

Stezky a/nebo pruhy?

Otazníky cyklistické infrastruktury v Praze

Vratislav Filler, leden 2022

Obsah

- Cyklisté, jejich chování a potřeby
- Švýcarský, dánský a nizozemský přístup k infrastruktuře
- Pražský přístup a jak vznikl
- Různé typy infrastruktury v Praze
- Ochranné cyklopruhy - kontroverzní?
- Možná uvažování o cyklistice v Praze
- Jak posunout současný stav?

Cyklisté jsou různí

Rychlost, výkonnost, dovednost

- sportovci, cykloturisti, děti, senioři, messengeri, elektrokola, koloběžky...

Zvládání dopravního stresu při jízdě na kole: Cca 60 % lidí uvažuje o jízdě na kole, z nich:

~ 1% lidí: “odvážní a nebojácní”
= nepotřebují nic a budou tu
vždycky

~ 5-10 % lidí: “zdatní a otevření”
= v silnějším provozu využijí
cyklopruhy

~ 50 % lidí: “opatrní”
= vyžadují větší oddělení od aut,
cyklopruhy je k jízdě na kole nepřilákají



Integrace x segregace

ČSN i TP zná, principy odpovídají dobré praxi
(pouze se zpravidla nerealizuje)

A, B: sdílený provoz

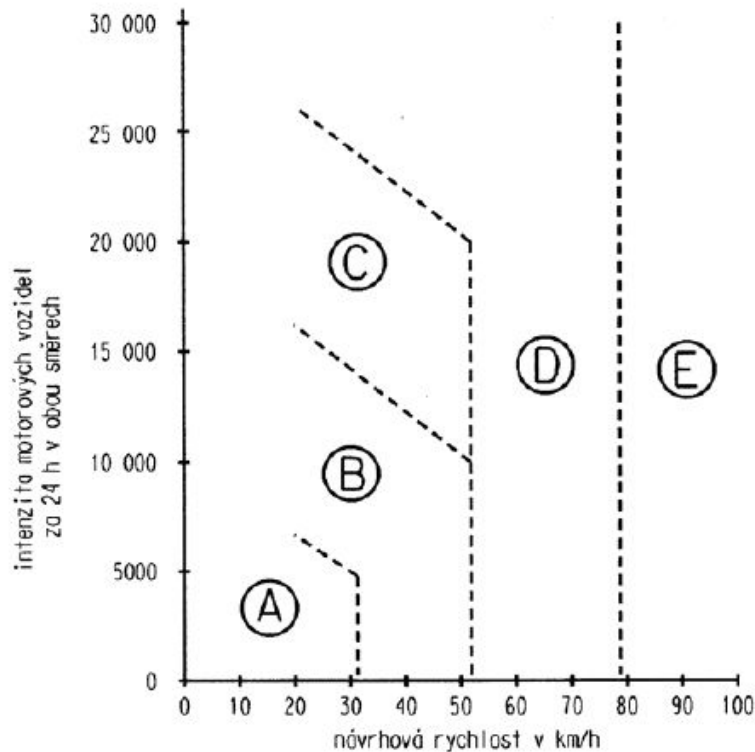
- zklidněné zóny
- do 30 km/h, nebo velmi slabý provoz

B, C: integrace jako prostorové oddělení

- piktogramy, cyklopruhy
- do 50 km/h, DK / NL jen střední provoz;
UK / US / CZ i v silném provozu

C, D, E: fyzické oddělení (segregace)

- Cyklostezky, legalizované chodníky, dánské pásy,
přejezdy



Nizozemský přístup

Komplexní dopravní infrastruktura pro cyklo

- dopravní plánování a street design omezující dominanci automobilové dopravy v intravilánu
- cyklostezky pro vysoké intenzity
- vedlejší ulice výrazně zklidněné a tj. bezpečné pro jízdu na kole

Specifika

- nepřerušované stezky podél hlavních silnic
- barevně odlišený povrch AD / pěší / cyklo
- rozeznatelný charakter komunikací



Dánský přístup

Cyklodoprava je součástí konvenčního plánování

Specifika

- Jednosměrné pásy oddělené obrubou od vozovky i chodníku
- Křižovatkami procházejí jako cyklopruhy
- Nepřímé levé odbočení (vzniklo ze zákazu odbočovat rovnou)
- Relativně přísné požadavky na cyklopruhy



