojení cyklistické a veřejné dopravy, či osvětových opatření.

Krátká obecná charakteristika:

1. Evropská unie ve svých strategických dokumentech a navazujících evropských fondech řeší celkové problémy, které s sebou přináší doprava. Základní problém ovšem je, že doprava se ve městech nevnímá, ani neřeší integrovaně. Koncepční dokumenty jsou stále realizovány izolovaně a dělené na řešení automobilové dopravy, dopravy v klidu, hromadné veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Často se pak stane, že např. generel cyklodopravy na jedné ulici navrhuje cyklistický pruh a generel parkování na stejné ulici navrhne místo pro parkování. Místo nich by možná mohly být generely uličního prostoru (nebo zklidňování), které však neexistují.
2. Evropská unie tak přichází s novým konceptem realizace plánů udržitelné městské/regionální mobility, jehož hlavním cílem je způsobit změnu v podílu přepravní práce, kterou je možno docílit kombinací infrastrukturních projektů (se zaměřením na veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu), regulačních opatření (především v oblasti parkování) a osvětových akcí, které mají motivovat občany, aby svá auta nechávali doma.
3. Zjednodušeně – mezi městy západní, střední a východní Evropy existuje jeden podstatný rozdíl. Představitelé západních měst hovoří o cyklodopravě jako o součásti dopravy, se kterou moderní města musejí počítat. Hovoří se zde o nástrojích, které mají obyvatele měst motivovat k častějšímu použití některé z „koalice udržitelné dopravy" (tedy veřejné dopravy, cyklodopravy a pěší dopravy). V Česku se hovoří o alternativní dopravě.
4. Tento generel bezmotorové dopravy bude tak nejen zaměřen na podporu cyklistické dopravy, ale bude vést městskou část Praha 8 k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila izolovaně, ale integrovaně, jednak spolu s dalšími druhy dopravy, ale především společně v rámci integrovaného strategického dokumentu městské části Prahy 8. Doprava opravdu není záležitostí jednoho místa. Jak často se stane, že mladí lidé se vezmou a odstěhují se na venkov, který nabízí čerstvý vzduch, přírodu a prostor. Ale i oni řeší, jak se dostat do práce,

na nákupy i za volnočasovými aktivitami. Pro dospělé to není problém, ale v momentě, kdy si založí rodinu, začíná problém. Musíme začít řešit i jejich mobilitu, potřebujeme řešit jejich kroužky, ale pokud nefunguje veřejná doprava, neexistují cyklistické stezky a ani neexistují úschovny kol na nádraží, pak nemají jinou možnost než použít automobil a to několikrát denně tam i zpět. To je důkazem, jak je mobilita propojena a jak jedno město, obec ovlivňuje to druhé.

5. Cílem je zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras), kde bude možné využit jízdní kolo při cestách do 5 km. S využitím metra a tramvají se pak tento rádius ještě prodlužuje.
6. Na městskou část Praha 8 je třeba se začít dívat nejen z pohledu dospělých, ale především očima dětí, studentů či seniorů. Například dopravní průzkumy jsou většinou spojené jen s cestami do práce či do škol, ale prakticky už neřeší mobilitu dětí na cestách do jejich zájmových kroužků. Dříve se jezdilo na tréninky na kole, dnes se rodiče již bojí děti pustit kvůli dopravě a nedostatečné cyklistické infrastruktuře.

Evropské strategické dokumenty

- Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu, Téma č. 1 – podpora integrovaných politik.
- Komise Evropských společenství: Bílá kniha o dopravě, která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050.
- Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility. EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.
- Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020.

Národní strategické dokumenty

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020 (usnesení Vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013).
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválená usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců
- V roce 2015 by měla Vláda ČR schválit „Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České Republice v rámci Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí"

Řešení pomocí Plánů udržitelné městské mobility

V tomto případě si již brzy Hlavní město Praha nechá vypracovat Plán udržitelné městské mobility, což bude mít vliv i na městskou část Praha 8. Proto je dobré si připomenout základní principy takového plánu a současně na nich položit základy tohoto generelu bezmotorové dopravy.

Komplexní problémy dopravního systému lze řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup jediným způsobem, jak najít dlouhodobé řešení v oblasti mobility. Tyto vzájemně propojené podmínky jsou charakteristické zejména pro městské struktury. Pokud tyto aspekty nerespektujeme, může to vést nejen ke špatně vynaloženým investicím, ale také k již nevratným procesům.

Moderní plánování vychází z „paralelního modelu", který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního systému. Dopravní pokrok zde znamená zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V dopravním plánování tedy nemá být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. **Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často zhoršuje.**

V současné době tedy již nejde jen o výstavbu cyklistických stezek, ale především o řešení bezpečného pohybu cyklistů po městě, v našem případě po městské části Praha 8 a o změnu dopravního chování, která má vést ke zvýšení kvality života. Tento obecný přístup je spojován s novým termínem – realizace plánů udržitelné městské mobility (PUMM), kde se samozřejmě řeší daleko více opatření než cyklistická doprava. Ale tyto plány přináší nový pohled na dopravu, včetně cyklistické. Proto i tento generel bezmotorové dopravy také podporuje realizaci cyklistických pruhů i na hlavních komunikacích, pokud šířkové uspořádání komunikace umožnuje jejich realizaci. V některých případech se totiž jedná o efektivnější řešení než výstavba cyklistických stezek.

Tento generel bezmotorové dopravy tak poukazuje i na fakt, že dopravní problémy vznikají často i daleko za hranicemi městské části Praha 8, až ve Středočeském kraji. Když špatně funguje veřejná doprava a nebude-li propojena s cyklistickou dopravou, tak lidé budou dojíždět za prací do měst auty. Proto je třeba uvažovat v kontextu širšího území, než jen v rámci městské části Praha 8.

Samotný plán udržitelné městské mobility (SUMP) je postaven na těchto pilířích:

- Závazek udržitelnosti
- Integrovaný přístup
- Důraz na dosažení měřitelných cílů
- Zvažování dopravních nákladů a přínosů
- Participační přístup
    - Zapojení veřejnosti a zájmových subjektů do procesu SUMP
    - Zapojení všech, i soukromých, dopravců do celkové nabídky (informačně i reálně)
- Digitální evidence pohybu lidí a plateb
- Předpokládaná doba tvorby je 18-24 měsíců
- Nejedná se o tradiční dopravní generely, proto SUMP vyžaduje jiný technický pohled i politický postoj
- Ekologický přístup (zóny, cyklisti a pěší)
- Zvýhodnění udržitelného chování a znevýhodnění automobilové dopravy

Integrované dopravní plánování – „nové" obecné principy

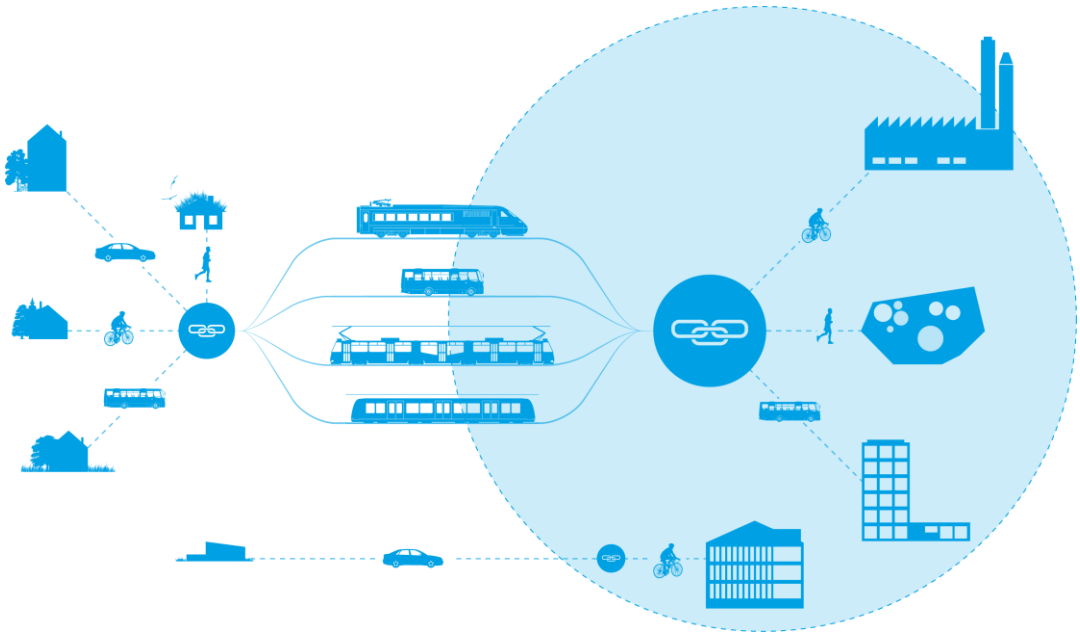
Komplexní problémy dopravního systému lze řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup jediným způsobem, jak najít dlouhodobé řešení v oblasti mobility. Tyto vzájemně propojené podmínky jsou charakteristické zejména pro městské struktury. Pokud tyto aspekty nerespektujeme, může to vést nejen ke špatně vynaloženým investicím, ale také k již nevratným procesům.

Integrované dopravní plánování musí nabídnout rychlé a bezpečné cesty pro jízdní kola, bez zbytečných objížděk a bariér všeho druhu. Je nutné dosáhnout toho, aby cyklodoprava byla konkurenceschopná a bezpečná.

Důležitou úlohou plánování je hledání kompromisu mezi mnohdy protichůdnými zájmy. Hledání shody je důležité zejména proto, že plánování cyklistiky nikdy neprobíhá samo o sobě, ale v těsné souvislosti s dalšími druhy dopravy a rozvojem města a to vše v rámci celkové politické atmosféry a daných finančních možností.

Aby bylo zavádění cyklistiky účinné, musí být součástí integrované dopravní strategie zahrnující všechny druhy dopravy a musí být posíleno souvisejícími plány a postupy, jako je územní plánování, strategie rozvoje města nebo také socioekonomické strategie. Tyto strategie se totiž navzájem ovlivňují. Jednotná celistvá dopravní politika vyvažuje různé způsoby dopravy a dopravní prostor tak, že každému dopravnímu prostředku dává svoji funkci v rámci systému dopravní obslužnosti území. Výsledkem úspěšné dopravní politiky je, že cestovní doba všech uživatelů se zkrátí. Městská část Praha 8 a celá Praha bude bezpečnější a kvalita života všech občanů se zvedne bez ohledu na to, zdali jsou cyklisté či necyklisté.

I když je daný dokument zaměřen na podporu cyklistické dopravy a na mapování cyklistické infrastruktury, tak je třeba uvažovat o kombinované dopravě, která umožňuje lidem dostat se z jednoho místa na druhé nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Asi nejvýstižněji to dokladuje níže uvedený obrázek.



Obr. 2: Schéma dopravního chování

Jinými slovy nelze na prvním místě hovořit o podpoře cyklistické dopravy, ale o plánu udržitelné městské mobility. Málo se hovoří o propojení cyklistické a veřejné dopravy jako celku, kde kolo by mělo patřit do celkového systému veřejné dopravy, resp. kombinované dopravy *(viz obr. 5)*. Je třeba konstatovat, že kvůli rostoucí urbanizací se zvýšila závislost na automobilech a mnoho dnešních rezidenčních oblastí a nákupních center je vyprojektováno pro potřebu aut. Cyklisté se často necítí v takovém prostředí bezpečně a jsou odrazováni od jízdy na kole.

Závěrečné shrnutí

Plánování cyklistické dopravy je plánem postupné integrace cyklistů do dopravní infrastruktury v městské části Praha 8. Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojímání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňující pohyb

z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale (citace): *především příjemným místem, kde se lidé potkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje tehdy, když je čím dál tím více lidí motivováno k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu ve veřejných prostranstvích (Jan Gehl – Města pro lidi).*

Cílem plánování cyklistické dopravy je přispět k vytvoření takového místa, ve kterém nejde jen o plánování a postupné realizování co nejvíce kilometrů speciální cyklistické infrastruktury. Jde o to, vytvořit na území celého města podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů a zároveň s tím nabídnout jistou míru kvality. Ta souvisí se spojitostí, atraktivitou propojení a v neposlední řadě i s plynulostí pohybu. Právě kvalita dopravní cesty může sehrát rozhodující roli při výběru dopravního prostředku.

Cyklistika může být velkým pomocníkem pro efektní, udržitelnou a zdravou městskou dopravu. Vytváření městského prostředí, které s jízdními koly počítá, má určitá daná pravidla, která je dobré mít vždy na paměti. V kontextu cyklistiky je třeba naplnit pět základních požadavků:

- celistvost (spojitost)
- přímost (ve smyslu vzdálenosti i času)
- bezpečnost
- komfort
- atraktivita

Ačkoli jsou komfort a atraktivita důležitými parametry, na úrovni plánování sítě nehrají tak velikou roli. Týkají se spíše otázky konkrétní podoby infrastruktury a jejich interakce s ostatními druhy dopravy.

V dopravním a územním plánování by tedy neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často, zejména ve větších městech zhoršuje.

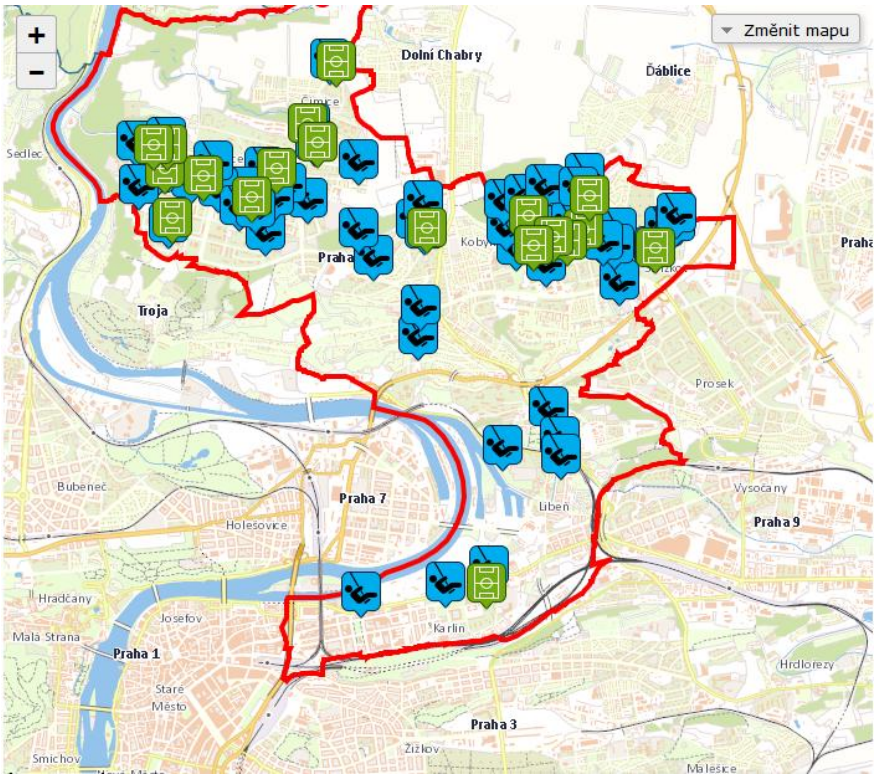
Charakteristika bezmotorové dopravy v území městské části Prahy 8

Praha 8 je členitá městská část rozpínající se z velké části na kopcích severně od centra metropole - tady naleznete Kobylisy, Bohnice, Prosek a Čimice. Patří sem ale i stará zástavba Karlína a Libně, která leží východně od Prahy 1 při pravém břehu Vltavy. Dohromady bydlí na Praze 8 asi 105 tisíc lidí. Pod městskou část patří například oblast Florence s autobusovým nádražím, nemocnice Bulovka či areál psychiatrické léčebny Bohnice.

Charakteristika území

- Městská část Praha 8 vykonává přenesenou působnost státní správy i pro městské části Praha-Ďáblice, Praha-Dolní Chabry a Praha-Březiněves, tj. pro celé území obvodu Praha 8. Území Prahy 8 jako jednoho z 22 pražských správních obvodů podle systému zavedeného 1. ledna 2002 je tak totožné s územím Prahy 8 jako jednoho z 10 obvodů členění Prahy v rámci územního členění státu.

- Území městské části Praha 8 zahrnuje celá katastrální území Bohnice, Kobylisy, Čimice a Karlín a části katastrálních území Libeň (hlavní část), Troja (horní část), Střížkov, Nové Město (malá část v oblasti ÚAN Florenc) a Žižkov (nepatrná část).



Obr. 3: mapa území městské části Prahy 8

Charakteristika obyvatel městské části Praha 8

V tomto případě generel bezmotorové dopravy nechce analyzovat, kdo v této městské části žije, kolik z nich je mladých, výdělečně činných či seniorů. Generel bezmotorové dopravy chce podpořit aktivní způsob života v Praze 8. To lze dosáhnout tím, že jsou zde vytvořeny dobré podmínky pro jízdu na kole, chůzi (procházky), běh, inline, neboli vytvořit takové podmínky, aby člověk mohl být aktivní a měl kde se pohybovat. Nejde jen o volnočasové aktivity, ale prostě aby si člověk zařadil pohyb do svého života.

Paradoxně Generel bezmotorové dopravy nemá být prioritně o cyklistické dopravě, o potřebě budovat cyklostezky, cyklopruhy, ale o tom, co tato infrastruktura může udělat pro obyvatele Prahy 8.

Odborná literatura sice popisuje postup a ukazuje některá výsledná řešení, avšak při absenci určitého citu a prozkoumání místního života lze navrhnout sice legislativně správné, avšak pro místo nevhodné řešení. Ani příznivá legislativa a ani technická literatura pak neobstojí. Příkladem může být ulice Žernosecká v Praze 8. Část ulice již opatření pro cyklodopravu obsahuje – je jím rozdělená stezka pro chodce a cyklisty v trase A283. Ve zbývající části cokoliv chybí, přestože tuto část ulice lidé na kolech taktéž využívají. Nutno si uvědomit, že obyvatelé Prahy 8 nejezdí jen po značených cyklotrasách. A283 byla vyznačena ke stanici metra – to je v pořádku, ale co ve zbývající části? To jezdí lidé na kolech jen v jednom koridoru?

