

Pět bodů Auto*Matu pro Prahu

přívětivější k chodcům a cyklistům

- **podrobný komentář s vysvětlením jednotlivých požadavků**

O Praze se právem říká, že je jedním z nejkrásnějších měst světa. Při přebíhání přechodů, kde svítí zelená sotva pár vteřin, nebezpečném kličkování na kole mezi kolonami aut kvůli neexistenci cyklistických pruhů, nebo složitém obcházení vozů zaparkovaných už i na chodníku ale člověk sotva věří, že se nachází v obdivovaném srdci Evropy.

Praha utrácí miliardy ročně za silnice a tunely. Pro chodce, cyklisty, maminky s kočárky, seniory a lidi s handicapem jsou ale ulice pořád stejně málo přívětivé. Podnikaná opatření jsou nedostatečná. Proměna města přitom nemusí být drahá. Spíše než utrácení dalších miliard z veřejných rozpočtů by pomohly promyšlené kroky a inspirace zeměmi, které už pochopily, že město musí být především prostorem pro lidi.

Praha je dnes na 73. místě z 215 světových měst, v nichž se hodnotí kvalita života. Využije Praha své příležitosti a přiblíží se Curychu, Ženevě či Vídni? Bude bezpečnější, klidnější a přátelštější k chodcům a cyklistům? Pomozte nám přesvědčit politiky, že to za to stojí!

Další informace hledejte na <http://auto-mat.cz>

Vyzýváme vedení Prahy, aby do září 2008 – během následujícího roku – pristoupilo ke konkrétním krokům, jež nastartují pozitivní proměnu města:

1) Vypracovat dlouhodobou koncepci pro podporu pěší a cyklistické dopravy (za účasti veřejnosti). Vedení města tak získá přehled o tom, co chodce a cyklisty v Praze nejvíce trápí a jaká jsou možná řešení. **Problémy budou jasnější.**

Dlouhodobé koncepce rozvoje pěší a cyklistické dopravy se odborně nazývají generely. Generely jsou závazné dokumenty, které si kladou za cíl rozvoj pěší a cyklistické dopravy jakožto součásti dopravního systému města. Generely pěší a cyklistické dopravy slouží jako podklad pro uplatňování požadavků chodců a cyklistů při investiční přípravě a realizaci staveb, především z hlediska vybavení uličního prostoru potřebnou infrastrukturou a zajištění návaznosti důležitých tras. Generely mají své závazné fáze: průzkum, anketa, koncept a návrh s postupným harmonogramem realizace a výpočtem finanční náročnosti. Generely obsahují nástroje ke kontrole naplňování návrhů a hodnocení úspěšnosti realizovaných opatření.

Postup při návrhu sítě tras pro chodce

Návrh sítě pěších tras se provádí v následujících krocích:

vymezení řešeného území, **průzkum** – získáme informace o každodenním pohybu chodců (intenzity, průběh intenzit, konfliktní a lokality vnímané jako nepřátelské vůči pěším), **anketa** – získáme náměty, požadavky a názory občanů na řešení a propojení tras pro pěší ve městě, zmapování zdrojů a cílů pěší dopravy, potřeba nových tras – odlehčení přetížených cest, **koncept** – návrh sítě tras a jejich vybavení a jeho projednání s veřejností i odborníky, schválení návrhu generelu zastupitelstvem města, zapracování připomínek, **návrh** sítě hlavních pěších tras, určení stavebních nebo organizačních opatření a priorit výstavby, schválení návrhu generelu zastupitelstvem města, sledování a hodnocení projektu.

Postup při návrhu sítě cyklistických tras

Obdobně jako u sítě pěších tras se provádí v následujících krocích:

vymezení řešeného území, **průzkum** – získáme informace o každodenním pohybu cyklistů (intenzity, průběh intenzit), je důležitým měřítkem při následném projednávání **anketa** – získáme náměty, požadavky a názory občanů na řešení cyklistické dopravy ve městě, zmapování zdrojů a cílů cyklistické dopravy, **koncept** – návrh sítě cyklistických tras a jeho projednání s veřejností i odborníky, schválení návrhu generelu zastupitelstvem města, zapracování připomínek, **návrh** sítě cyklistických tras, určení stavebních nebo organizačních opatření a priorit výstavby, schválení návrhu generelu zastupitelstvem města, sledování a hodnocení projektu

VOLITELNĚ:

V „Zásadách dopravní politiky hl.m. Prahy“, schválených usnesením Zastupitelstva hl.m Prahy č. 13/211 ze dne 11.ledna 2006, je stanoveno, že při rozvoji dopravní infrastruktury bude preferován provoz a rozvoj těch druhů dopravy, které jsou příznivé pro ochranu ŽP, se zvláštní pozorností pro bezpečný a pohodlný pohyb pěších osob. Tyto priority byly rozpracovány ve **Strategickém plánu hl.m. Prahy**, především v bodech:

Bod 4. Příznivé podmínky pro pěší a cyklisty

Bod 4.1 Bezpečný a pohodlný pohyb chodců ve městě

Bod 4.2 Postupné zlepšování podmínek pro cyklistickou dopravu

Přes tyto proklamace nebyl doposud orgány hl. m. Prahy vytvořen nebo schválen strategický dokument, kterým by se systematicky určoval rozvoj nemotorové dopravy.