Švýcarský přístup

Rozvinutá integrační řešení

- Podmínky (členitost, podíl cyklo) relativně velmi podobné ČR
- Po letech vlastního přístupu začínají adaptovat dánská řešení

Specifika

- Cyklopruhy i v řazení relativně velkých křižovatek
- Žlutá barva pro bezmotorovou infrastrukturu



Srovnání zahraničních přístupů k infrastruktuře

“švýcarský” přístup - pruhy

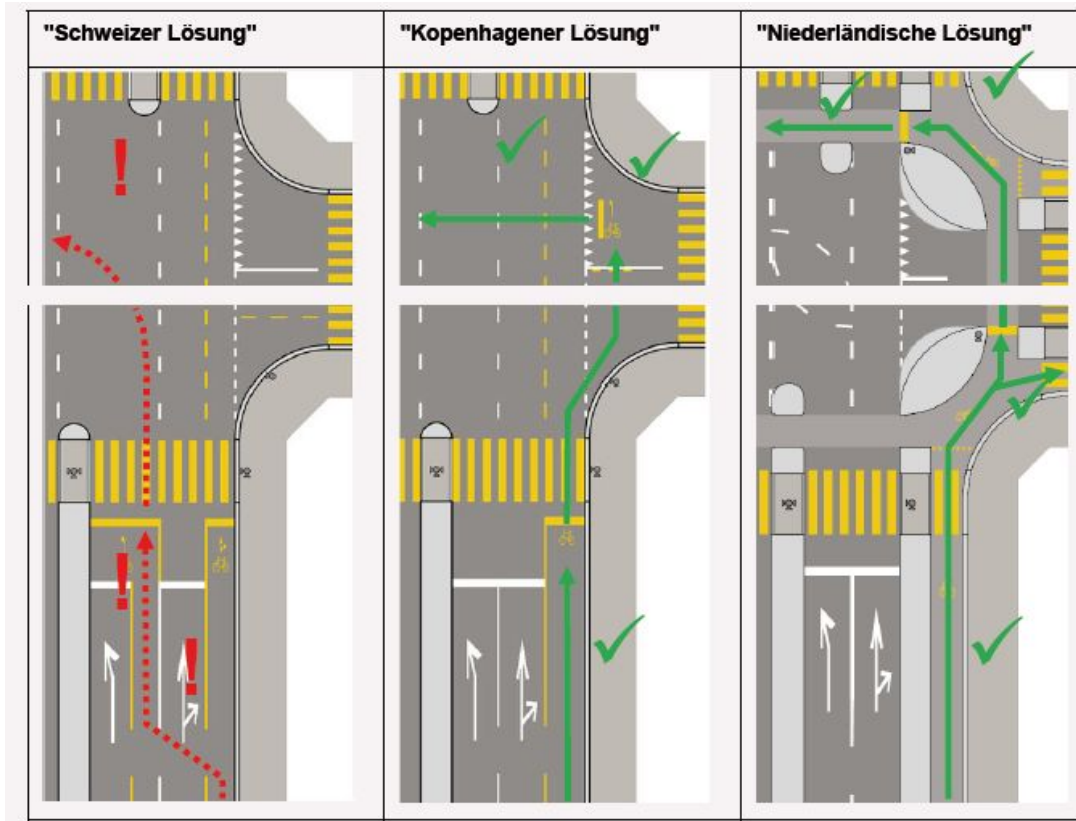
- + nezabírá skoro žádné místo
- + v ČR snadno realizovatelný
- náročnější na průjezd
- jen pro zdatné cyklisty

“dánský přístup” - nepřímé levé odb.

- + atraktivní, dobrý pocit bezpečí
- NLO v ČR tako nejde (normy).
- mírně delší čekání na odb. vlevo.

“nizozemský přístup” - stezky

- + atraktivní, kapacitní, bezpečný
- + stezky mohou být obousměrné
- zabírá víc místa
- průjezd SSZ v poloze s chodci



Česká praxe souběžných stezek



Plzeňský “dánský pás” (snaha byla)

Pražský přístup

“švýcarské” pruhy + legalizace chodníků

- Vychází z podmínek ČR a Prahy (obtížná inv. příprava stezek, kompetence MČ, “nedotknutelnost” parkování, a.j.)
- rychlá realizovatelnost nestavebních úprav (55 km pruhů za 2 roky)
- zpravidla neubírá parkování a kapacitu AD