Znáte to tam? Je tam klasický chodník, šířky kolem 3,0 m, docela dobře využitelný pro cyklistickou dopravu. Dříve bych neváhal a už bych zde něco navrhnul – zřejmě ve smyslu pokračování oddělené stezky, ale nyní jsem se zarazil a chvíli v místě spočinul a sledoval život. Začal jsem se dívat na chodník z pohledu více druhů uživatelů. Ve výsledku se nabízí prakticky tři možnosti řešení:

1. Neudělám nic a nechám stav takový, jaký je. Vždyť jsem na chodníku potkal sympatické holky, které si pro sebe vyhodnotily, že jízda na chodníku je bezpečnější než po silnici – že neohrozí sebe ani ostatní a to proto, že touto ulicí v onu dobu skoro nikdo nešel. Má to ale problém. V případě přítomnosti Policie by dostaly pokutu i přesto, že třeba nikoho neomezily ani neohrozily. De jure by to bylo v pořádku. Ohradí-li se člověk, mnohdy se dozví: "…nejste-li spokojeni a bojíte se jet s automobily, použijte jiný dopravní prostředek". Ano i to je z praxe a dokonce ústy příslušníka Policie.
2. Dále je možné navrhnout společnou stezku pro chodce a cyklisty, známou jako C9 anebo kvůli bezbariérové vyhlášce stezku rozdělenou, jako je tomu již v realizované části ulice Žernosecká. Bude to dražší, pro cyklisty i chodce stísněnější (tedy méně komfortní), mnohdy vzniknou další kolizní místa v místech křížení, ale suma sumárum – bude to legislativně nejčistší a o to z úředního hlediska jde primárně. Mnozí svou jízdu určitě přizpůsobí, ale určitě se nevyhoví široké skupině uživatelů, rozhodně ne každodenním cyklistům. Stezka totiž znamená povinnost ji v daném směru použít a i zde v Žernosecké lze potkat každého třetího cyklistu ve vozovce, který stezku ignoruje. Důvodem je buď absence souvislosti v požadovaném směru anebo

charakter a rychlost jízdy. Proč by rychle jedoucí cyklista musel použít infrastrukturu navrženou na pomalou a opatrnou jízdu? Realita je taková, že i tento cyklista jedoucí ve vozovce má být správně pokutován a z vozovky vykázán. Jenže ve výsledku: částí ulice musím jet jako cyklista po vozovce a částí zase musím po stezce a to i přesto, že se v obou případech jedná o naprosto stejný provoz. Jediným důvodem je tedy legislativa.

3. Řešením může být připuštění cyklistů na chodník. Na některých místech v ČR lze najít obdobnou pěší zónu v liniovém provedení značenou jako stezka pro chodce s povoleným provozem jízdních kol. Chodec primárně využívá práv jako v pěší zóně, cyklista se přizpůsobuje. Současně se nejedná o povinnost použít tuto stezku – zůstává zde možnost. Pokud dojde ke kolizi, je na policistovi, aby situaci vyhodnotil a označil viníka. Stezka s povoleným vjezdem jízdních kol mu to zásadně zlehčuje. Cyklista se srazil s chodcem – může za to, neboť nedával pozor! Toto opatření se zatím provádí zřídka a jako doplňkové – ne v hlavních a hodně vytížených koridorech. Přestože jsme byli ujištění na půdě MD ČR, že je toto opatření legislativně možné, není popsáno v rámci technické literatury, takže ho převážná většina úředních složek nechce znát natož akceptovat.

Jaké řešení by tedy Generel bezmotorové dopravy měl navrhnout? Možná by stačilo tak málo. Přestat vidět cyklisty jako účastníky provozu, ale jako obyvatele Prahy 8, přestat myslet úředně a přestat myslet v liniích ale v ploše. Pro sympatické holky by generel navrhnul buď stezku společnou či oddělenou, nebo je jen legálně pustil na chodník, jiným by zase dovolil jet po silnici, aniž by dostali pokutu. Je to jednoduché – lehce upravit legislativu a doplnit technické standardy. Pokud chceme brát vážně řeči o plánech udržitelné městské mobilitě a současně nechceme, aby Prahu 8 svazovaly důsledky přemíry automobilové dopravy, pak musíme začít u toho, abychom těm lidem, kteří chtějí jezdit nejen po Praze 8 na kole, život a svobodnou volbu vhodného dopravního prostředku usnadňovali, ne jim přepravování naopak komplikovali, či nabízeli jen jednu či dvě omezené možnosti.

Vazba na legislativu, metodiky a územní plánování

Obecný úvod

Zorientovat se v legislativě jakékoliv země nebývá jednoduché. Pokusíme se zde v rychlosti shrnout hierarchii a poradit, co a kde hledat.

Nejdříve je třeba rozlišovat legislativní nařízení od technických předpisů a metodických dokumentů. Legislativa je závazná vždy, zatímco technické předpisy pouze tehdy, když se na ně nějaká legislativa přímo odkazuje. Zpravidla je však dodržení technických předpisů vyžadováno orgány státní správy a samosprávy, neboť se jedná o schválené postupy, řešení a materiály a v případě, že budou dodrženy, bude moci být zajištěn odpovídající kvalitativní standard řešení. Ten má pak vliv především na bezpečnost dopravy.

Legislativa zahrnuje zákony a prováděcí vyhlášky, mezi technické předpisy lze řadit České státní normy (ČSN), technické a kvalitativní podmínky, vzorové listy a metodické pokyny.

Dále je třeba rozlišovat legislativu a předpisy v současnosti platné a připravované.

Zákony a vyhlášky

Základní kategorizace pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady najdete v zákoně č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění.
Veškeré informace, co se týkají chování, tj. práv a povinností, najdete v zákoně č. 361/2000 Sb. „O provozu na pozemních komunikacích" v platném znění.

Dopravní značení včetně schváleného zařízení + úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích ustanovuje Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., v platném znění. Dne 14. 9. 2010 vstoupila v platnost vyhláška Ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb., která mj. zavádí nové dopravní značky pro cyklisty. Vyhláška č. 247/2010 Sb., mění vyhlášku č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Důležitá je rovněž vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Jak má vypadat jízdní kolo a co všechno za jízdní kola považovat lze, to definuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (Příloha č. 13 vymezuje technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky).

V obecné rovině se musí vztáhnout na výstavbu cyklistických komunikací i stavební zákon (183/2006 Sb.) a vodní zákon (150/2010 Sb., 254/2001 Sb.), podle nichž orgány státní správy vydávají rozhodnutí. V případě stavebního zákona se k výstavbě cyklistických komunikací přistupuje stejně jako v případě jakékoliv jiné pozemní komunikace. K cyklistické dopravě se rovněž vztahuje Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích, případně vyhláška o

obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace – č. 398/2009 Sb.

Technické předpisy

Přehled nejdůležitějších technických předpisů, ve kterých lze najít to nejdůležitější pro projektování v souvislosti s cyklistickou dopravou:

České státní normy

- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (především kapitola 10.4)
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy (dopor. kap. 6.9)
- ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť
- ČSN 73 6109 Projektování polních cest

Technické podmínky

- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (05/2006, Koura publishing)
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (2. vydání, aktualizace 02/2012, CDV, v. v. i.)
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích (03/2006, CDV, v. v. i.)
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón, 12/2008, Koura publishing)
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (2. vydání, aktualizace 02/2012, CDV, v. v. i.)
- TP 142 Parkovací zařízení (sloupky, zahrazovací zařízení apod.), 01/2001, Silniční vývoj, spol. s r. o.
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích (04/2005, CDV, v. v. i.)¨
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikacích (+ dodatek 09/2010, VUT Brno, Roadconsult)
- TP 218 Navrhování zón 30 (01/2010, CDV, v. v. i.)

Vzorové listy

- VL 6.1 Vzorové listy „Svislé dopravní značení"
- VL 6.2 Vzorové listy „Vodorovné dopravní značení" (více viz dále)
- VL 6.3 Vzorové listy „Dopravní zařízení"
- VL 7 Vzorové listy „Vybrané prvky místních komunikací pro zklidňování dopravy" (Zóny 30)

Metodika – metodické materiály

Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP (2009/05)

Metodická pomůcka vznikla jako dočasná náhrada za nedostatečnou technickou literaturu i legislativu pro stanovení základních principů a pravidel pro realizaci cyklopruhů a piktogramových koridorů pro cyklisty tak, aby jejich realizace byla jednotná a bezpečná, zejména s ohledem na zajištění optimální skladebnosti a minimálních bočních bezpečnostních odstupů. Materiál je zjednodušený tak, aby jej mohli používat zejména projektanti, úředníci i realizační firmy. V případě cyklistických pruhů byly především překlenuty dílčí rozpory mezi jednotlivými normami a technickými podmínkami, které nastaly během přípravy a realizace pilotních opatření. V případě piktogramového koridoru pro cyklisty

se jednalo o zavedení v ČR zcela nového opatření po vzoru některých zemí (zejm. Francie), které efektivněji hospodaří s prostorem, ale nemělo přímou oporu v tehdejší legislativě.

Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP (rozšířená pracovní verze 2010/07)

Rozšířená pracovní verze metodické pomůcky vznikla po 14 měsících od vydání první metodické pomůcky. Byla doplněna další integrační opatření a zásady pro jejich použití (například prostory pro cyklisty) a řada dalších principů pro skladebnost profilů (například ve vztahu k tramvajovým tratím) nebo situační řešení (například pro cykloobousměrky). V souvislosti s probíhající změnou vyhlášky 30/2001 Sb. bylo upraveno označení piktogramového koridoru pro cyklisty, který již není pouhým nápisem na vozovce (V 15), ale samostatně definovanou vodorovnou dopravní značkou (V 20). Metodická pomůcka měla být nahrazena novými technickými podmínkami pro navrhování komunikací pro cyklisty (TP 179), což se však ani po 5 letech od jejího dokončení nestalo.

Praha cyklistická – návod k použití města na kole i bez něj (2009 + 2010)

Praha cyklistická vznikla jako osvětová výstava na jaře roku 2009, aby seznámila širokou uživatelskou i odbornou veřejnost se základními principy používání jízdního kola a jednotlivých cyklistických opatření z pohledu všech uživatelů, zejména formou popisu různých situací a zásad chování a bodových shrnutí. Text je doprovozen mnoha názornými fotografiemi a schématy. Na jaře 2010 vznikla rozšířená verze výstavy o další nově zaváděná opatření (piktogramové koridory pro cyklisty a vyhrazené BUS+cyklo+TAXI pruhy) a byla vytvořena brožura se stejným obsahem.

Parkování jízdních kol, snadno a rychle (2011)

Metodická příručka **Parkování jízdních kol, snadno a rychle** vznikla v rámci italského projektu BICY (města a regiony pro cyklistiku). Stručně a výstižně shrnuje základní pravidla pro tvorbu parkovací infrastruktury. Kritéria i parametry jsou doplněny o fotografie realizací. Najdete zde i doporučené kapacity parkovišť u jednotlivých zařízení.

Více o parkovací infrastruktuře najdete na stránkách www.cyklodoprava.cz

Metodika značení dálkových cyklotras (2013)

Metodiky zpracované Nadací Partnerství, slouží jako pomůcky při značení nejen dálkových cyklotras. V dokumentu **Dálkové cyklotrasy v ČR – Tvorba, propagace a značení** je přehled všech dálkových tras v ČR, je zde vysvětlen jejich princip, význam a způsob značení. Doplněním je pak samotná **Metodika značení dálkových cyklotras v ČR**. V této části jsou uvedeny základní pravidla pro tvorbu směrového značení tak, aby bylo pochopitelné i pro návštěvníky ze zahraničí.

40 lekcí cyklodopravy pro odborníky (2013)

Učební materiál Cyklistické akademie slouží všem, kteří se chtějí vzdělat v rozvoji cyklistické dopravy. Čtyřicet lekcí, každá po dvou stranách, se dotýkají všech oblastí cyklistické dopravy. Publikace obsahuje tematický průřez od strategie, přes finance, bezpečnost, infrastrukturu až po marketing. Po přečtení získáte základní vhled do problematiky a informace o tom, kde získat podrobnější znalosti.

Pražské stavební předpisy (2014)

Pražské stavební předpisy jsou provádějící předpis ke stavebnímu zákonu, stanovují pro hlavní město Prahu „obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby". Předpis přináší jasná pravidla pro vymezování veřejných prostranství a jejich kvalitativní standard. V rámci uceleného přístupu k utváření veřejných prostranství přináší nově oproti starému předpisu několik základních podpůrných principů i pro cyklistickou dopravu, zejména zajištění kontinuity tras, městotvornost úrovňových řešení, zklidňování a integraci cyklodopravy dle významu ulice nebo přednostní zřizování zvýšených stezkových přejezdů při křížení stezek a napojení vedlejších komunikací. Při výstavbě budov je taktéž nově podpořeno zajištění míst pro parkování jízdních kol.

Manuál tvorby veřejných prostranství (2014)

Manuál přináší **principy, pravidla, doporučení a kritéria tvorby veřejných prostranství**, definuje kvalitu veřejných prostranství, reaguje na dlouhodobě neřešené problémy a zabývá se nástroji ke zlepšení situace od celku až po detail. Zlepšování podmínek pro cyklistickou dopravu je tak integrální součástí celostního přístupu, což je vhodnější i výhodnější než pouze samostatné vytváření nebo obhajování pouze cyklistických opatření. Cyklistické dopravě je zde sice věnována i samostatná kapitola, nicméně předpoklady pro tvorbu prostředí přívětivého i pro jízdu na kole jsou plně propsány do všech úrovní podrobnosti přípravy: od celkového charakteru uspořádání veřejných prostranství přes principy řešení různých situací až po detail materiálového provedení.

Zdroj: http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/dokumenty/metodika/index.html

Úloha generelu v procesu územního plánování

Generel cyklistické dopravy je jedním z územně plánovacích podkladů, konkrétně pak územní studií. Označení „generel" je reziduem z dob platnosti starého stavebního zákona č. 50/1976 Sb., který je od 1. 1. 2007 nahrazen novým stavebním zákonem č. 183/2006 Sb., v němž původní náplni a účelu „generelu" odpovídá nově „územní studie". Označení „generel" je však nejen mezi odbornou, ale především mezi laickou veřejností tak hluboce zakořeněno, že se běžně užívá dodnes.

Generel, nebo tedy správně územní studie, může sloužit čistě jako podklad pro územně plánovací činnost obce / města, zpravidla je ovšem zpracováván(a) jako podklad pro zpracování nového územního plánu nebo jeho změny, nebo dokonce jako podklad pro rozhodování stavebního úřadu v procesu umisťování staveb (v případě, že je územní studie zaregistrována v evidenci územně plánovací činnosti postupem dle stavebního zákona).

Stavební zákon:
HLAVA III - NÁSTROJE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ
Díl 1
Územně plánovací podklady
§ 25
Územně plánovací podklady tvoří územně analytické podklady, které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území a územní studie, které ověřují možnosti a podmínky změn v území; slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území.

§ 26
Územně analytické podklady

1. Územně analytické podklady obsahují zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývajících z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území (dále jen "limity využití území"), záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci (dále jen "rozbor udržitelného rozvoje území").
2. Náležitosti obsahu územně analytických podkladů stanoví prováděcí právní předpis.

§ 30
Územní studie

1. Územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.
2. Pořizovatel pořizuje územní studii v případech, kdy je to uloženo územně plánovací dokumentací, z vlastního nebo jiného podnětu. V zadání územní studie určí pořizovatel její obsah, rozsah, cíle a účel.
3. Pořízení územní studie z jiného podnětu může pořizovatel podmínit úplnou nebo částečnou úhradou nákladů od toho, kdo tento podnět podal.
4. Pořizovatel územní studie podá poté, kdy schválil možnost jejího využití jako podkladu pro zpracování, aktualizaci nebo změnu územně plánovací dokumentace, návrh na vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti.

Z uvedeného vyplývá, že návrhy vyplývající z **Generelu cyklistické dopravy, podobně jako ze všech ostatních oborových generelů či územních studií, se stávají závaznými pro rozhodování v území až po zapracování do územního plánu a jeho vydání opatřením obecné povahy.**

Zavedení nově navrhovaných legislativních změn do návrhu generelu

Šest let se připravovaly cyklolegislativní změny - když se to už skoro podařilo, tak by bylo dobré, aby tento generel již s těmito návrhy počítal. Samozřejmě mohou být aplikované až po změně zákona, ale je možné tento čas využít k projednání uplatnění těchto návrhů v praxi, konkrétně na území městské části Prahy 8. Zejména se jedná o tyto tři možnosti, které mohou zatraktivnit Prahu 8.

1) Možnost využití víceúčelového pruhu pro cyklisty

příklad z Mikulova. Foto: archiv Asociace měst pro cyklisty

příklad současného použití v zahraničí (Nizozemsko)

2) Cyklistická zóna

příklad použití „Cyklistické ulice" z Berlína

3) Možnost jízdy cyklistů po chodníku (dá se ošetřit dodatkovou tabulkou – „jízda cyklistů povolena"

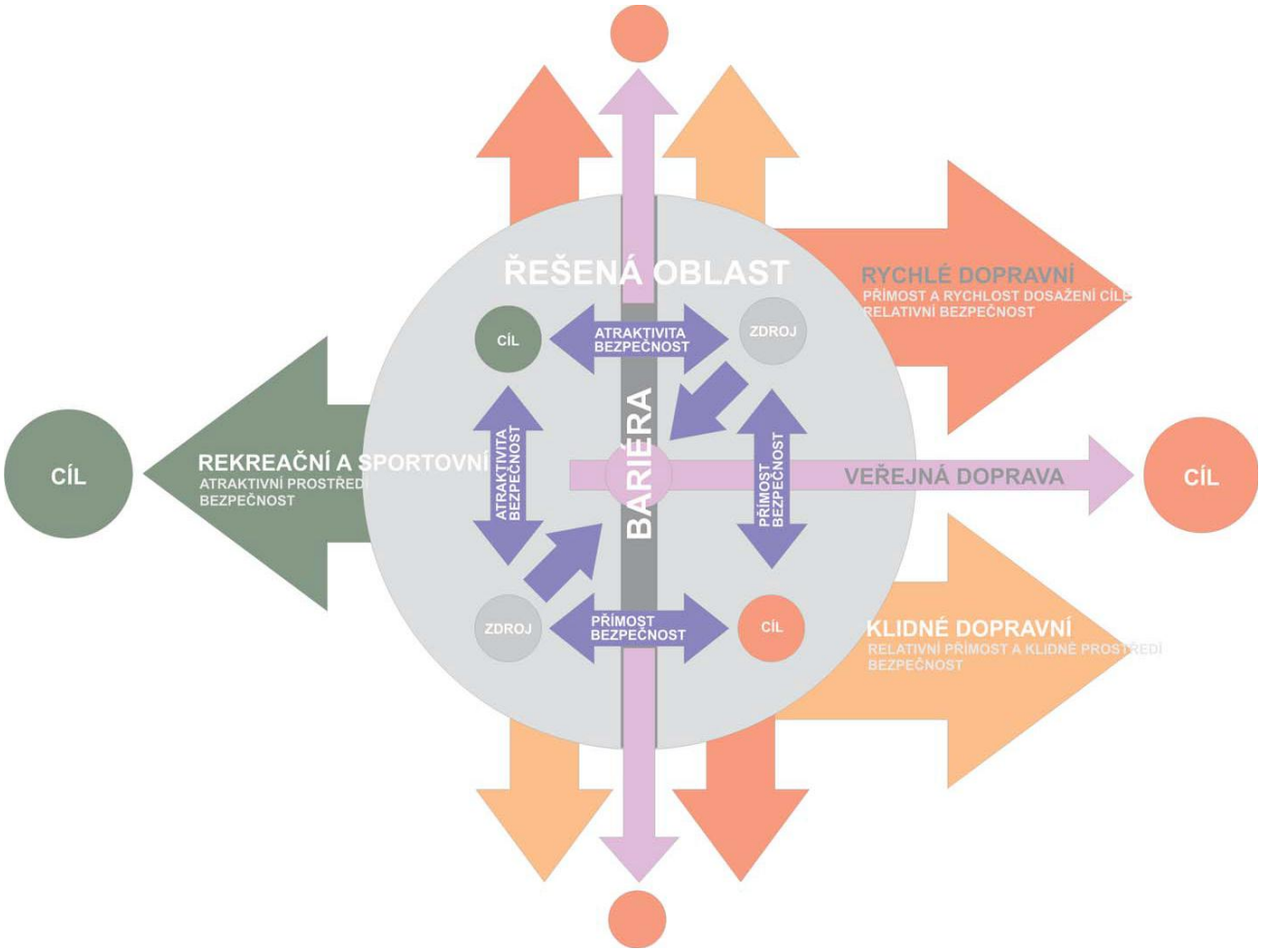
Vedení Moravské cyklotrasy č. 47 ve Vnorovech – stezka pro pěší podél silnice I. třídy. Tady by se dodatková tabulka umožňující vjezd cyklistů velmi hodila…

O možnostech uplatnění v Praze 8 budeme jednat na veřejném projednání dne 27. 8. 2015. Dokud ale nevysvětlíme podstatu těchto změn, záměry zatím do daného data nezveřejníme, abychom předešli případným zkresleným představám.