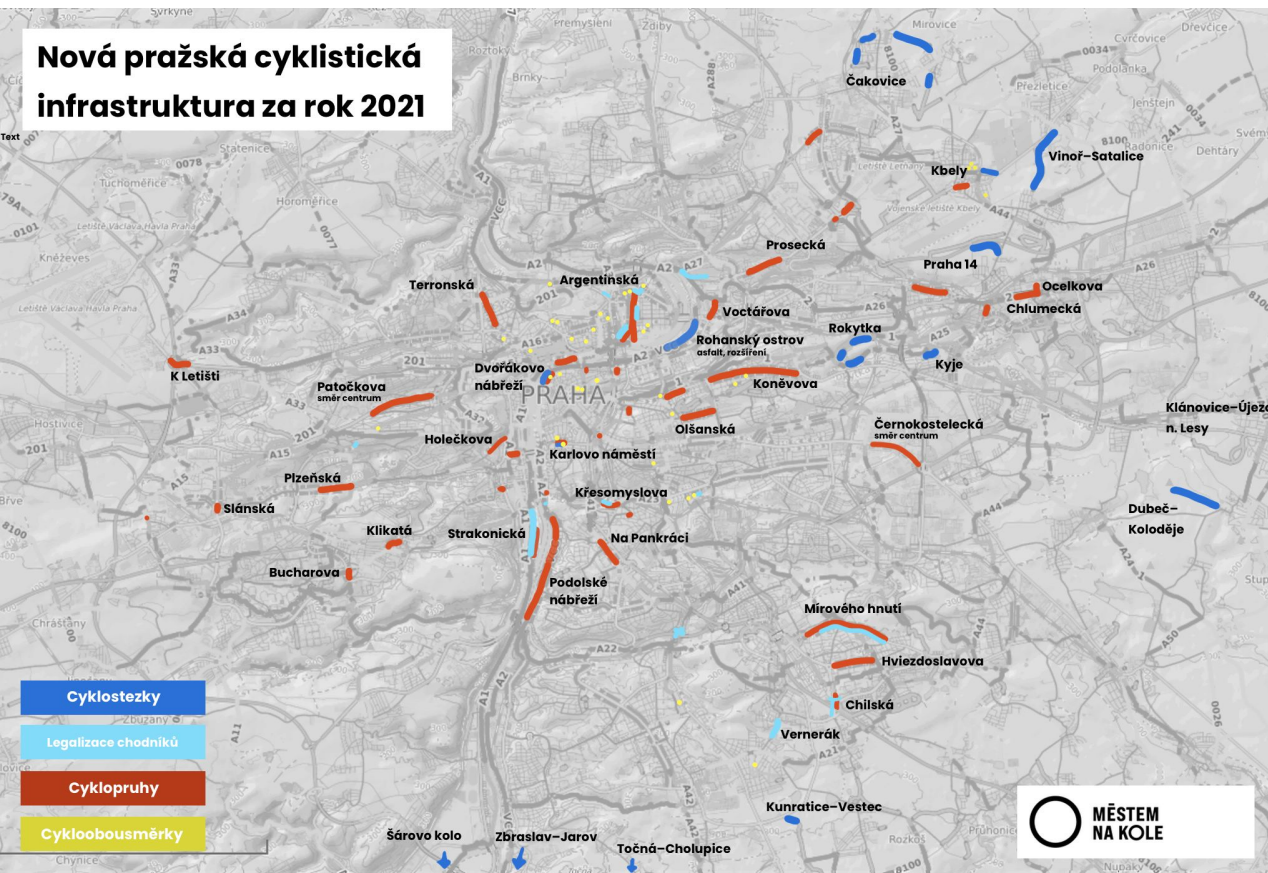
Limity:

- menší ohleduplnost než v západní Evropě (jak řidiči x cyklisti, tak cyklisti x chodci)
- obtíže s kvalitou řešení mimo vozovku a návaznostmi
- odezva na pruhy mimo zkušené cyklisty