Systém cyklotras

Zásady navrhování sítě

Dobře navržená a spojitá síť cyklotras je důležitou součástí snah o podporu cyklodopravy. Pro správný návrh je třeba definovat potřeby širokého spektra obyvatel Prahy 8, kteří se na kole pohybují nebo by se rádi pohybovali. Potřeby jednotlivých skupin se od sebe mnohdy diametrálně odlišují. Zásady fungování systému přehledně vyjadřuje schéma:



Celý systém tras musí splnit tyto základní podmínky:

- Spojit větší oblasti bydlení s hlavními cíli jako jsou – práce, vzdělání, úřady, kultura, sport, nákupy a dopravní terminály.
- Spojit městské části navzájem mezi sebou

- Spojit město s jeho okolím (okolní obce Středočeského kraje, ze kterých lidé dojíždějí do města za prací, zábavou apod.)

- Směrem k centru města se tato síť zahušťuje, což vyplývá z toho, že se zde kumulují cíle a počet cyklistů vzrůstá. Ke všem zmíněným opatřením přibývá potřeba koordinovaného řešení motorové dopravy v klidu. Ta jednak zabírá mnoho prostoru, jednak dostatek parkovacích stání vybízí k četnějšímu dojíždění automobilem.

Praha je svým způsobem originální. O málokteré cyklotrase se dá říci, že má ryze dopravní či rekreační funkci. Praha má definovanou svou síť páteřních, hlavních a místních cyklotras. Do této struktury pak spadá i Praha 8. Jedna trasa tak muže splňovat hned několik funkcí. Často se také může stát, že ráno cyklista využívá nejkratší spojení do práce, kdežto odpoledne již zvolí delší, leč příjemnější trasu, která splňuje spíše rekreační parametry.

Jejich využití pro cyklisty je již dnes možné, především díky opatřením ve vedlejším dopravním prostoru. Je nutno si přiznat, že řešení v křižovatkách neklade důraz na plynulost provozu na kole, ale autem, což je často také na úkor bezpečnosti.

Tam, kde infrastruktura pro cyklisty chybí vůbec, je možno řešit situaci souborem malých, levných a rychle proveditelných změn:

- vyhrazený pruh pro cyklisty

- piktogramový koridor pro cyklisty

- prostor pro cyklisty na světelně řízených křižovatkách

ale nově také (vše spojeno s novou legislativou:

- víceúčelový pruh

- cyklistická ulice

- umožnění vjezdu na chodníku s povoleným vjezdem cyklistů

Jak je vidět, jedná se jak o vodorovné, tak svislé dopravní značení, které cyklistu pro ostatní provoz zviditelní, naučí především řidiče vnímat to, co by mělo ze zákona platit: cyklista je stejný účastník dopravního provozu, se stejnými právy.

Daná opatření se ale netýkají jen navrhovaných páteřních, hlavních a místních tras, ale i frekventovaných městských tříd. Přeci jen se jedná o nejpřímější městské koridory, které „dopravní cyklista" využívá k tomu, aby se rychle dostal do práce, a to i přesto, že mu nejsou vytvořené žádné podmínky, aby se mohl pohybovat v daném koridoru bezpečně.

Ne všichni cyklisté, ať už používají kolo k dopravě ve všední den nebo k rekreaci, jsou ochotni jezdit po frekventovaných městských třídách. Jedná se často o děti, ženy nebo seniory, i když se nejde omezit jen na tyto skupiny. Tito uživatelé potřebují poněkud jinou dopravní síť, i když potřeba či směry spojení zůstávají stejné jako v předchozím odstavci.

Proto je třeba v rámci dopravní sítě hledat i trasy vedoucí po zklidněných ulicích, cyklostezkách, v parcích nebo po stejných hlavních dopravních trasách, ale ve vedlejším dopravním prostoru. Tyto trasy však musejí splňovat stejné kritérium přímosti a plošné dostupnosti, jako první - rychlé - koridory. Zklidněné koridory jsou často souběžné s těmi rychlými. Opatření na těchto trasách zahrnují především:
- plošné zavádění zklidněných zón (Tempo 30, obytné zóny) bez dalších opatření pro cyklisty
- vedení po stávajících cyklostezkách, účelových komunikacích, vhodných cestách parky atd.
- vedení méně frekventovanými ulicemi
- úprava komunikací – zklidňující prvky (prahy, šikany …)
- průjezdy cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací

Místní vazby

Mimo koridorů celoměstského významu je třeba zajistit lokální vazby v území. Pro zajištění místních vazeb pro nejširší skupinu uživatelů jízdního kola je možné využít plošného omezení rychlosti, obytných ulic, popřípadě i chodníků, pokud tvoří souvislou nepřerušovanou linii. Typickým opatřením, které nejen na lokální úrovni tvoří bariéru pro cyklistickou dopravu, jsou jednosměrné komunikace. Ty jsou zpravidla zřizovány ze dvou důvodů:
- omezení průjezdné dopravy (uvažována pouze motorová)
- získání prostoru pro parkovací stání

Ve většině případů nic nebrání dovolit cyklistům průjezd v protisměru. Jindy je třeba přeorganizovat parkování (mnohdy při zachování jeho kapacity). V metodické části je obsaženo mnoho variant uspořádání provozu v tzv. cykloobousměrkách. Každá cykloobousměrka má význam přinejmenším pro ty, kteří v dané ulici bydlí, pracují či nakupují.

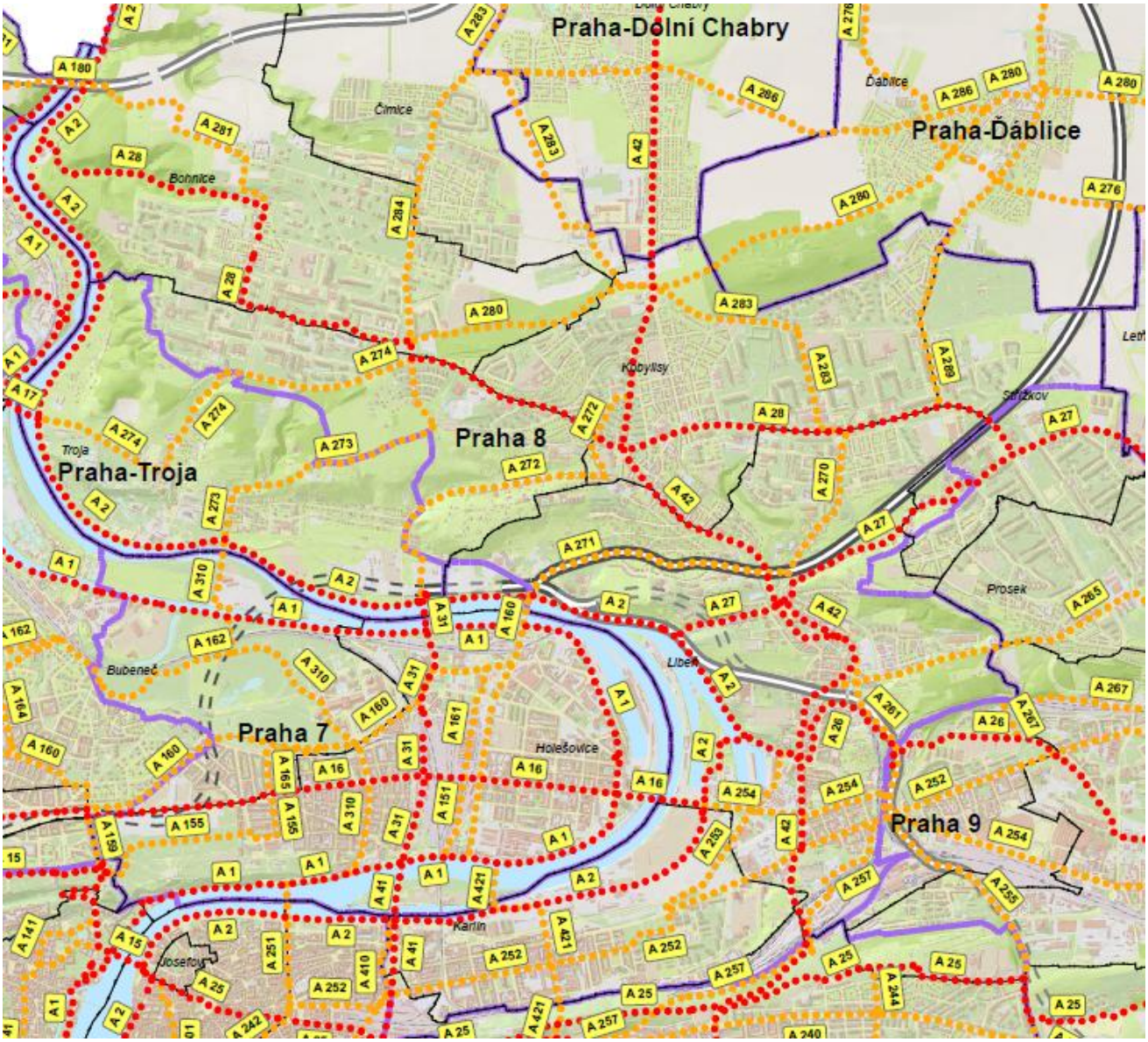
Rekreační koridory

Hlavním kritériem výběru této trasy uživatelem je především její bezpečnost a atraktivita (jízdního povrchu a okolí trasy). Základem sítě takových tras je logicky již existující spojení podél řek. Navržená rekreační síť proto, aby byla funkční, musí spojovat oblasti bydlení s atraktivními cíli v rámci městské části i v jejím okolí. Pokud tato síť bude rozsáhlá a její okolí atraktivní, sama se stane atrakcí.

Opatření na těchto trasách by neměla mít pouze dopravní charakter. Tam, kde to prostorové podmínky dovolují, se vlastně jedná o budování lineárních parků s potřebným vybavením (odpočívky, občerstvení, infotabule, hrací a posilovací prvky atd.), jenom tak lze docílit synergického efektu, který ve svém důsledku vytvoří z takové sítě těžiště zájmu samo o sobě.

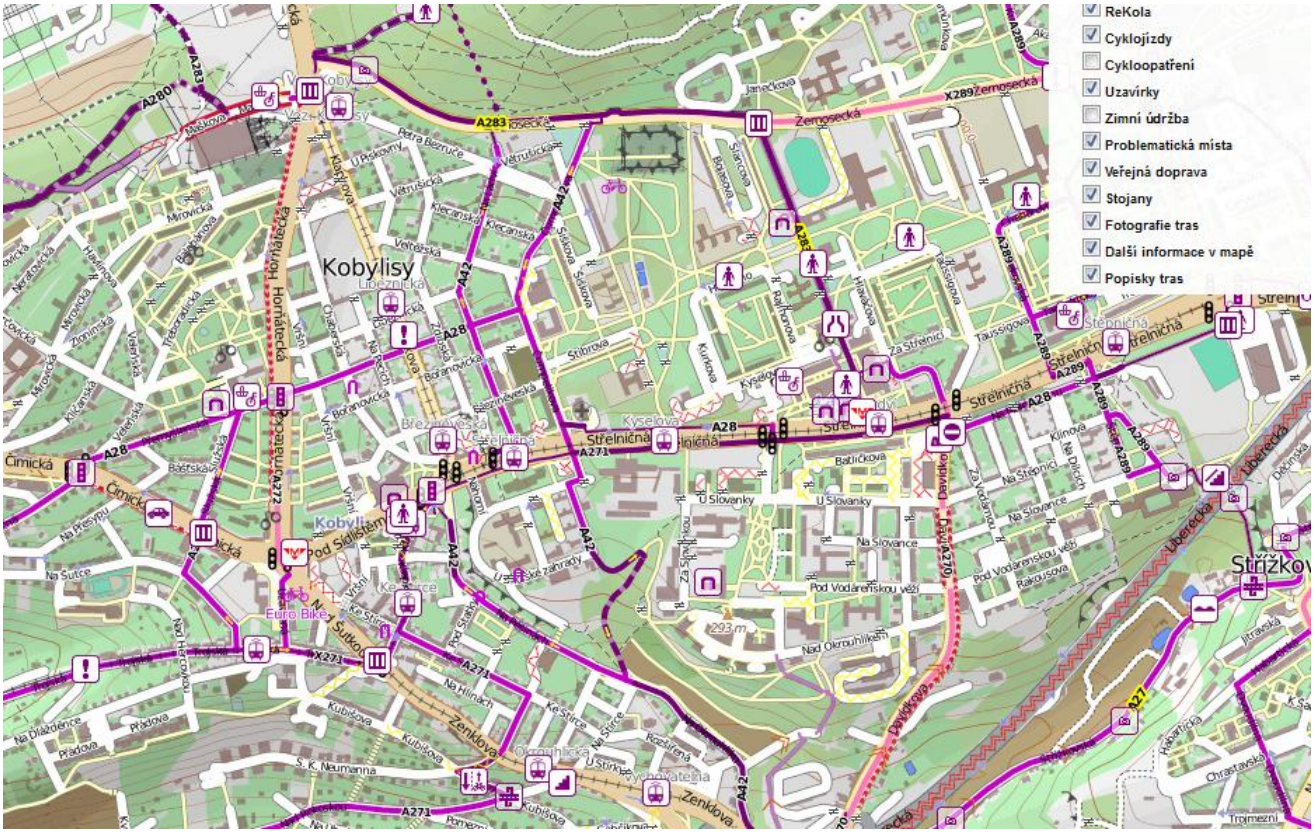
Podklady pro upřesnění sítě cyklotras

Návrh stávající sítě cyklotras vychází z generelu cyklotras Prahy z roku 2012, který však jen naznačuje koridory, kudy by tyto trasy měly vést. Předmětem tohoto generelu tak bude upřesnit tyto koridory do návrhů konkrétních, či variantních řešení.



Obr. Systém cyklotras celoměstského významu Prahy z roku 2012 (cyklotrasy (I. a II. třídy)

Při rozboru území se kromě místního šetření vycházelo také z informací, které jsou dostupné na mapovém portále Prahou na kole. Jedná se o běžně užívané a v současnosti prostupné stopy a průjezdy územím, které si hledají sami uživatelé, aniž by byly jakkoliv značeny. Zčásti tyto trasy odpovídají budoucímu systému celoměstské sítě a zčásti se jedná o průnik s místním systémem plošné obsluhy území (místní a doplňkové koridory a trasy).



Pro účely veřejného projednání je pak přiložen seznam cyklotras, které vedou městskou částí Praha 8. Konkrétní rozbor území, cyklotras analýza problémových míst a další specifika budou zahrnuty v další verzi tohoto dokumentu.

Páteřní a hlavní cyklotrasy

A2 ((Vrané) – Zbraslav – Modřany – Braník – Podolí – Výtoň – Národní divadlo – Palachovo nám. – Těšnov – Rohanský ostrov – Libeň – Troja – Zámky – (Kralupy))
A26 (Libeň – Vysočany – Hloubětín – Černý Most – Horní Počernice – (Zeleneč))
A27 (Most – Horní Počernice – (Zeleneč))
A28 (Zámky – Bohnice – Kobylisy – sídl. Ďáblice – Střížkov)
A41 - Karlín
A42 ((Hodkovice) – Písnice – Libuš – Nové Dvory – Krč – Kačerov – Spořilov – Bohdalec – Vršovice – Želivského – Ohrada – Palmovka – Bulovka – Kobylisy – Dolní Chabry)

Místní cyklotrasy

A421 (Kačerov – Michle – Vršovice – Vinohrady – Žižkov – Karlín – Holešovice)
A252 (Nové Město – Karlín – Libeň – Vysočany)
A253 (Sokolovská – Voctářova – U Českých loděnic)
A254 (Libeň – Vysočany – Hloubětín)
A257 (Žižkov – Palmovka)
A261 (Libeň – Bulovka)
A265 (Libeň – Prosek – Klíčov – Kbely – Vinoř – (Podolanka))
A270 (Bulovka – Ládví)
A271 (Pelc Tyrolka – Bulovka)
A272 (Troja – Kobylisy)
A273 (Troja – Velká Skála)

A274 (Podhoří – Velká Skála)
A280 (Bohnice – Čimický háj – Ďáblický háj – Ďáblice – Čakovice)
A281 (Staré Bohnice – most PO přes Vltavu)
A282 (Zámky – Drahaňská rokle – Dolní Chabry – Ďáblice)
A283 (Ládví – Ďáblický háj – Čimice – Dolní Chabry – (Zdiby))
A284 (Bohnice – Čimice)
A286 (Čimice – Dolní Chabry – Ďáblice)
A288 (Ďáblice- Zdiby)
A289 (sídliště Ďáblice – Ďáblice – Březiněves – (Bořanovice))

Návrh a upřesnění tras bude realizován dle níže uvedených principů

Obecné dělení opatření pro cyklistickou dopravu:

Zklidněná území a vazby mezi nimi

- nejčastěji pro plošnou dopravní obsluhu území
- základní pohyb v prostoru mimo základní koridory a trasy
  - zklidněné zóny (rezidenční, smíšené a polyfunkční) a oblasti (přírodní, rekreační)
  - principy sdílení prostoru, samostatná opatření cyklodopravy pouze jako doplňková

Chráněné koridory

- zpravidla převažuje rekreační využití nad dopravním
- základní skelet pro pohyb na jízdním kole s minimálním kontaktem s motorovou dopravou
  - samostatné cesty s rekreačním a cykloturistickým potenciálem (klidové zóny apod.)
  - samostatná propojení a vazby přímo v uliční síti

Integrované koridory

a) především pro rychlé dopravní užití (cyklodoprava)
b) základní významné provozně-funkční osy území
c) městské třídy a bulváry, významné komunikace tvořící „páteř" území apod.
d) zpravidla dopravně zatížené koridory (automobilová a veřejná doprava)

Kombinovaná doprava (síť veřejné dopravy jako součást infrastruktury pro cyklisty)

Podrobné dělení infrastruktury pro cyklistickou dopravu:

- Celoměstsky významné koridory / cyklotrasy tvoří základní kostru pro cyklistickou dopravu ve městě. Slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města i pro spojení s regionem. Zajišťují dopravní, resp. dopravní a rekreační funkci. Pokud možno sledují buď přirozené linie terénu (vodní toky, terasy), což umožní jejich sklonově příznivý průběh, anebo hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení částí území, tj. urbanistické osy, významné trasy veřejné dopravy a další směry s vysokou potenciální poptávkou po cyklistické dopravě.
- Doplňkové a místní cyklotrasy slouží k plošné obsluze území, zajišťují napojení na celoměstskou síť, resp. její zahuštění. Dále zahrnují čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem. Tyto cyklotrasy nejsou v územním plánu obsaženy a jejich realizace se předpokládá v různých plochách s rozdílným způsobem využití v souladu s jejich regulativy.

- Významná pěší a cyklistická propojení předpokládají koridorové propojení různých částí území pro pěší a cyklistickou dopravu tam, kde je v současnosti bariéra pohybu v území anebo tato bariéra může vzniknout. V navazujícím území pak často není pouze jedno koridorové vedení, ale plošný volný pohyb v prostoru.
    - vzájemná propojení občanské vybavenosti, významných uzlů veřejné dopravy sportoviště apod.
    - vztahy mezi zástavbou a krajinou, zelení
    - vzájemné vztahy v krajině, zeleni, zajímavými místy,
    - stopy historických cest v území (mnohdy přerušeny velkými infrastrukturálními stavbami)

Přehled příkladů nejčastějších situací a adekvátních řešení:

- nadřazené liniové dopravní stavby (koridory rychlostních komunikací, železničních tratí apod.)
    - nejčastěji souběžné účelové či obslužné komunikace, případně stezky (samostatné či s chodci)
    - směrově a převážně i niveletně souběžně vedené v koridoru rychlostní komunikace či železniční trati
    - přiměřený odstup od samotné dopravní stavby ve volné krajině
    - ve stísněných poměrech (úseky na mostech, v terénním zářezu apod.) v těsném prostorovém přimknutí (např. segregované v PP)

- významné obslužné a sběrné komunikace
    - vhodný pohyb jízdních kol (dle kontextu stavby) nejčastěji jako oddělený v hlavním dopravním prostoru (HDP) především pomocí cyklopruhů, případně v přidruženém prostoru (PP) dle ČSN 73 6110
    - především integrační, případně též segregační prvky dopravní infrastruktury pro provoz jízdních kol
    - s ohledem na dopravní vazby a druh cyklotras možný či vhodný souběh opatření v HDP i PP

- městské třídy a bulváry (obslužné a sběrné komunikace)
    - vhodný pohyb jízdních kol nejčastěji jako oddělený, případně společný v HDP, ojediněle též v PP
    - především integrační prvky dopravní infrastruktury pro provoz jízdních kol

- zklidněné obslužné komunikace
    - pohyb jízdních kol zpravidla jako společný v HDP bez zvláštních opatření pro cyklodopravu
    - důležité především celkové zklidňování provozu (zvláště v křižovatkách), volba vhodného povrchu
    - integrace prvků cyklistické infrastruktury, nejčastěji pro zajištění obousměrného provozu jízdních kol

- obytné a pěší zóny
    - pohyb cyklistů společně s pěšími, resp. vozidly, zpravidla bez zvláštních opatření pro cyklodopravu
    - především zajištění obousměrného průjezdu jízdních kol v potřebných směrech
    - žádoucí volba dobře sjízdných povrchů v částech prostoru určených k pojíždění

- účelové komunikace
    - zpravidla bez zvláštních opatření pro cyklodopravu, s minimálním provozem motorových

vozidel
    - zajištění průjezdnosti bez nutnosti překonávání bariér (vrata, závory, nevhodné úpravy povrchu)
    - často vázáno na liniové dopravní stavby nadřazeného charakteru (železniční tratě, rychlostní silnice)
- zelené cesty
    - především rekreační účel, cykloturistika (vhodná obnova či tvorba stromořadí, odpočívek apod.)
    - zpevněné lesní a polní cesty, případně účelové komunikace
    - zajištění dobré sjízdnosti povrchu (zpravidla bez nutnosti náročnějších stavebních úprav)

- přírodní stezky
    - rekreační účel, ochrana přírodního koridoru
    - zajištění průjezdnosti bez nutnosti překonávání bariér (oplocení, nevhodné úpravy povrchu)
    - pouze dílčí šetrné (tedy přírodě blízké) úpravy zemního krytu, vždy bez stavebních zásahů

Analytická a návrhová část

Tato kapitola je v této chvíli rozpracována. Jejím cílem je ukázat principy realizace jednotlivých opatření a prezentovat je na veřejném projednání dne 27. 8. 2015.

Nicméně ukazuje principy, na základě kterých bude vytvořen akční plán. Ten bude definovat, **KOLIK** finančních prostředků bude na jednotlivá opatření vyčleněno, **CO** se bude realizovat a **KDO** bude za to odpovědný.

Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOVAT PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS a ROZVÍJET KOMUNIKAČNÍ SÍŤ S OHLEDEM NA CYKLISTY

Status quo

Tato část jen stručně shrnuje informace, které jsou uvedeny **„Charakteristika cyklistické dopravy; nový pohled na její podporu".**

Pro všechny druhy doprav, ať už se jedná o automobilovou (IAD), veřejnou, či cyklistickou, platí stejné zásady – zajistit přímost, bezpečnost, atraktivitu, kontinuitu, kde dopravní prostor má být řešen jako celek, kde se zohledňují všechny složky doprav. Přitom je ale důležité „navrhovat páteřní komunikace ze stran, ne od prostředku". Pokud se rekonstruuje anebo buduje nová komunikace, tak by se měla projektovat od kraje, kdy na prvním místě jsou chodci, pak cyklisté a pak automobilová doprava.

Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojímání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňujícími pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale především příjemným místem, kde se lidé potkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje s rostoucím počtem osob motivovaných k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na veřejných prostranstvích.

Generel bezmotorové dopravy počítá s tím, že nyní městská část Praha 8 neklade důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost destinací všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často zejména ve větších městech zhoršuje.

Přehled zásad ve vztahu k realizaci oblasti 1.

Zásada 1. Preventivně zajišťovat růst
Současná opatření odpovídají většinou jen dnešním minimálním standardům, ne však budoucím požadavkům. Městská část Praha 8 proto u všech opatření při výstavbě komunikací dbá na to, aby kapacita infrastruktury cyklistické dopravy držela krok s požadovaným nárůstem.

Zásada 2. Učinit jízdu na kole atraktivní
Veškeré projektování, které má vliv na cyklistickou dopravu, bude zvažovat i opatření ke zrychlení cyklistické dopravy, jako jsou povrchy s dobrými jízdními vlastnostmi, šířka cykloinfrastruktury umožňující předjíždění, co možná nejkratší doby čekání na uzlových bodech, vyloučení objížděk zhušťováním sítě a orientační pomůcky. I s ohledem na očekávaný nárůst elektrokol bude infrastruktura pro cyklistickou dopravu v budoucnu dimenzována zpravidla až na rychlost 25 km/h. Dalším opatřením, které přichází v úvahu, je mimo jiné i cykloulice (ta ale souvisí se změnou zákona).

Zásada 3. Postupný výběr úseků k realizaci
Generel bezmotorové dopravy navrhuje, aby opatření byla realizována podle naléhavosti a priorit (více viz předchozí kapitoly).

Zásada 4. Počítat při plánování s novým fenoménem - pedeleky
Generel počítá s tím, že dojde k velkému nárůstu počtu elektrokol s vyšší průměrnou rychlostí, což vyžaduje změny v „cykloinfrastruktuře". Pedeleky potřebují širší cyklistické pruhy nebo dokonce samostatné cyklistické ulice s hladkým bezbariérovým povrchem. Klasické standardní cyklostezky nebudou muset vyhovovat. Co se týká integrované cyklistické dopravy, klíčovou otázkou bude dopravní zklidňování a regulace rychlosti motorových vozidel tak, aby se pedeleky mohly zapojit do běžného dopravního toku. Rychlost 30 km/h jim umožní perfektně prolnout s motorovou dopravou. Díky tomu, že se pedeleky pohybují většinou rychleji, soužití těchto jízdních kol a autobusů ve vyhrazených pruzích bude docela dobře možné.

Definice: Pedelec (do 25 km/h)
Pedelec se nazývají jízdní kola, která jsou vybavena pomocným motorem, ale nemohou být poháněna výlučně tímto motorem. Na pedeleku motor pracuje pouze tehdy, když cyklista šlape do pedálů (tzv. asistované šlapání). Cyklista musí předtím, než motor nastartuje, několikrát šlápnout do pedálů. Podle normy EN 15194 poskytuje motor plný výkon pouze při rozjezdu při rychlostech od 0 do 5 km/h. Po dosažení rychlosti 5 km/h se dále musí šlapat a výkon motoru postupně automaticky oslabuje až do momentu dosažení rychlosti 25 km/h (rychlostní limit pedeleků), kdy se zcela vypne.

Stávající stav

Stávající stav bude popsán v kapitole „Podklady pro upřesnění stávajících cyklotras" a v navazujících přílohách a tabulkách.

Návrhová část

Návrhová část vychází z principu podpory výstavby sítě cyklistických komunikací, který je koordinován Hlavní městem Praha. Před realizaci každého opatření je potřeba vytvořit kartu záměru, na základě které jsou uvolňovány finanční prostředky.

Seznam navazujících opatření je tedy strukturován tak, že v přehledných tabulkách jsou specifikována navrhovaná opatření. V nich je také uveden druh opatření, zda je součástí cyklistické trasy, nebo zda je jen součástí komunikační sítě.

Opatření 1: VOZOVKA – Postupně, dle roční etapovosti, realizovat integrační opatření na vozovce

Základním principem integračních opatření je **„podkreslení" průjezdu jízdních kol** ve vozovce. Tato opatření jsou provedena zpravidla tam, kde by se cyklista pohyboval automaticky v případě společného provozu, tj. i bez jejich realizace. Přítomnost integračních opatření pro cyklistickou dopravu ve vozovce má význam nejen psychologický, ale také z hlediska utváření prostoru. Typy opatření jsou následující: piktogramové koridory pro cyklisty, víceúčelové pruhy, vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, vyhrazené BUS + cyklo (+TAXI) pruhy, psychologické pásy, fyzicky oddělené pásy a zohledňování provozu jízdních kol ve společném provozu bez realizovaného opatření (Poznámka: jednosměrné ulice a cyklistické ulice jsou řešeny v rámci oblasti 2.

Určité návrhy existují již 8 let, ale považují se za nebezpečné. Proto je před veřejným projednáním zatím nezveřejníme, ale budeme chtít o nich právě zde diskutovat.

Do této kategorie bude patřit také diskuse k zavedení víceúčelových jízdních pruhů pro cyklisty.

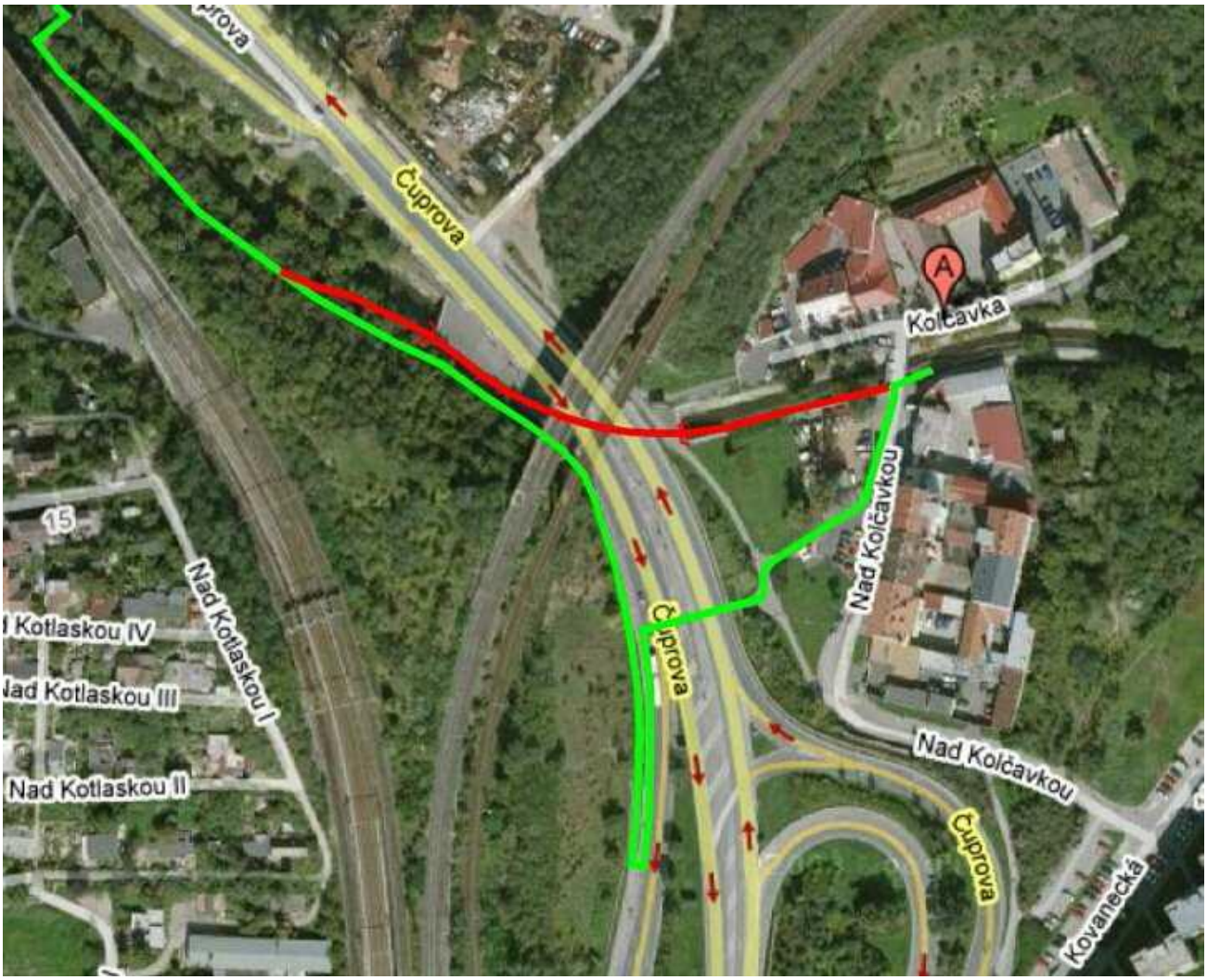
Opatření 2: „CYKLOSTEZKY" – Postupně dle roční etapovosti realizovat cyklostezky a související specifická opatření

Stezky jsou základním segregačním opatřením cyklistické dopravy, základním požadavkem je minimalizace kontaktu s automobilovou dopravou. Umístěny jsou zpravidla v přidruženém prostoru, případně nezávisle na ostatních komunikacích. V intravilánu jsou stezky obvykle prostorově náročnější než libovolné integrační opatření. Z těchto důvodů je vhodné používat stezky především mimo souvisle zastavěná území a v extravilánu, tedy v oblastech s malým množstvím příčných vazeb a křížení a s minimálním provozem pěší dopravy, v opačném případě narůstá pravděpodobnost kolize ve vztahu k automobilové i pěší dopravě.

Za cyklostezky jsou považovány tyto druhy komunikací: stezky pro cyklisty (C 8), stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem (C 9), stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C 10), stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C 7 + E 13), komunikace s vyloučením motorové dopravy (B 11). Poznámka: do této kategorie lze zařadit i využití chodníku (C7) s dodatkovou tabulkou „vjezd cyklistů povolen"

Jako první by se měly realizovat ty záměry, které byly již odevzdány na magistrát.

1) Páteřní cyklotrasa **A 26** (v západní části podél toku Rokytky) stále vykazuje několik pro cyklisty nepřehledných úseků. Jedno z takovýchto míst se nachází v místě křížení stezky pro chodce a cyklisty vedoucí podél Rokytky s frekventovanou komunikací Čuprova (součást Městského okruhu). Toto místo je v současnosti řešeno pouze pro pěší dopravu a to podchodem (rampa s pravými úhly a schodiště). Účelem akce je zjistit všechny okrajové podmínky pro možnou realizaci tzv. **vodního prostupu pod komunikací Čuprova** – podél toku Rokytky, čímž by došlo ke zlepšení bezpečnosti a plynulosti provozu cyklistů i chodců.