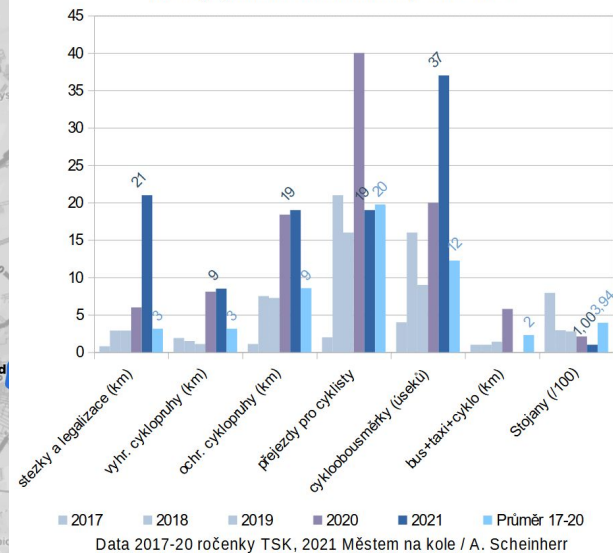


Pražský přístup

Nová pražská cyklistická infrastruktura za rok 2021



Rozvoj cyklistické infrastruktury 2017-2021



(pozn.: cyklopruhy jsou počítány jednosměrně)



Infografika a graf: Městem na kole

Praha : stezky mimo koridor vozovek

Vlevo kapacitní smíšená stezka (4,0 m), vpravo nevhodně řešená dělená stezka (3,0 m)



Opatření pouze mimo vozovku

Vlevo i vpravo: řešení mimo vozovku, které není plnohodnotné a vhodné pro koexistenci s chodci.



Křížení komunikací

Vlevo: nemožnost souvislého průjezdu křižovatkou s odbočnými rameny

Vpravo: riziko od odbočujících vozidel při přejíždění přejezdů



Duální řešení s různou funkcí

Vlevo cyklopruh odlehčuje kapacitně nedostačující smíšené stezce

Vpravo kompenzace neplnohodnotně řešeného legalizovaného chodníku ochrannými cyklopruhy



Integrace ve vozovce, +- OK

Vlevo: Satalice, komunikace zcela bezproblémově přiměřená pro cyklopruhu.

Vpravo: Vršovická, standard v CH, ale v DK/NL by bylo jiné opatření.



Integrace ve vozovce, extrémny

Vlevo: Bucharova (“nešlo jinak”)

Vpravo: Povltavská, vynuceno požadavky na oddělení chodníku zábradlím a zřízení dělené stezky.



Bez cykloopatření

Vlevo: Na Slupi, nemožnost jízdy mimo kolonu

Vpravo: Satalice, rychlý provoz v počínající sídelní kaši



Ochranné cyklopruhy

Kontroverzní, nepochopené?

Uživatelská zkušenost v Praze teprve vzniká:

- ztrojnásobení délky za poslední dva roky
- nejsou dostatečně intuitivní
- neproběhla osvětová kampaň

Realizační zkušenost teprve vzniká

- někde nefungují dobře, lepší piktokoridor
- byly případy nesprávného provedení
- potřeba kvalitní povrch až ke kraji vozovky

Při platnosti pravidla 1,5 metru: **ochranné cyklopruhy dovolují předjíždění cyklistů v místech, kde by jinak nebylo legálně možné.**



Ochranné cyklopruhy vhodné a nevhodné

Vlevo: Na Pankráci, ochranný cyklopruh vhodně umožňuje bezpečné míjení před signalizací

Vpravo: ve stejné ulici, nebezpečně úzký ochranný cyklopruh ve sjezdu podél parkování



Možné přístupy k uvažování o cyklodopravě v Praze

a) “Taženo poptávkou”

- rekreační pojetí
- kapacitně řešit přeplněné stezky
- rozvoj cyklodopravy není třeba

b) “Rozšíření svobodné volby”

- jízda na kole je fajn
- nabídnout možnost používat kolo ve městě
- zajistit funkčnost a bezpečnost

c) “Poznaná nutnost”

- rozvoj cyklo je součástí celostního řešení dopravy
- cílí se na zvyšování podílu cyklo (10 % +)

Paradox:

I když je míchání cyklistů a silného provozu aut při všech výše popsanych přístupech k cyklistice v podstatě stejně nežádoucí, při rozvíjení cyklodopravy v Praze je těžko se tomu vyhnout.

Jak posunout současnou pražskou situaci?