Opatření 3: KŘIŽOVATKY A KŘÍŽENÍ – Postupně dle roční etapovosti realizovat bodová opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů

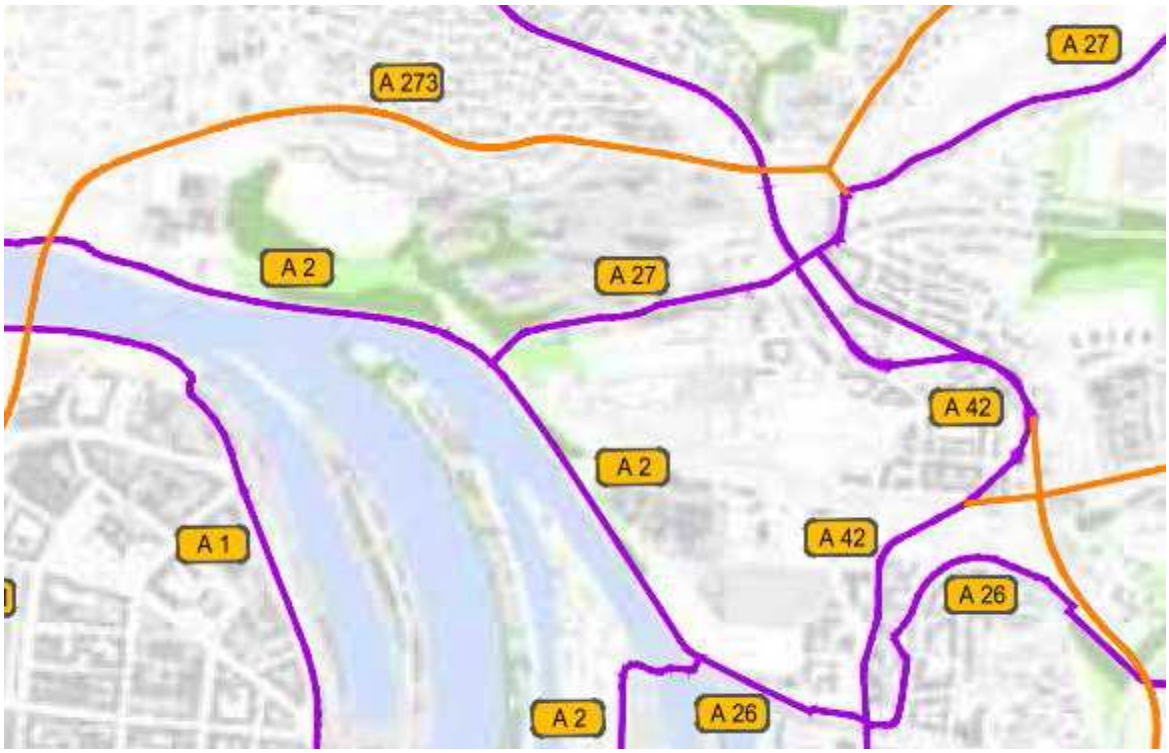
Mimořádný význam pro bezpečnost, atraktivitu a plynulost cyklistické dopravy má provedení uzlových bodů. To platí zvláště pro velké uzlové body na síti hlavních dopravních tepen, jakož i křížení s hlavními dopravními tahy na směrech hlavních i vedlejších tras cyklistické dopravy. Na světelných křižovatkách je třeba odpovídajícím způsobem zvážit důležitost cyklistické dopravy podle jejího významu. Podmínky pro cyklistickou dopravu mohou vždy podle jednotlivých případů vylepšit rozšířené prostor pro zastavení, cyklistické propusti, široké přechody, nabídky pro přímé odbočení doleva (případně jako dvojí vedení alternativně k nepřímému odbočení vlevo) a, pokud se to dá obhájit z hlediska bezpečnosti, jiná speciální řešení vztahující se na konkrétní případ; to platí i pro kruhové objezdy. V tomto kontextu je nutné řešit tyto případy: ÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ A NAPOJENÍ, SVĚTELNĚ SIGNALIZOVANÉ KŘIŽOVATKY A KŘÍŽENÍ (SSZ), KRUHOVÉ OBJEZDY a MIMOÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ.

Požaduje se, aby místní cyklokoordinátor a příslušný odbor ve všech projektech a opatřeních integroval návrhy na základě nových TP 179, jak má být cyklistická doprava plynule a bezpečně vedena přes uzlové body. Cyklistická doprava má být zpravidla vedena přímo a signalizována společně s automobilovou dopravou. Plochy pro zastavení a přechody musí být

pro očekávaný nárůst cyklistické dopravy dostatečně dimenzovány. Všichni cyklisté by měli odjíždět při jedné fázi světelné signalizace.

Jako první by se měly realizovat ty záměry, které byly již odevzdány na magistrát.

· Předmětem zadávací karty je podrobnější specifikace podmínek pro odstranění významné bariéry cyklodopravy v místě křížení ul. Povltavská, Bulovka a U Českých loděnic (A 2).
· Význam páteřní trasy A 2 s vazbou k Bulovce (A 27) a dále směr Ládví, Praha 9 a Praha 18 je pro cyklodopravu i cykloturistiku v této oblasti zásadní.
· V současnosti je místo kritické z pohledu bezpečnosti provozu, zejména levá odbočení z ul. Povltavská do ul. Bulovka, resp. na pobřežní cestu (A 2), jsou ve špičkových hodinách velmi nebezpečná. Vozidla IAD zde dosahují rychlosti až 80 km/hod. Celé křížení je nutno zklidnit a zajistit pro cyklistickou dopravu adekvátní křížení obou vzájemně odsazených stykových křižovatek.



Opatření 4: *„EXTRAVILÁN"* – Zajistit propojení městské části Prahy 8 s okolními obcemi Středočeského kraje

Na většině pozemních komunikací se v současnosti cyklisté pohybují ve společném provozu bez zvláštních opatření pro cyklistickou dopravu. S ohledem na reálný dopravně-krajinný kontext je tento způsob pohybu často jediný možný nejen v současnosti, ale i v dlouhodobém výhledu. Základním principem má být vytváření takových podmínek, aby byl společný provoz co nejbezpečnější, a pokud je to účelné, upravit současnou komunikaci, resp. nabídnout či dobudovat vhodný alternativní průjezd s menším kontaktem s automobilovou dopravou.
Například je pod tímto opatřením myšlena cyklistická stezka podél ulice Ústecká, případně opatření na ulici Ďáblická. Nejedná se sice o klasický extravilán, ale jedná se o výjezd z této městské části.

Společné podmínky pro řešení pěší a cyklistické dopravy

- Prostupnost územím
- Bezbariérové řešení
- Vzájemné propojení zelených ploch území MČ i v okolí
- Prostupnost a překonání bariér nejen přírodních, ale i umělých
    - řeka Vltava a potoky
    - údolí a reliéf
    - silniční stavby současné a výhledové
    - železniční stavby
    - uzavřené či oplocené areály
    - městské dopravní tepny a jejich křižovatky
    - rozvojová území
    - propojení jedn. obydlených území, ulic s jinými oddělenými a krajinou.

In-line – současný stav

Nyní vyhledávané trasy pro in-line

- A2 – podél Vltavy, úsek most Barikádníků – Trója – Zámky, dostupnost především MHD

In-line - návrhy

- A2 – podél Vltavy, úsek most Barikádníků – Trója - Zámky
- potenciál:
    - celá A2 podél pravého břehu Vltavy: Karlín - Rohanské nábřeží – Libeňský most – U Českých loděnic (asfaltové propojení po stezce A2 od Povltavské do Karlína může být využíváno i jako cesta do práce či školy v kombinaci s veřejnou dopravou), dále kanál Troja – ZOO - Sedlec
    - A26-A43-A25 podél Rokytky - U Českých loděnic (nevhodný povrch a dopravní režim) – pokračování na Kolčavku a dále Vysočany – Hrdlořezy (A43-A25) – Černý most
    - Čimický háj,
    - Nad Botanickou zahradou
    - Ďáblický háj
    - Bohnická léčebna a okolí

  Výše uvedené trasy fungují jako samostatné okruhy, avšak postupně je možné je propojovat:
    - Propojení Vítkova s Balabenkou a dále přes Kolčavku směr Vysočany může

Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM

Status quo

Ovšem i mimo páteřní síť tras je třeba vytvářet atraktivní a bezpečné podmínky pro cyklistickou dopravu. Většina cest na jízdním kole probíhá v blízkém okolí bydliště. Poptávka po krátkých, pohodlných a bezpečných spojeních tudíž existuje plošně na celém území města. Podpory cyklistické dopravy lze dosáhnout množstvím drobných opatření, například otevřením slepých či jednosměrných ulic.

Pobytová a dopravní funkce veřejného prostoru by měly být v souladu, s ohledem na charakter místa pak může být pobytová funkce přímo nadřazena funkci dopravní (například obytné a pěší zóny). Převažovat má prostorová integrace jednotlivých druhů dopravy a funkcí namísto jejich segregace. Základními principy jsou zklidňování provozu a sdílení prostoru, včetně ochrany slabších a zranitelnějších uživatelů, především cyklistů a chodců před automobily, ale také chodců před cyklisty.

K diskusi: hlavním tématem této oblasti může být otázka plošného zklidňování.
Jedním z důležitých doporučených nástrojů regulace individuální automobilové dopravy při zachování udržitelného rozvoje dopravy a dostupnosti cílů v území je zavedení celoplošného konceptu zklidnění dopravy. Tento koncept je vyjádřen přísnou diferenciací komunikací a rychlostního režimu na nich. V zásadě se rozlišují dvě skupiny místních komunikací:

- hlavní místní (sběrné) komunikace (základní síť) s dovolenou rychlostí 50 km/h,
- obslužné komunikace (obslužná síť) s dovolenou rychlostí 30 km/h.

Rozhodujícím argumentem pro plošné omezování rychlosti na obslužných komunikacích je zvýšení bezpečnosti provozu (nesrovnatelně lepší možnost odvrácení kritické situace – z rychlosti 30 km/h řidič zastaví např. před náhle vběhnuvším dítětem do vozovky na vzdálenost, na kterou z rychlosti 50 km/h ani nezačne brzdit!). Jde ale i o další výhody, zejména možnost skromnějšího dimenzování komunikací ve prospěch společenské funkce ulic a zeleně a zmírnění atraktivity pro tranzit (který často hledá improvizované zkratky). Obyvatelé zklidňování většinou vítají; v obytných čtvrtích jsou to „naše" ulice, v rámci sousedských vztahů jde o bezpečnost „našich" dětí. Není zde významná tranzitní doprava a provoz není tak anonymní. Silným argumentem je i plošné zlepšování podmínek pro cyklistickou dopravu, aniž by bylo nutné budovat samostatné prvky pro cyklisty. Tj. jde i o plošné zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu za nízkou cenu na celém území města.
Definování zón 30 není sice obsahem tohoto generelu, ale mělo by se s tím počítat v navazujících dokumentech, kde by měly platit tyto zásady:

- Vymezení oblastí (obslužných komunikací – převládajícího bydlení), které budou označeny jako Zóna 30 na všech vjezdech.
- Vjezdy do zón 30 vymezit kontrastně, aby předěl mezi hlavní a obslužnou komunikací byl výrazný a řidič pochopil změnu dopravního režimu (ideálně stavebním opatřením, např. zvýšenou plochou, sloužící i jako opatření pro usnadnění přecházení)
- Křižovatky zásadně s předností zprava (jde o velmi účinné a přitom jednoduché opatření, fakticky základ dopravního zklidnění)
- Minimalizace vodorovného značení, přechodů pro chodce, světelné signalizace a další prvků typických pro dopravně významné komunikace
- Vedení MHD spíše výjimečně
- Podpora nezpevněných ploch a atraktivní městské zeleně, záhonky, květiny
- Podpora nízké rychlosti též pomocí promyšlené práce s veřejností (účinné a přitom nákladově efektivní)
- Podpora nízké rychlosti podle možností i stavebními opatřeními (osové posuny jízdního pruhu, střídavé parkování, střídavé ostrůvky, zvýšené plochy křižovatek a míst pro přecházení, okružní a miniokružní křižovatky), krátké jednopruhové úseky, atd.

K diskusi: Výše uvedené zásady je možné aplikovat na celém území městské části Prahy 8, a to následujícím způsobem:

- Řešitel udělal „inventuru" všech ulic na území celé městské části Prahy 8. V mapovém podkladu rozlišoval hlavní místní komunikace, u nichž se předpokládá zachování rychlostního limitu 50 km/h (obecná úprava pravidel provozu) a obslužné komunikace, kde se předpokládá organizace provozu formou zóny 30. Vhodnost jednotlivých ulic ke zklidnění formou zón 30 byla prověřena jejích zhlédnutím a „průjezdem" pomocí street view…
- Ulice vhodné k režimu zóna 30 budou postupně jednotlivě vyznačovány do mapy. Takto vznikla mapa souboru ulic ke zklidnění.
- Ulice vybrané pro zklidnění formou zón 30 budou pak integrovány do ucelených oblastí (fakticky jednotlivých zón).
- Některé obslužné komunikace budou ponechány jako nezklidněné (obytná funkce je minimální, převládá průmysl, sklady, apod.).
- Jiné komunikace v rámci definovaných zón 30 jsou formálně pojaty do těchto zón, byť mohou být lokálně vyznačeny jinak (stezky pro chodce, parkové cesty, výjimečně obytné zóny). Těchto komunikací je ovšem minimum, tj. na celkové pojetí návrhu to nemá téměř žádný vliv.

Stávající stav

Bude doplněn popis Karlína a oblastí, kde již nyní je zóna 30
Budou zde doplněny přílohy: např. Příloha - návaznost na parkovací politiku:

Návrhová část

Opatření 1: ZKLIDŇUJÍCÍ OPATŘENÍ - Postupně dle roční etapovosti realizovat bodová opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů

Opatření pro lokální zklidnění provozu jsou zpravidla používána v rámci zklidněných zón, ale mohou být aplikována i samostatně nebo jako součást liniového zklidňování vybrané komunikace. Níže uvedené případy jsou pouze výběrem nejčastějších z nich, včetně doprovodného komentáře z hlediska řešení průjezdu jízdních kol. Jedná se o tyto možnosti: zpomalovací prahy a polštáře, vychýlení ze směru jízdy, zúžení komunikace, hrdla.

Opatření 2: ZÓNA 30 – Zejména v rezidenčních oblastech automaticky zajistit podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb pěšky i na jízdním kole celkovým zklidněním provozu a omezením rychlosti

Vzhledem k celkovému zklidnění provozu není zpravidla nutné vytvářet zvláštní opatření po směru jízdy všech vozidel. S ohledem na intenzitu provozu, sklonové poměry a délky mezikřižovatkových úseků je vhodné vyhodnotit a zajistit možnost či nemožnost vzájemného míjení jízdních kol a osobních vozidel (buď v celé délce, nebo na vybraných úsecích), resp. eliminaci problematických šířek umožňujících pouze nebezpečné předjíždění.

Opatření 3: OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY – Zejména v rezidenčních oblastech automaticky zajistit podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb pěšky i na jízdním kole celkovým zklidněním provozu a omezením rychlosti

S ohledem na celkové výrazné zklidnění provozu není zpravidla vhodné vytvářet samostatná výrazná opatření pro průjezd cyklistů (jako například samostatné pruhy či stezky). Cyklistické vodorovné dopravní značení by mělo být používáno pouze v odůvodněných případech, například zmenšený piktogramový koridor pro naznačení doporučeného liniového průjezdu daným územím.

Opatření 4: JEDNOSMĚRKY – Podporovat možnost obousměrného provozu jízdních kol v jednosměrkách

Pro zajištění vyvážené dopravní obsluhy území by měl být každý druh dopravy omezován co nejméně, pouze když je to s ohledem na provozní podmínky nezbytné: pokud je pomocí jednosměrného provozu navyšováno množství parkovacích míst anebo zamezováno nežádoucímu průjezdu automobilů, měl by být automaticky zachován obousměrný provoz jízdních kol.

Odbor dopravy bude do roku 2015 systematicky zkoumat, které další jednosměrné ulice mohou být otevřeny pro cyklistickou dopravu v protisměru.

Opatření 5: PREFERENCE – Podporovat realizaci tzv. cyklistických ulic

Toto opatření je možné realizovat až se změnou zákona a definováním pojmu „cyklistická ulice".

Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Opatření 1: KVALITA - Zkvalitňovat a udržovat stávající cyklistickou infrastrukturu

Městská část Praha 8 má sice k dispozici několik úseků cyklistické infrastruktury, mezi nimi je však mnoho starých, stavebně špatných cyklostezek, které jsou poškozené nebo již neodpovídají dnešním standardům, co se týče šířky, bezpečnostních odstupů (k vozovce, k chodníku, k parkujícím vozidlům), charakteru povrchu a vizuálnímu kontaktu s motorovou dopravou. Proto se vyžaduje, aby místní cyklokoordinátor u stávajících stavebních cykloopatření:

e) dával podněty majetkovému správci (tj. buď TSK, RFD MHMP, příslušnému odboru MČ Praha 8 nebo jiným organizacím) k údržbě stávajících cyklostezek v dobrém stavu a aby správce majetku počítal s potřebnými prostředky na jejich opravu,
f) zjišťoval, zda při opravách a údržbě může být dosaženo zlepšení standardu cykloopatření podle nových TP 179. To se může dít i nahrazením cyklostezky cyklopruhem nebo víceúčelovým pruhem na vozovce.
g) sbíral informace k problémovým úsekům stávající sítě cyklostezek a poskytoval je majetkovému správci jako podklad pro programy k odstraňování závad.

Opatření 2: BEZBARIÉROVOST - Infrastrukturu pro cyklistickou dopravu udržovat bez překážek

Vybudované cyklostezky, cyklopruhy i víceúčelové pruhy často blokují auta, která na nich zastavují kvůli nastupování nebo vystupování, nakládání nebo vykládání nákupu nebo z jiného důvodu. Překážky na cyklistické infrastruktuře tvoří i zarůstající vegetace, neodklizený sníh nebo dokonce skládky. Cyklisté jsou nuceni uhýbat na chodník nebo do automobilového provozu, přičemž dochází ke zdržení, omezení i ohrožení jak cyklistů, tak ostatních účastníků dopravy. Ztrácí se tak kvalitativní výhoda cykloinfrastruktury, posiluje se nechuť méně jistých cyklistů ji využívat. Místní cyklokoordinátor by proto měl zajistit, aby dal správci stávajících stavebních cykloopatření informaci (pokyn), aby:

a) infrastruktura pro cyklistickou dopravu byla prostá překážek všeho druhu. Jejich průjezdnost bez překážek musí být zajištěna při zimní údržbě, při čištění ulic a sekání zelených ploch.
b) V trase by se neměly vyskytovat příčné ani podélné překážky (žlaby, spáry, prahy, stupně, apod.). V případě jejich výskytu musí být výrazně označeny a musí být zajištěny odpovídající odstupy tak, aby cyklista mohl včas zareagovat a bezpečně se jim vyhnout.
c) na významných trasách bylo zajištěno osvětlení, které bude zaručovat i sociální bezpečnost.
d) tam, kde je využitelnost cykloinfrastruktury pravidelně omezována parkujícími vozidly, bylo prozkoumáno, zda lze pomocí vhodného managementu parkování nebo pomocí stavebních opatření nesprávné parkování zkomplikovat a zda lze zajistit legální možnosti ke krátkému zastavení a manipulaci s nákladem zvláště pro obchodně podnikatelskou dopravu. V případě nutnosti a omezeně podle denního času lze zrušit parkovací místa pro rezidenty.
e) spolupracoval s webem Prahou na kole, který by s pomocí svých členů monitoroval zvláště problematické úseky a informoval o nich město.

Dále se doporučuje, aby

f) pracovníci Policie ČR a Městské policie byli vyzýváni, aby v rámci své činnosti do svých kontrol důsledně zahrnovali také parkování a zastavování aut na cyklistické infrastruktuře,
g) se v rámci práce s veřejností pro soužití automobilové a cyklistické dopravy začalo mluvit o tématu parkování aut na infrastruktuře pro cyklisty a řidiči aut tak získali povědomí o této problematice.

Opatření 3: STAVENIŠTĚ - Brát ohled na cyklistickou dopravu na staveništích

Cyklisté mají být vedeni kolem staveniště bezpečně a bez větších omezení než jiní účastníci dopravy, např. bez nutnosti sesednout s kola. Například řešení jednosměrné dopravy, které se v místech staveb často objevuje, se lze v případě cyklistické dopravy – neboť ta je na objížďky zvlášť citlivá - většinou vyhnout. Se zbytečným nebo dokonce nebezpečným omezením cyklistické dopravy se obvykle setkáváme na místech staveb v silničním prostoru. Příčinou bývá nerespektování dopravně právních nařízení úřadů silniční dopravy firmami, které stavby provádějí. Kontrolní kapacity a tím i možnosti trestání jsou z důvodu personální situace v úřadech příliš malé. Doporučuje se spolupracovat se stavebními společnostmi a investory staveb, aby počítali s provizorním vedením cyklistů a chodců kolem míst staveb a náhradní cesty řádně vyznačili.

Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY JÍZDNÍCH KOL

Status quo

Snadno dostupné a bezpečné možnosti parkování jízdních kol v místě bydliště a v důležitých destinacích zvyšují ochotu využívat jízdní kolo pro každodenní cesty. Často ale majitel jízdního kola posuzuje možnost parkování jízdního kola ve svém bydlišti jako složitou a ne bezpečnou. Problém představují především velká sídliště. Také na důležitých cílových místech cyklistické dopravy, před obchody a veřejnými budovami, na pracovištích a u škol, u nádraží a zastávek často chybí vyhovující a účelně konstruovaná zařízení pro parkování a úschovu jízdních kol. Při dalším nárůstu cyklistické dopravy a přibývajícím podílu drahých jízdních kol se úzká místa v těžištích poptávky ještě vyostří. Generel bezmotorové dopravy vychází z toho, že lepší možnosti parkování mohou nově otevřít značný potenciál pro každodenní používání jízdního kola.

Stávající stav

V minulosti nebyla stojanům pro kola ze strany hl. m. Prahy věnována velká pozornost. Před zahájením instalace nových ∩ stojanů bylo v roce 2007 na území hl. m. Prahy na základě terénních průzkumů evidováno přes 400 stojanových hnízd (s kapacitou 1-30 kol). Nevýhodou většiny dřívějších pražských stojanů je nevhodná konstrukce nebo dokonce i umístění, poměrně významná část stojanů nainstalována soukromými subjekty a tudíž je jejich veřejné užití leckdy omezeno (např. otevírací dobou obchodu či restaurace), stojany na kola jsou i součástí většiny parkovišť typu P+R jako služba B+R. Mimo stojany na B+R byla jedinou rozsáhlejší akcí pouze instalace několika stojanů typu "spirála" především v centru města, jinak se jednalo o ojedinělé akce (např. před budovami na Mariánském náměstí nebo v Jungmannově ulici). Většinou nebyly voleny vhodné typy stojanů, a tak není divu, že kola zamčená u nedalekých sloupků dopravních značek nebyla výjimkou.

V roce 2006 byl po diskusi v Pracovní skupině pro cyklistickou dopravu hl. m. Prahy vybrán jako nejvhodnější typ stojan opěrný (původně typu P), po dalších diskusích byl upřednostněn jednodušší a elegantnější typ tvaru ∩ ("převráceného U"). Tento typ stojanu je podporován Komisí Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu, a to na základě především zahraničních pozitivních zkušeností s typy opěrných stojanů a převážně rozporuplných zkušeností s typy stojanů standardně v Praze používaných.

přehled instalací ∩ stojanů – viz soubor „stojany_U_celkem.xls“

Obr. Městský stojan U, Sídliště Ďáblice, dětské hřiště Burešova.

Poznámky: Aktualizovaný přehled ∩ stojanů (včetně lokalizace v dynamické mapě). Cyklostojany jsou zaneseny v databázi dynamické mapy (většina i s fotodokumentací; piktogramy stojanů se zobrazí až při větším přiblížení mapy).

Nové pražské ∩ stojany jsou:

- použitelné pro všechny typy kol,
- použitelné a pohodlně přístupné pro jakékoli zámky,
- kotvené pod povrchem,
- v nerezavějící nebo nerezové úpravě,
- bezúdržbové,
- obtížně poškoditelné,
- velmi pracně odstranitelné,
- umístitelné variantně - za sebou, vedle sebe (i šikmo), jako zábradlí či ochrana např. stromů apod.

Stojany včetně instalace jsou financovány TSK hl. m. Prahy, jednotlivé městské části je následně přebírají do správy.

Jak ∩ stojan získat?

- *Kompetentní úředník příslušné městské části:* Kontaktuje cyklokoordinátora TSK (Petr Introvič, e-mail: petr.introvic@tsk-praha.cz, mobil: 603 420 427).

- *Občan či provozovatel cíle cyklistů:* Kontaktuje úřad městské části Prahy 8. Záležitost je obvykle v kompetenci odboru (oddělení) dopravy (příp. životního prostředí). Úřad městské části posoudí oprávněnost požadavku a kontaktuje cyklokoordinátora TSK.

Možné komplikace: Problém může nastat při požadavku umístit stojany na soukromém nebo veřejnosti nepřístupném pozemku, případně v objektu. Oprávněnost takového umístění a tedy přístupnost a použitelnost pro cyklistickou veřejnost (nebo její část) posoudí úřad městské části, která je primárním příjemcem a správce stojanů. Možností je svěření správy po dohodě s příslušným odborem úřadu městské části. V některých případech může být komplikací také přítomnost inženýrských sítí.

Návrhová část

Opatření 1. KONCEPCE - Celková koncepce parkování jízdních kol
Místní cyklokoordinátor ve spolupráci s příslušným odborem připraví strategii parkování jízdních kol v návaznosti na aktivity Hlavní město Praha (viz popis současného stavu), včetně identifikování deficitů v zařízeních pro parkování kol ve veřejném prostoru.

Opatření 2. REGULACE - Využívat regulační rámec
Pro novostavby, přestavby či změny účelu staveb by měly být k dispozici prováděcí předpisy, které zajistí kvalitativně a kvantitativně dostačující nabídku míst k odkládání jízdních kol. Mobilní soukromé stojany na kola, které bývají umístěny ve veřejném uličním prostoru, jsou většinou funkčně nedostačující modely, koncipované především jako reklamní plochy. Místní cyklokoordinátor ve spolupráci s příslušným odborem bude:

a) působit v rámci svých kompetencí ve stavebním povolovacím řízení na to, aby byly důsledně dodržovány předpisy místního stavebního řádu týkající se zajištění parkovacích možností pro cyklisty u novostaveb, přestaveb a změn účelů staveb.
b) přezkoumat zajištění parkování pro cyklisty ve veřejném prostoru s ohledem na místní prostorové poměry na pozemcích a na jiné nároky na veřejný prostor jak u nových projektů, tak u stávající zástavby.

Opatření 3. PARTNEŘI - Získat maloobchod a správu budov jako partnery
Dobře přístupné, bezpečné a proti počasí chráněné parkoviště pro jízdní kola v místě bydliště, které snižuje nechuť „vyrazit na cestu", není vůbec žádnou samozřejmostí. Také v cílových bodech, zejména v nákupních ulicích, u velkých nákupních center, ale i u větších podniků a úřadů najdeme značné deficity. Následkem je zpravidla chaotické odkládání jízdních kol, které omezuje pěší dopravu. Jízdní kolo pak není vnímáno jako atraktivní alternativa. Důležitým úkolem podpory cyklistické dopravy je stále získávat porozumění a zájem rozhodujících činitelů bytového hospodářství a maloobchodu, jakož i zaměstnavatelů

pro tuto problematiku a podporovat jejich ochotu k realizaci opatření. V rámci opatření +. „Celková koncepce parkování jízdních kol" by měly být vytvořeny a otestovány – např. ve formě modelových projektů – nové podněty.

Obr. stojan_penny_vozovna_kobylisy, Foto: Prahou na kole

obr. Stojan tzv. „drátolam", Albert Přemyšlenská, Foto: Prahou na kole

Požadujte kvalitní stojan na info@ahold.cz. Některé obchody už poslechly

Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY

Status quo

Systém Bike & Ride je výhodný pro místní veřejnou dopravu, která tak lépe dosáhne na širší okruh uživatelů na jakékoliv zastávce, než když ji využívají jen chodci. Ačkoliv nějaká parkovací místa pro jízdní kola v posledních letech vznikala, na mnoha místech nestačí kapacitě dnešního objemu cyklodopravy. Při dalším, silnějším nárůstu cyklistické dopravy je pak nutný skok v jejich dimenzování. Stoupají také požadavky na zabezpečení proti krádeži a na ochranu proti povětrnostním vlivům, které splňují např. pronajímatelné parkovací boxy v úschovnách jízdních kol.
Propojení jízdního kola a veřejných dopravních prostředků je na celém území Hlavního města Prahy vylepšeno nabídkou převozu jízdních kol ve všech kolejových dopravních prostředcích, i když s určitým časovým omezením. Tato možnost podstatně přispívá k používání jízdního kola i pro delší cesty.

Přepravu chodců není třeba nijak zvlášť definovat – je přirozená, pouze je třeba dbát na přístupnost, dostupnost a bezbariérovost, která se netýká jen fyzicky hendikepovaných, ale taktéž seniorů a rodin s dětmi.

Veřejná doprava severojižním směrem (tj. z hlediska reliéfu území Prahy 8 mezi horní a dolní částí) tvoří důležitou součást možnosti využití jízdního kola - napomáhá překonat značné vzájemné převýšení především severním směrem (Povltavská: 195 m.n.m. / sídliště Ládví 300 m.n.m. / vrch Ládví, geodet. věž 359 m.n.n. / sídliště Bohnice: 275 m.n.m.). Nejdůležitější je v tomto ohledu metro linky C a dále tramvajové linky.

Pokud je přeprava jízdních kol ve vybraných spojích umožněna, vždy je zdarma (včetně žel. dopravy na území Prahy).

Stávající stav

Parkování a úschova kol.

V případě parkování jízdních kol u zastávek veřejné dopravy platí stejné informace, které byly již zveřejněné v rámci Oblasti 4. „Dostatečné možnosti parkování a úschovy jízdních kol". V tomto případě se ale chce zdůraznit význam propojení cyklistické a veřejné dopravy. Systém se nazývá B+R (Bike and Ride), který je obdobou systému P+R (Park and Ride) určeného pro automobily. Cyklistovi je umožněno přijet do bezprostřední blízkosti stanice veřejné hromadné dopravy a tam kolo bezpečně zaparkovat tak, aby mohl bezstarostně pokračovat dál jiným dopravním prostředkem.

K tomu je ještě připočítat možnost úschovy kola v **rámci parkovišť P+R (viz stanice metra Ládví)**, V blízkosti objektu obsluhy hlídaného parkoviště je umístěn stojan na kola. Uzamčení kola je možné i zámkem, který zapůjčí obsluha parkoviště proti záloze 20 Kč. Klíč od takového zámku se uschová u obsluhy parkoviště a cyklista obdrží kontrolní kartu, proti které bude po návratu opět vydán klíč. Úschova kola je zdarma, na cyklistu se ale nevztahují tarifní výhody spojené s parkováním na parkovišti systému P+R (zvýhodněná zpáteční nebo celodenní jízdenka v souvislosti s parkovacím lístkem). Služba je dostupná po celou dobu provozu parkovišť P+R (4:00 – 1:00, tj. po dobu provozu metra a vlaků).

Přeprava jízdních kol v prostředcích veřejné hromadné dopravy

Přeprava jízdních kol v prostředcích veřejné hromadné dopravy je významným doplňkem cyklistické dopravy, protože umožní překonat větší vzdálenosti nebo nepříjemná stoupání. Možnost vzít si kolo s sebou do dopravního prostředku přijde vhod také při náhlé změně počasí nebo defektu.

Pražská integrovaná doprava (PID) cestování s kolem umožňuje. Pokud je někdo držitelem platného jízdního dokladu, může kolo na území hlavního města Prahy, tedy i území Prahy 8 (tarifní pásma P, 0 a B), přepravovat zdarma jako spoluzavazadlo. Jelikož prostředky městské hromadné dopravy (MHD) slouží primárně k přepravě osob, je důležité zachovat komfort jejich cestování. Z tohoto důvodu vznikla dílčí omezení pro převoz kol v jednotlivých dopravních prostředcích a časech.

METRO
V **metru** mohou být přepravována v každém voze maximálně dvě jízdní kola na každé poslední plošině ve směru jízdy, tj. maximálně je možno přepravit každých 3 až 8 minut (dle provozu metra) až 10 jízdních kol. Pro přepravu jízdního kola lze využít i výtah ve stanici metra Ládví. Výtah je označen modrým piktogramem jízdního kola.

Přístupnost stanic metra pro cyklisty.

B

Florenc	Přestupní B/C (B položena hlouběji)
Křižíkova	Hluboká stanice. Schody z nástupiště, pak eskalátor do úrovně ulice. Průjezd pěší zónou povolen.
Invalidovna	Hluboká. Eskalátor do úrovně ulice.
Palmovka (vestibul západ)	Mělká. Z nástupiště eskalátory, pevné schody do vestibulu a eskalátory z vestibulu ze čtyř stran tramvajové křižovatky.
Palmovka (vestibul východ)	Mělká. Z nástupiště eskalátory, výjezd do ulice Na Hrázi.

C

Nádraží Holešovice	Pod kopcem a před bariériou v podobě MO
Kobylisy (západní vestibul):	Ze stanice do vestibulu eskalátor, z vestibulu na ulici jen pevná schodiště. Vhodnější je použít protější vestibul, který vede přímo na ulici.
Kobylisy (východní vestibul k tram)	Eskalátor až na uliční úroveň (také výtah). Podchod umožňuje dostat se bezbariérově i za ulici Pod Sídlištěm (přejetí po tramvaji je ale rychlejší).
Ládví	Mělká. Dostatečně prostorný výtah z nástupiště na povrch, také eskalátor nahoru. Na jižní straně Střelničné ulice vede z vestibulu rampa. Výtah lze od 1. 2. 2013 legálně využít.
Střížkov	pomáhá překonat Libereckou rychlostní komunikaci a napojuje směr Prosek

TRAMVAJ

V **tramvajích** lze přepravovat kola na místech určených pro přepravu kočárků, ale pouze ve vybraných úsecích ve směru z centra, a to s výjimkou pracovního dne v období od 14 do 19 hod. Jízdní kola mohou být přepravována pouze **v místech určených pro přepravu kočárků a to maximálně po dvou.** Při zvýšené poptávce může řidič nástup s kolem do tramvaje odmítnout.

; Tímto symbolem jsou označeny zastávky, kde je povolen nástup s jízdním kolem do tramvaje.

Tramvajové úseky s možností přepravy jízdních kol ve směru z centra, s výjimkou pracovního dne v období 14:00 - 19:00 (tzv. „tramvajové výtahy"):

- Nádraží Holešovice –> Trojská –> Kobylisy –> Vozovna Kobylisy / Sídliště Ďáblice
- Palmovka –> Bulovka –> Kobylisy –> Vozovna Kobylisy / Sídliště Ďáblice
- Palmovka –> Ohrada –> Spojovací (pouze přímým spojem přes zastávku Krejcárek)

ŽELEZNICE

Na všech **železničních tratích** na území Prahy je přeprava jízdních kol zdarma, mimo území metropole je přeprava kol zpoplatněna. Železniční přeprava – nejbližší zastávky:

- Praha Holešovice (mezinárodní) – vazba na metro (Praha 7)
- Praha - Holešovice zastávka
- Praha - Bubny (obě regionální význam)
- Praha – Libeň (Praha 9)
- Praha Vysočany (Praha 9)

PŘÍVOZY

Pomáhají překonat bariéru v podobě řeky Vltavy

- Zámky - Sedlec (vazba na Prahu Sedlec přes Vltavu)
- Podhoří - V Podbabě (vazba na Prahu 6 přes Vltavu)
- Karlín – Holešovice (vazba na Prahu 7 přes Vltavu)

Veřejná doprava – negativní vliv

Negativní vliv na provoz jízdních kol může mít prostorová konkurence, tj. nevhodně řešené společné koridory či zastávky a místa, která jsou provozu jízdních kol zapovězena a tvoří tak beriéru.

VEŘEJNÁ DOPRAVA - VÝCHODISKA PRO NÁVRHY

1. V okolí stanic linek PID, které umožňují přepravu jízdních kol, je třeba zřídit systém návaznosti, tj. zajistit přístupnost nástupišť pro možnost pokračování s jízdním kolem včetně odpovídajícího zajištění odložení kol.
2. V návaznosti na důležité či strategické zastávky linek, které neumožňují přepravu jízdních kol, je třeba zřídit odpovídající parkování jízdních kol.
3. Zajistit informovanost nejen o možnosti přepravy, ale taktéž systém orientace, jak se s kolem správně dostat či manipulovat.
4. Nutno v co největší míře umožnit sdílení prostoru veřejné dopravy a jízdních kol, avšak v takové míře, aby nedocházelo k neúměrnému zdržení provozu veřejné dopravy

Návrhová část

Opatření 1. ZASTÁVKA - Více možností parkování a úschovy jízdních kol na zastávkách

Místní cyklokoordinátor s příslušným odborem MČ vypracuje program možností parkování jízdních kol u zastávek veřejné dopravy a dořeší procesy realizace s MHMP a odp. organizacemi.

Obr. Příklad stávajícího parkování stání u stanice metra Ládví

Opatření 2. VOZIDLO - Zajistit převoz jízdních kol v prostředcích veřejné dopravy
Místní cyklokoordinátor s příslušným odborem bude:

a) spolupracovat s ROPIDem a DPP, aby se dlouhodobě udržovala nabídka možností transportu jízdních kol ve veřejných dopravních prostředcích,
b) spolupracovat s ROPIDem a DPP, aby bylo zajištěno zohlednění vývoje poptávky a začlenění požadavků na převoz jízdních kol do plánu místní dopravy; aby bylo zajištěno, že při vypisování a objednávání dopravních výkonů i při pořizování nových vozidel bude na tyto požadavky brán ohled v rámci stávajících finančních možností.