Nizozemský princip:

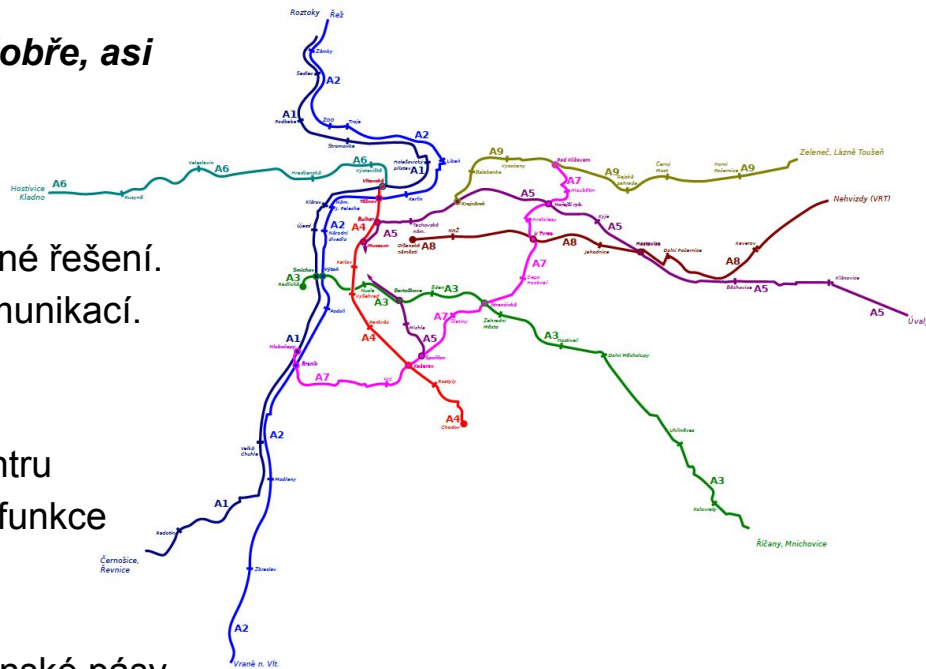
“Dostanete-li se na kole na silnici, kde se necítíte dobře, asi máte vhodnou cestu někde jinde.”

(ale poblíž a snadno k nalezení, nutno dodat)

- Cyklopruhy na rušných komunikacích jsou dočasné řešení.
- Nutno začít připravovat stezky podél rušných komunikací.

1. základní chráněná síť

- vybrané trasy, ale souvisle, bez “černé díry” v centru
- rychlá, komfortní, kapacitní, dopravní i rekreační funkce
- soustředit se i na oddělení od chodců, souběžné pěší cesty pro rušné cyklostezky
- tam, kde to dává smysl, přestavět uliční profil (dánské pásy, stezka, i na místo parkování)



Jak posunout současnou pražskou situaci? (II.)

2. Řešit souběhy rušných komunikací

- koridory s menšími intenzitami cyklo
- využívat souběžné ulice, legalizace chodníků
- cyklopruhy někde jako “nutné zlo,” nejde-li jinak, nebo pro koexistenci s pravidlem 1,5 metru
- piktokoridory symbolizující, že tam cyklista může

3. Lepší alternativy hlavním ulicím a podmínky pro místní pohyb na kole

- legální průjezdy parky, po sídlištních chodnících, apod.
- plošná obousměrnost vedlejších ulic pro kola (lze v zónách 30)

4. Parkování kol

- městské stojany “zdola” (žádosti od veřejnosti)
- B+R kolárny na kartu, bezpečné parkování u škol



Jak posunout současnou pražskou situaci? (III.)

5 “měkká” opatření

- racionální regulace pohybu cyklistů v parcích, pěších zónách, apod. (“polotvrdá” opatření)
- zpřístupňování bikesharingů společně s nastavením pravidel
- podpora City logistiky, elektrokol, cargokol, apod.

6 Vzdělávání

- vysvětlování infrastruktury a bezpečného chování veřejnosti
- vyjednávání směrem k odborným kruhům

7 Osvěta

- Zasazení cyklodopravy do kontextu dlouhodobého fungování města (udržitelnost finanční, ekonomická i ekologická)
- Není totéž co vzdělávání (může být upozaděno)



Jak posunout současnou pražskou situaci? (IV.)

8. Koncepční a koordinovaný přístup

- koncepce je oporou institucím i developerům
- zpracovat generel celoměstských tras vč. požadavků na charakter
- jádrová síť chráněných tras do územního plánu
- zkoordinování s plány správců jiné liniové infrastruktury (voda, železnice)

9. Projektové řízení

- zkapacitnit možnosti přípravy pro bezmotorovou dopravu jako celek (TSK, IPR, samospráva)
- koordinátoři zodpovědní za souvislé trasy
- výběr prioritních tras + koordinace

10. Financování

- cyklistická doprava i infrastruktura je levná
- “drahé” je nalézání nejvhodnějšího řešení



Obtížně dosažitelný ideál vs. nefunkční praxe

Děkuji za pozornost.