Oblast 6. SLUŽBY

Opatření 1: SLUŽBY – Podporovat realizaci navazujících infrastrukturních služeb
Existuje mnoho opatření, která město může realizovat nebo podporovat, aby se situace cyklistů zlepšila. Příslušný odbor prověří, nakolik a kde mohou být realizována tato opatření:

- servis pro opravu a údržbu jízdních kol (velmi efektivní a uživatelsky příjemné je vybudovat tento servis v místě hustého provozu cyklistů, např. u vlakového nádraží. Lidé, kteří dojíždějí do práce a jízdní kolo používají pro cestu na nádraží, si mohou nechat své kolo opravit a po práci si ho vyzvednout)

- instalace vzduchových kompresorů ve veřejném prostranství

- podpora projektu „Bike azyl" - opatření směřuje k podpoře takového zařízení, které bude vytvářet zázemí pro nadšence se vztahem ke starým a retro jízdním kolům, ale také s úmyslem podporovat cyklo-komunitu ve městě. Bajkazyl nabízí řadu služeb, mezi které patří servis všech typů jízdních kol, prodej starých repasovaných jízdních kol, cyklopůjčovna se zaměřením na studenty i širokou veřejnost, a také zázemí pro vlastnoruční opravy jízdních kol.

ANALÝZA INTENZIT DOPRAVY

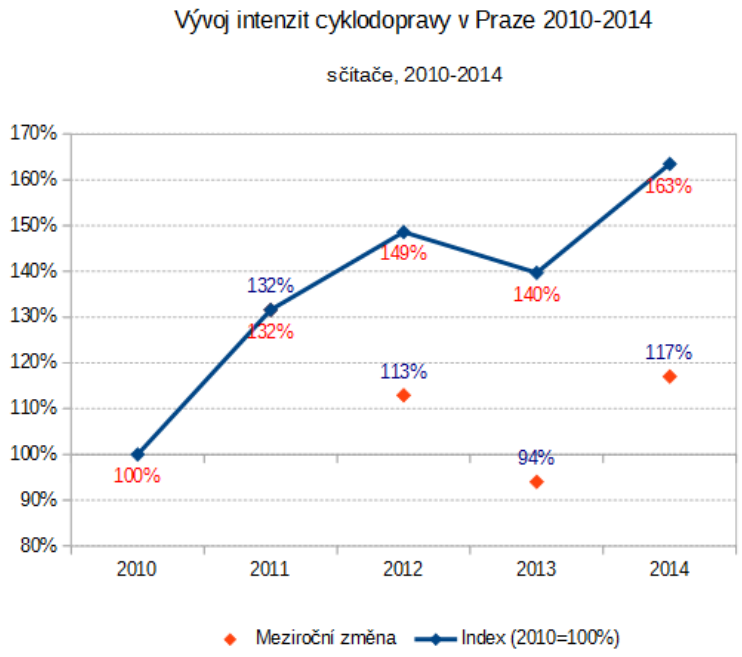
Obecně:

Protože nejsou známa čísla pro Prahu 8, podíl všech cest lze uvažovat dle Prahy jako celku, neboť Praha 8 tvoří jednu z deseti největších částí Prahy (zdroj: ročenka TSK 2014).

- veřejná doprava 43 %
- automobilová doprava 33 %
- cyklistická doprava 1 %
- pěšky 23 %

Cyklistická doprava

- Území disponuje infrastrukturou pro cyklistickou dopravu pouze zřídka,či v podobě kusých úseků. Uživatelé - cyklisté jsou zpravidla rozptýleni v celém území, neboť si každý hledá „tu svou bezpečnou cestu", a to přibližně v co nejpřímější a poměrně bezpečné linii vzhledem ke svým zkušenostem. Proto není možné navrhovat infrastrukturu dle okamžitých současných intenzit cyklistické dopravy nasčítaných ve zvoleném profilu, avšak je třeba disponovat znalostmi místních poměrů a respektovat zákonitosti pohybu a volby trasy cyklistů. Cyklisté se v Praze zpravidla pohybují určitým směrem v koridoru širokém až 1,5 km. Na mnohých místech se cyklodoprava a rekreace potkává, je tedy třeba reagovat na potřeby širší skupiny uživatelů.
- Páteřní systém celoměstských cyklotras, který zatím není ucelený a tak nenabízí to, co se od něho očekává (nejsou návaznosti a tedy využití cyklotras a stezek zatím je pod očekávání).
- Současné intenzity se pohybují cca 300-500 cyklistů obousměrně / den na běžném profilu páteřních a hlavních tras, které jsou v provozu. Výjimkou je páteřní povltavská trasa A2, kde lze sledovat v letních všedních i víkendových dnech až 2500 cyklistů obousměrně / 24 hod.
- Poslední meziroční vývoj intenzit (2014) je cca +17 % (zdroj Prahou na kole).



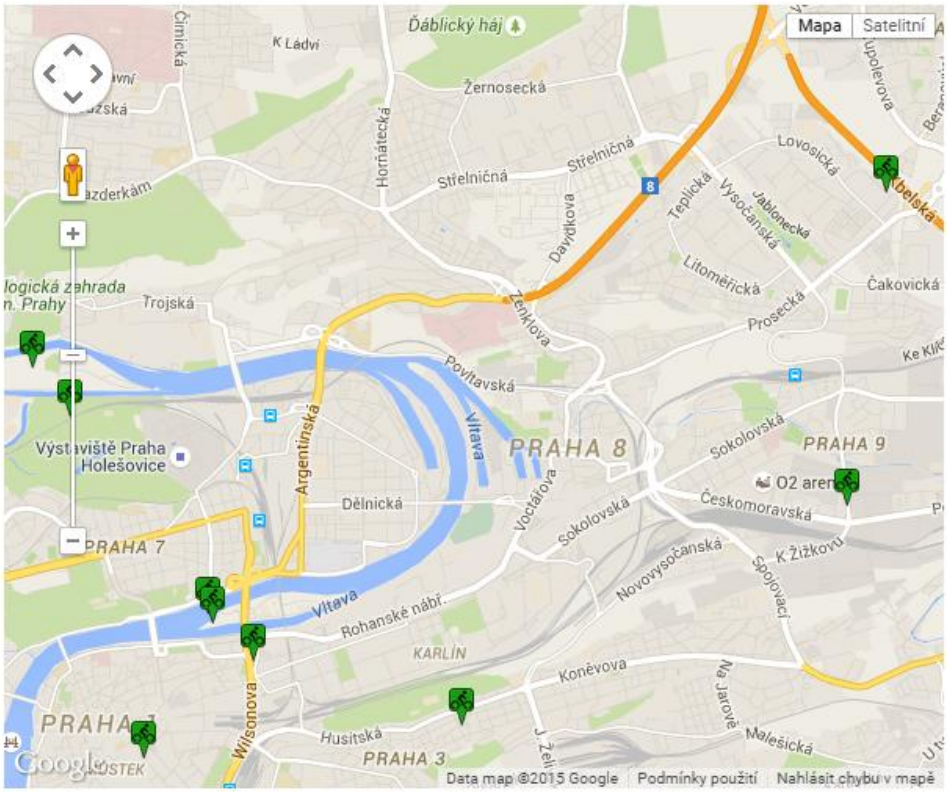
zdroj: Prahou na kole

- Míru využití páteřních koridorů lze odvodit ze sčítačů okolí Prahy 8 (zdroj Prahou na kole):

Sčítač	počet průjezdů - průměr v sezóně 2014 /duben – říjen/
Povltavská	1526
Císařský ostrov	1326
Rohanské nábřeží	833
Kolčavka	570
Vysočany	523
Vítkov	292
Letňany	288

- Oproti celoročnímu průměru je zimní období na 30 % ze sezónních hodnot, což je velmi zajímavé číslo směrem k údržbě komunikací pro cyklisty a její důležitosti.
- Lze dovodit, **že intenzity na místních nijak značených propojkách se pohybují v řádu desítek až stovek v závislosti na vzdálenosti od páteřní sítě**, které fungují jako sběrnice (stejně jako je tomu i u individuální automobilové dopravy.

Mapa lokalit detektorů cyklistů



zdroj: http://unicam.camea.cz/

Východiska pro návrhy:

1. Pro návrh odp. opatření pro cyklisty uvádí technická literatura (ČSN 73 6110 a TP 179) jako jedno z kritérií poměr intenzit automobilové a cyklistické dopravy. Odděleným provozem se rozumí jakékoliv opatření s vlastním či sdíleným prostorem vymezeným pouze nebo i pro provoz jízdních kol (např. i VJP pro BUS+CYKLO+TAXI apod.).

Tabulka 24 – Doporučené limity intenzit pro návrh odděleného provozu cyklistů

	Počet jízdních kol za špičkovou hodinu v jednom směru	Počet motorových vozidel za 24 hodin v obou směrech
Místní komunikace v území zastavěném	10	> 20 000
	20	10 000 – 20 000
	30	5 000 – 10 000
	60	2 500 – 5 000
	150	< 2 500
Místní komunikace v území nezastavěném a nezastavitelném	10	> 10 000
	15	5 000 – 10 000
	30	2 500 – 5 000
	90	< 2 500
POZNÁMKY – tabulka platí pro novostavby i rekonstrukce – hodnoty se určují pro výhledové období totožné s výhledovým obdobím pro motorovou dopravu		

zdroj ČSN 73 6110

2. Okamžité sledované intenzity cykl. dopravy v profilu nejsou pro návrh opatření relevantní. Protože cyklisté volí zpravidla přímou, ale přesto bezpečnou trasu, využívají více průjezdů pro daný směr. Záleží také na kombinaci s výškovým profilem trasy, tj. ztracený spádem. apod. Zásadní vstupem je tedy územní analýza potenciálu, tj. přímosti propojení s dalšími místními centry či územními celky, zdrojových a cílových lokalit. Tento potenciál pak značně navyšuje potřebu, neboť nebezpečným místům bez opatření pro cyklisty se zkrátka cyklisté vyhýbají a takové místo objíždí či volí zajížďku.

Automobilová doprava - intenzity

- IPR poskytl intenzity automobilové dopravy v letech 2011 a 2014 (průzkumy TSK) a dále model pro výhled.
- S rozvojem a údržbou sítě komunikací je nutno uvažovat i s měnícími se intenzitami. Jedno z kritérií pro volbu opatření pro cyklisty jsou i intenzity automobilové dopravy. Hodnoty jsou zaneseny v analytické mapě.
- Ze stavu a výhledu lze vyčíst následující:
    - Komunikace celoměstského významu vykazují mnohdy zásadní navýšení intenzit (s dostavbou Blanky, MO a PO):
        - PO směr Suchdol až 90.000 všech vozidel / 24 hod obousměrně
        - MO ul. Spojovací (32.000 -> 110.000)
        - MO ul. Povltavská (12.000 -> 67.000)
        - ul. V Holešovickách (68.000 -> 92.000 obousměrně)
        - ul. Liberecká (60.000 -> 103.000)

- komunikace navazující na celoměstský významné, vykazující dlouhodobě zásadní nárůst intenzit:
  - Rohanské nábřeží (35.000 -> 47.000)
  - Pod Plynojemem (13.000 -> 24.000)
  - Zenklova sever (27.000 -> 38.000)
  - K Ládví (10.000 -> 20.000) - v souvislosti se stavbou PO
  - Horňátecká (17.000 -> 28.000)
  - Střelničná střed /Davídkova – Ďáblická/: (20.000 -> 28.000)
- Městské třídy, které navyšují své intenzity mírněji:
  - Libeňský most (17.000 -> 20.000)
  - Zenklova jih (17.000 -> 19.000)
  - Střelničná východ /Ďáblická - Liberecká/: (28.000 -> 29.000)
- **Městské třídy a kom., ve kterých se výhledově mají snížit intenzity:**
  - **Sokolovská** (23.000 -> 10.000)
  - **Zenklova střed** (26.000 -> 13.000)
  - **Elsnicovo nám.** (17.000 -> 16.000)
  - **Trojská** (12.000 -> 6.500)
  - **K Bohnicím** (8.000 -> 4.000)
  - **Ústecká** (22.000 -> 17.000)
  - **Střelničná západ** – podél Ládví (15.000 -> 12.000)
  - **Čimická** (20.000 -> 13.000)
  - **Žernosecká** (11.000 -> 4.500)
  - **Ďáblická** (18.000 -> 15.000)
  - **K Pazderkám** (10.000 -> 5.000)
  - **Lodžská** (10.000 -> 4.500)

Východiska pro návrhy:

1. Vybrané výše uvedené sběrné komunikace, ve kterých se snižují intenzity, jsou někdy 4pruhové a pokud ve výhledu dosahují intenzit pod 15.000 vozidel / den, tak jsou mnohdy předimenzované. **V těchto ulicích lze uvažovat o možném zásadním zvýšení komfortu pro provoz pěších, veřejné dopravy i jízdních kol, zejména pro cyklisty je zde třeba zvážit nejen organizační ale taktéž stavební řešení.** Toto „předimenzovaní" lze považovat za jakousi rezervu a možnost v budoucnu řešit profil ve prospěch koalice: veřejná-pěší-cyklistická doprava. Vybrané široké ulice, dnes 4pruhové, byly původně koncipovány s rezervou pro VHD s tím, že profil bude moci být přerozdělen.

2. Městské třídy, ve kterých se předpokládá dlouhodobý nárůst provozu automobilové dopravy, je třeba řešit s vyšším důrazem na bezpečnost, tj. v ohledu k bezpečnosti s rezervou pro budoucí stav a v úzkých souvislostech s veřejnou dopravou.

3. Zásadní páteřní komunikace je třeba řešit především mimoúrovňově a při všech stupních přípravy řešit s důrazem na prostupnost území pro pěší a cyklisty.

4. Komunikace nové (výhled dle UP) mohou tvořit bariéru pro provoz jízdních kol i pro pěší, resp. pro prostupnost krajiny. Proto je nutné v rámci přípravy (již ve fázi EIA) řešit potřeby obou druhů dopravy, neboť součástí staveb by měly být i případné

vyvolané přeložky, či související objekty, které zajistí provoz chodců a cyklistů. Dodatečná řešení lze realizovat stěží Jedná se o následující:

- Pražský okruh (PO),
- spojka K Ládví – Spořická - PO
- Městský okruh (MO): Spojovací – Balabenka – Čuprova – Povltavská

Návrh postupné realizace opatření - shrnutí

Pro účely dalšího použití generelu slouží výsledný návrh. Ten zjednodušenou formou prezentuje charakteristické typy opatření pro jednotlivé úseky výsledného komunikačního systému a doporučených propojení v území.

Návrh postupné realizace stavebně technických a dopravně organizačních opatření na komunikační síti je směrován do tří na sobě nezávislých oblastí:
- Rozvoj sítě chráněných cest (páteřní sítě cyklotras)
- Zapracování cyklistických opatření do připravovaných staveb dopravní infrastruktury
- Provizorní a organizační opatření

Zatímco výsledný návrh pracuje s optimálním prostorovým uspořádáním uličního profilu a s finálním stavem dopravního systému, pro účely etapizace je zaveden pojem **provizorní opatření**, která v reálných podmínkách alespoň částečně zohledňují potřeby cyklistů. Dopravní infrastruktura uzpůsobená cyklistickým potřebám může sice sama o sobě výraznou měrou přispět ke změně dopravního chování, ale účinnost těchto opatření zásadním způsobem ovlivňuje **související vybavenost** -
- Systém parkovacích zařízení pro jízdní kola
- Systém sdílení jízdních kol a cyklopůjčoven
- Začlenění do integrovaného dopravního systému
- Informační systém
- Veřejné opravny jízdních kol

a **související činnosti**, které jsou s provozem a podporou cyklistické dopravy nějak spojeny
- Správa a údržba komunikací
- Koordinované plánování dopravní infrastruktury
- Řízený systém parkování motorových vozidel
- Provádění pravidelného cyklistického auditu
- Průběžné sčítání jízdních kol
- Sledování a vyhodnocování nehodovosti
- Informace, kampaně a akce

Seznam příloh

Příloha 1 - Metodické nástroje pro udržitelný rozvoj efektivního a bezpečného dopravního systému městské části Prahy 8

Úvodem je nutno zdůraznit, že generálním cílem je působit na dělbu přepravní práce ve prospěch šetrnějších druhů dopravy (veřejná doprava, cyklistická a pěší doprava).

Městská doprava je katalyzátorem rozvoje města. Efektivní, udržitelný a bezpečný dopravní systém města má blahodárný vliv na jeho hospodářský růst a životní úroveň obyvatel. Nelze totiž pokračovat ve stávajícím způsobu rozvoje dopravního systému, který by vedl ke kolapsu dopravy, neúměrnému záboru parkovacích ploch v cenných (historických, centrálních…) městských částech, horší dopravní dostupnosti (kongesce snižující cestovní rychlost a tím i cestovní kvalitu, velkým problémem je i nízká spolehlivost – obtížná odhadnutelnost cestovních časů, resp. jízdních dob…) Tím dochází také ke snižování spolehlivosti systému veřejné dopravy, neboť ta z velké části sdílí dopravní prostor s dopravou silniční.

Tj. nelze uplatňovat „politiku živelného rozvoje", resp. politiku „nedělat nic". Pro budoucí udržitelnost je nutné aktivní ovlivňování rozvoje dopravy (aktivní usměrňování vývoje žádoucím směrem).

Kapacitní kolejová doprava, která je málo či vůbec závislá na kapacitě a vytížení sítě pozemních komunikací pro motorovou dopravu, může naplnit kritérium atraktivní přepravní rychlosti (ideálně, aby byla stejná nebo lépe i vyšší než u IAD – viz též např. proklamaci užívanou například v některých německých městech „do centra tramvají rychleji a levněji než autem" a též spolehlivosti – dodržování grafikonu, zaručená časová dostupnost na příslušné přepravní relaci).

Způsobů (resp. nástrojů), jak cíle dosáhnout, je mnoho. Ty, které považujeme nejen pro Prahu 8, ale pro celé město Praha za nejvíce aktuální, jsou uvedeny v následujících kapitolách.

Princip 1:

Odstraňování zbytné dopravy (vytvářením atraktivních alternativních nabídek, řízení nabídky parkovacích kapacit, promyšlenější územní struktura s menší přepravní náročností, dopravní telematika). Návaznost na novou parkovací politiku Prahy 8

Naplnění tohoto principu předpokládá existenci alternativní nabídky pro uživatele individuální automobilové dopravy (zejména možnost ponechat osobní automobil na záchytném parkovišti na obvodu města a přestoupit na rychlou, pohodlnou a i tarifně atraktivní veřejnou dopravu, zpravidla kapacitní dopravu kolejovou). Tj. po obvodu města se zřídí systém záchytných parkovišť P+R, která budou navazovat na vyspělý systém MHD poskytující **konkurenceschopnou alternativní nabídku pro cestu do centra města**. Ona „konkurenceschopnost" přitom bude vyjádřena následujícími kvalitativními parametry a stimulačními rysy (aby řidiči resp. posádky vozidel této možnosti využívaly):

- Cestovní rychlost (měla by být vyšší, než u IAD, včetně času potřebného k zaparkování na P+R a čekání na přípoj)
- Příznivý tarif - řidič je ekonomicky motivován cenově dostupným tarifem, který bude vyjadřovat nižší náklady než cesta IAD – pocit (či přímo slogan), že „když přestoupíš, ušetříš" (tj. tarifní politika zajímavá i pro řidiče aut, resp. nabízející posádkám osobních aut výhodné cestování veřejnou dopravou).
- Cestovní komfort (moderní atraktivní vozidla s pohodlnými sedačkami, kvalitní dynamikou jízdy *(pocit, že „jízda odsejpá" – to lze rozvést do další metodiky, jak to dělat – mj. preference veřejné dopravy vázané na pozemní komunikace – křižovatky, případně vyhrazené pruhy)* a přiměřenou obsazeností – dostupnost pohodlného místa k sezení – stání je odrazující faktor).

- Další motivační nástroje – pro pravidelné uživatele P+R sleva na předplatní jízdenku, slosovatelné kupóny apod.
- Zvažovat rozvoj nadřazené komunikační sítě – s každou dokončenou stavbou se zvyšuje atraktivita IAD, roste tendence k vyšším intenzitám provozu, potažmo úbytku kapacitní rezervy, což má neblahý vliv na veřejnou dopravu závislou na veřejných pozemních komunikacích (hlavně autobusová). Stavby pro IAD mají být motivovány zejména snahou zlepšovat životní prostředí (odvádět dopravu z citlivých částí města), nikoli zvyšovat kapacitu a tím i stimulovat poptávku.

Ruku v ruce s alternativními nabídkami pak přiměřeně redukovat parkovací kapacity v centru a zpoplatňovat je dle atraktivity oblasti, případně reálné poptávky.
Úhrnem tedy jde především o nasazení trendu rozvoje masivní nabídky parkovacích kapacit na obvodu města v návaznosti na atraktivní (pokud možno kapacitní kolejovou) veřejnou dopravu a současně postupné redukce parkovacích kapacit v citlivějších oblastech (blíže centru města). Stručná formulace principu: **omezovat parkovací kapacitu v centru ruku v ruce s posilováním parkovacích kapacit po obvodu města** (na terminálech P+R). Právě toto je podstata politiky onoho dílčího „vymísťování" IAD z citlivých oblastí a zbavování se „zbytné dopravy".
Z dalších nástrojů pro eliminaci zbytné dopravy je žádoucí zavést mj. vhodný systém navádění k parkovacím místům (parkovací telematika). Tyto systémy mohou významně přispět k omezení zbytné dopravy hledající místo k zaparkování a redukovat v některých situacích dopravní intenzity až o desítky procent.

Princip 2:
Realizace zbývající dopravy (která je „nezbytná") šetrnějším způsobem.
Zde jde hlavně o management rychlosti (rychlost je významným kritériem šetrnosti IAD – má vliv na hluk, emise, kapacitu, možnost přecházení a hlavně bezpečnost).
Do tohoto rámce spadá požadavek plošného zklidňování dopravy, resp. celoplošné zavedení konceptu 50/30 (tj. přísná diferenciace sítě na hlavní místní komunikace s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h a obslužné komunikace s dovolenou rychlostí 30 km/h – tzv. zóny 30). Na obou kategoriích komunikací uplatňovat principy zklidňování dopravy adekvátním způsobem tak, aby byla dosažena „humanizace prostoru pozemní komunikace". Konkrétně to může znamenat rozvoj následujících prvků, resp. návrhových principů:

Hlavní místní komunikace
- Optimalizace šířek jízdních pruhů, vyhýbání se nadměrným šířkám (v praxi zpravidla 3,00 – 3,25 metrů, ne více)
- Maximalizace užití dělicích ostrůvků, zejména pro usnadnění přecházení (ale i ochranu levého odbočení)
- Bezpečné utváření přechodů pro chodce a míst pro přecházení dle jednotných kritérií (maximální povolená délka přechodu, počty přecházených pruhů, stavební prvky)
- Podpora rozvoje malých okružních křižovatek (významný městotvorný prvek, nejbezpečnější forma uspořádání křižovatky)
- Parkování v dopravním prostoru zásadně (resp. přednostně) podélné, formou parkovacích zálivů, periodicky přerušovaných vysazenými zelenými plochami (zlepšení vzhledu ulice, ochrana zaparkovaných vozidel proti poškození jedoucími vozidly, „zamaskování" zaparkovaných vozidel (aby ulice nepůsobila jako „skladiště aut"), posílení optického vjemu zeleně.
- Podpora pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (případně i stezek v přidruženém prostoru), zejména na osách se silným provozem MHD.

Obslužné komunikace
- Vymezení sítě obslužných komunikací (s převládající obytnou funkcí)

- Na těchto komunikacích celoplošně zavést dopravní režim Zóna 30 (označení příslušnou dopravní značkou na všech vjezdech, doprovodná stavební a organizační opatření, podpora dobrého přijetí zón 30 ze strany obyvatel i řidičů pomocí promyšlené práce s veřejností). Pozn. Identifikované vhodné oblasti v Bratislavě k zavedení zón 30 jsou zobrazeny v příloze 3.4.1 – Zóny 30.

Princip 3:
Restrikce IAD v centrální části města (tato zásada zahrnuje (viz též Bílá kniha) regulaci parkování, podporu čistých způsobů dopravy – pěší a cyklistická doprava, zvýhodňování vozidel s nízkými až nulovými emisemi při vjezdu do centra, motivace k využívání veřejné dopravy pro dojezd do centra – mj. cestou výše zmíněných terminálů P+R).
Princip předpokládá postupné výrazné omezení rozsahu parkovacích kapacit v centru města, omezení vjezdu do centra (finanční zvýhodnění elektromobilů resp. vozidel s velmi nízkými až nulovými emisemi), podporu cyklistické dopravy (systematické uplatnění zásady nabídky dopravní infrastruktury pro cyklistickou dopravu). Důležitá je i podpora pěší mobility a nabídka komfortních chodníků a stezek, rozvoj pěších zón.
Optimální cena vychází ze snahy o dosažení míry obsazenosti parkovacích míst 85 % (tak, aby parkovací kapacity byly dobře využity, ale zároveň aby přijíždějící zájemce o parkování měl v rozumném dosahu k dispozici volné parkovací místo). Zpoplatnění vede zaměstnance k dojíždění tramvají a vlakem (využívání terminálů P+R) a zákazníkům či turistům umožňuje vždy najít místo k parkování. Nutná podpora pro vybudování integrovaného dopravního systému města.

Princip 4:
Pilíř – podpora veřejné dopravy
1. Čistá městská veřejná doprava
Základem systému MHD je co nejvyšší využití elektrické trakce.

2. Dostupnost MHD
Pěší dostupnost zastávky MHD by neměla v rezidenčních oblastech přesáhnout 340 metrů (5 min při rychlosti chůze 4 km/h), tj. maximální vzdálenost dvou sousedních zastávek je 600 až 700 metrů.
Všechny prvky v systému MHD (vozidla, informační systém, zastávky, přístupové cesty na zastávky) musejí být bezbariérové, přístupné osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.
Veškeré rozvojové záměry musí být realizovány s ohledem na dostupnost zastávek systému MHD, prioritně ve vazbě na linky nosného systému. Stavební záměry generující významné množství cest nebudou povolovány, aniž by byla adekvátně vyřešena jejich obsluha veřejnou dopravou nejpozději v okamžiku jejich uvedení do provozu.

3. Snížení závislosti MHD na dopravním prostoru pro silniční dopravu
BUS – CYKLO – TAXI pruhy
Preference vozidel MHD na křižovatkách

4. Vzájemná vazba jednotlivých podsystémů veřejné dopravy
Přestupní terminály by měly být uspořádány tak, aby se co nejvíce omezila nutnost pěších přesunů, zejména ve vertikálním směru (nadchody/podchody pouze ve výjimečných případech), preferovány jsou přestupy hrana/hrana.
Koordinace jízdních řádů nosného systému a obslužných linek, zejména v mimošpičkovém období s prodlouženými intervaly mezi spoji (brzo ráno/večer, víkendy) – zaručené přestupní vazby s čekáním do 5 min.
IAD bude směřována k multimodálnímu řešení, viz „Princip 1" výše.

Princip 5:
Změna paradigmat ve způsobu financování rozvoje dopravní infrastruktury pro IAD (postupné zavedení financování uživatelem)

Tradiční financování dopravní infrastruktury již dávno narazilo na své hranice. Systémová změna paradigmat je proto nevyhnutelná; jen tak je možné zabránit tomu, aby se dopravní infrastruktura stále více stávala vážným rizikovým faktorem pro společnost, hospodářství i životní prostředí.
Dopravní cesty (resp. pozemní komunikace) již dlouho trpí skrytým podfinancováním.
Otázka pro celou Prahu? Zavedení mýta pro automobily?
Příklad: Z nedávno zpracované studie[1] vyplývá, že roční investiční potřeba německé infrastruktury činí přibližně 60 až 70 miliard Euro. Investuje se ale pouze 17 miliard Euro. To je zřetelně viditelné na zanedbané údržbě a úzkých místech infrastruktury nejen dopravní. Dlouhá léta se pro řešení této mezery nerýsuje žádné řešení. Krize finančních trhů a výrazný časový posun konsolidace spolkového rozpočtu – a tím nepochybně i rozpočtu spolkových zemí – situaci dále vyostřuje.
Toto lze parafrázovat i do poučení, že financování infrastruktury uživatelem je nezbytné obecně (tj. i v Praze) – jinak hrozí podfinancování infrastruktury, „rozvírající se nůžky", k čemuž přispívá i krize finančních trhů – státní ani městský rozpočet to nemůže zvládnout! Tj. jde o opatření do budoucna nevyhnutné.
Je možné jednotlivé dopravní obory vést k samofinancování, a to dokonce způsobem sociálně únosným, neboť mobilitu je potřebné chápat jako jednu ze základních potřeb současnosti i budoucnosti. Přitom je vyzvednuta klíčová role kolejové dopravy a dopravy v hustě zastavěných oblastech.
„Doprava financuje dopravu" – to je jediný model schopný zajistit financování infrastruktury v budoucnosti. Jeho interpretace musí vycházet z interních rámcových podmínek jednotlivých druhů dopravy a přiměřeně zohledňovat externí změny.
Ústřední doporučení vládní komise „Financování dopravní infrastruktury" (SRN) bylo, aby se financování dopravní infrastruktury postupnými kroky přeneslo na uživatele či toho, kdo náklady vyvolal – ovšem s důležitým omezením: „pokud to rámcové podmínky jednotlivých druhů dopravy dovolují"[2].

Závěr
Dopravní politika v zemích střední a východní Evropy po pádu železné opony převážně podporovala rozvoj individuality a „svobody" podobně, jako Západ v 60. letech. To se projevovalo mimo jiné podporováním nových nabídek v individuální automobilové dopravě formou stavebního boomu kapacitních komunikací, mnoho cenných ploch bylo obětováno ve prospěch míst k parkování, omezujících nástrojů bylo minimum, motorové vozidlo se stalo mnohem dostupnější. Vývoj posledních let přesvědčuje, že v současné politice není možné pokračovat a zejména, že efektivní dopravní systém města není možné stavět primárně na IAD, nýbrž základem musí být vysoce kapacitní kolejová doprava spolupracující s ostatními dopravními obory. Pro zajištění udržitelného rozvoje města, vysokého standardu jeho obyvatel a zvládání budoucích vysokých nároků mobility je proto nutné politické priority a nástroje zásadně přehodnotit.
V oblasti IAD je i nezbytná změna náhledu na základní „preambule" přístupu k tvorbě sítí pozemních komunikací. Řešením ani cílem není omezovat další rozvoj (včetně výstavby nových kapacitních komunikací), nicméně nové a modernizované komunikace již nemají sloužit ke zvyšování nabídky (a stimulaci poptávky) po individuální dopravě, nýbrž především k odvádění individuální dopravy mimo

[1] Zdroj: WILHELM PÄLLMANN, E.H.: Doprava financuje dorpavu, dostupné z: http://afim.cz/files/dokumenty/95_Doprava-financuje-dopravu.pdf

[2] Zdroj: WILHELM PÄLLMANN, E.H.: Doprava financuje dorpavu, dostupné z: http://afim.cz/files/dokumenty/95_Doprava-financuje-dopravu.pdf

choulostivé území. Typickým příkladem je např. stavba obchvatů sídel. Zde není cílem nová nabídka, ale spíše ochrana obyvatel před vysokou emisní a hlukovou zátěží z dopravy (snížení podílu tranzitní dopravy v sídle). Ruku v ruce s tímto procesem musí jít humanizace pozemních komunikací, hlavně intenzivní proces zklidňování dopravy na stávajících průtazích tak, aby nadbytečné dopravní (zpevněné) plochy byly eliminovány ve prospěch zeleně, městského mobiliáře, společenské funkce města a podpoře pěší a cyklistické mobility. V podmínkách velkého města zmíněný proces znamená především snahu o soustředění dopravních zátěží na hlavní místní komunikace ve prospěch razantního zklidnění celé sítě obslužných komunikací (citlivé oblasti s převládajícím bydlením), zpravidla formou zón 30, v některých případech i obytných zón.
Uskutečňování cílů nového generelu dopravy se neobejde bez promyšlené aplikace výše uvedených nástrojů. Současná doba je ve znamení velkého přehodnocování priorit dopravní politiky všeobecně i na evropské úrovni (viz též Bílá kniha).

Příloha 2 - návaznost na parkovací politiku:
Celkové závěry a doporučení
Na území je nedostatek hromadných garáží pro potřebu veřejnosti a pro rezidentní parkování. Část nově vzniklých kapacit HG slouží téměř výhradně pro potřeby polyfunkčních objektů a přitom nepokrývá vlastní zaměstnanecké parkování. Přitom dochází průběžně k dalšímu zvyšování úrovně automobilizace na území a intenzity individuální automobilové dopravy osobními auty. Nedostatek parkovacích kapacit se projevuje rozsáhlou dopravní nekázní, kdy vozidla parkují na chodnících, v křižovatkách, v druhé řadě na komunikacích a podobně.

V současnosti prakticky nastala situace, kdy se již nemůže zvyšovat počet OA parkujících na komunikacích, aniž se to projeví masovým nerespektováním dopravních předpisů a omezováním ostatních uživatelů komunikací, včetně chodců. Současný deficit parkovací kapacity pro tzv. rezidenty, tj. trvale bydlící představuje cca 847 OS a v průběhu dne cca 849 PS. Základním mantinelem pro další vývoj dopravy v klidu na hustě obydleném území je počet OA bydlících. Výhledová potřeba nárůstu parkovací kapacity pro tuto uživatelskou skupinu činí cca 5 361 PS. Tato hodnota pracuje s dalším růstem vybavenosti domácností osobními automobily. Je však také možné, že se další růst automobilizace rezidentů zastaví a začněme akceptovat moderní trendy života.

Pro dlouhodobé a efektivní řešení je nutný systémový přístup zahrnující problematiku v potřebném rozsahu a v odpovídajícím časovém horizontu. Vzhledem k aktuální situaci by základním prvkem řešení DvK mělo být, ve velmi krátkém čase, zavedení plošné organizace a regulace DvK) na velké části hodnoceného území. Na území dochází ve velkém rozsahu k průniku funkcí bydlení a komerce, služeb atd. Budoucí model řešení organizace DvK bude muset tuto smíšenou uživatelskou charakteristiku ve značné míře respektovat. Současně je třeba říci, že pokud v nejbližší době nedojde k podstatnému zvýšení parkovací kapacity realizací HG, bude nutné v některých lokalitách regulovat nejen parkování návštěvníků a zaměstnanců v průběhu dne, ale rovněž nárůst počtu OA bydlících, jež odstavují svá vozidla na komunikacích (noc). Podmínkou zavedení celoplošné regulace je zajištění odpovídající účinné kontroly a vymáhání postihů řidičů porušujících pravidla provozu zóny při zachování možnosti odpovídající dopravní obsluhy území.
Nalezení optimální varianty organizace dopravní obsluhy území je velmi důležité. Při nadměrném omezení dostupnosti lokality osobním autem dochází k nežádoucímu útlumu některých urbanistických funkcí a aktivit vytvářejících infrastrukturu nabídky obchodu, služeb, kultury atd. Naopak při nedostatečné regulaci dochází k průběžné obsazenosti parkovací kapacity a v důsledku toho ke zvýšení intenzity pohybu OA a ke znemožnění parkování skupin uživatelů, jež jsou v dané lokalitě žádoucí. Výsledné řešení je obvykle kompromisem mezi nutným a možným. Mělo by respektovat objektivní potřeby nezbytné dopravní obsluhy s ohledem na možnosti hodnoceného území.

Na základě výsledků analýzy zpracovatel doporučuje:
1) Zavést na velké části hodnoceného území celoplošný regulovatelný zónový systém DvK za těchto předpokladů a podmínek:
- . uplatnit model smíšeného parkování rezidentů, návštěvníků a abonentů;
- . rezervovat dostatečnou parkovací kapacitu pro trvale bydlící, tj. pro rezidenty;
- . rozsah parkování tzv. abonentů regulovat vhodnou cenovou politikou;
- . redukovat rozsah parkování návštěvníků - zejména návštěvníků, kteří využívají hodnocené území jako odstaviště a pokračují dále do centra města MHD);
- . zajistit účinnou kontrolu dodržování provozního řádu systému zóny;

2) Nechat zpracovat projekt celoplošné regulace DvK a po jeho projednání a schválení orgány města také realizační projektovou dokumentaci
3) Jestliže bude objednatel akceptovat navrhované řešení plošné regulace DvK navrhujeme ve spolupráci s příslušnými odbornými útvary a radou MHMP vypsat výběrové řízení na správce systému, který:
- . zajistí financování realizace akce;
- . provede realizaci;
- . zajistí provoz;
- . bude spolupracovat s městskou policií v rámci kontrolní činnosti;
- . bude spolupracovat se zástupci MČ a MHMP;

4) Neumožňovat realizaci nových staveb bez odpovídajícího řešení parkování ve smyslu vyhl. č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy (vč. nástaveb bytů u stávajících objektů);
5) Zahájit intenzivní jednání s vlastníky / správci stávajících objektů hromadného parkování se záměrem rozšíření jejich využitelností a to zejména s ohledem na rezidentní klientelu;
6) Podporovat investorské aktivity zaměřené na řešení stávajícího i budoucího deficitu parkovacích kapacit včetně výstavby ve vnitroblocích;
7) Umožnit změnu funkce méně kvalitních bytových a jiných objektů na hromadné garážovací objekty určené zejména k řešení deficitu parkovací kapacity rezidentů;
8) Vytvářet podmínky pro budoucí investory objektů v lokalitě realizaci kapacitního parkovacího objektu umožňujícího snížení deficitu parkovací kapacity na hodnoceném území;
9) Podporovat realizaci polyfunkčních objektů řešících stávající i očekávané deficity parkovací kapacity v lokalitě;
10) Organizaci DvK na komunikacích společných a navazujících na jiné městské obvody – MČ Praha 1,3,7 řešit ve vzájemné koordinaci.