2) **Umožnit obousměrný průjezd cyklistů** automaticky všude tam, kde to je možné, tedy pokud se v jednoproudové jednosměrné ulici vedle sebe vejde cyklista na jízdním kole a osobní automobil – konkrétně v 5 jednosměrných ulicích (Pařížské, Šeříkové, Opletalově, Křížkové, Dejvické). **Město bude průjezdnější.**

Jednoproudé jednosměrné ulice zpravidla vznikají z důvodu požadavku na zvýšení průjezdnosti automobilů územím tam, kde se proti sobě jedoucí vozidla nemohou (bezpečně) vyhnout z důvodu nedostatečných šířkových poměrů komunikace, nebo naopak z důvodu snížení atraktivity trasy pro tranzitní dopravu. Toto opatření však s sebou přináší zhoršení možnosti průjezdu územím pro cyklisty, často úplně zbytečně, protože průjezdný profil bývá dostatečně velký pro míjení dvoustopého a jednostopého vozidla a snadný průjezd územím pro cyklisty je naopak žádoucí.

Zvýšení prostupnosti území pro nemotorovou dopravu by mělo být samozřejmostí, ne výjimkou. Do roka alespoň v těchto pěti jednosměrných ulicích:

- ulice **Pařížská**

v celé délce stávající jednosměrné části, tj. od Staroměstského náměstí až po ulici Bílkovu. Nyní je nutná objížďka úzkým hrdlem pěší zóny u kostela sv. Mikuláše na Kafkovo náměstí a dále ulicí Maislova, kde je trasa vedena po nevhodném dlážděném povrchu, v části s obytnou zónou navíc také v protisměru v mnohem horších šířkových poměrech než nabízí přímá ulice Pařížská s živičným povrchem. Navíc není již několik let legálně možné projet přímo přes ulici Široká (chybí dodatková tabulka, i když tudy je vedena oficiální cyklotrasa SM-LE).

- ulice **Šeříková**
především v části mezi ulicemi Vítězná a Říční. Při jízdě od mostu Legií, po páteřní cyklotrase A1 po Janáčkově nábřeží či cyklotrase A141 od Smíchova směrem na Kampu tak odpadne nutnost objíždět blok domů (průjezd tramvajovou zastávkou, přes frekventovanou světelnou křižovatku Újezd, nebezpečná jízda a odbočení z tramvajového tělesa s povrchem z kočičích hlav).
- ulice **Opletalova**
v celé délce stávající jednosměrné části, tj. od ulice Politických vězňů po Václavské náměstí. Objízdné trasy jsou dlouhé stovky metrů a se zbytečným převýšením – ztraceným spádem.
- ulice **Dejvická**
v celé délce stávající jednosměrné části, tj. od Bubenečské ulice až po ulici Na Hutích. Ulice Dejvická je městskou třídou a výraznou kompoziční osou města. Území je nyní ve východozápadním směru prakticky neprůjezdné, je vždy nutné objíždět několik domovních bloků, v části u Hradčanské navíc přes frekventovanou ulici Československé armády.
- ulice **Křižíkova**
v celé délce stávajících jednosměrných částí, tj. od ulice Prvního pluku až po ulici Hybešovu. Odpadne tak nutnost dlouhých objízdých tras velkých domovních bloků (místa po nevyhovující dlažbě nebo pochybně legálně po tramvajovém tělese), Karlín bude přívětivější.

3) **Zřídít představená stání cyklistů před automobily** (prostor pro cyklisty - V19) před příčnou čarou souvislou pro motorovou dopravu automaticky ve všech křižovatkách, kde to je možné a vzhledem k provozu cyklistů odůvodněné – konkrétně v 5 křižovatkách (U Bulhara, Dukelských Hrdinů x Veletržní, náměstí Kinských, Na Slupi – Albertov, Těšnov – Florenc). **Křižovatky budou bezpečnější.**

Představená stání pro cyklisty pomáhají efektivně skloubit provoz motorových a nemotorových vozidel ve stejném koridoru v městském prostředí, kde je reálná cestovní rychlost obou druhů dopravy srovnatelná. Automobily mezi relativně blízkými křižovatkami projedou zpravidla rychleji, avšak poté musejí čekat v řadě na světelné signalizaci. Naopak cyklisté se sice pohybují o něco pomaleji, avšak nejsou nuceni čekat v řadě stojících motorových vozidel, ale mohou je předjet a zařadit se před ně. Do křižovatky potom vyjíždějí jako první. Takto je pro cyklisty zmenšena ztráta času čekáním na rozjezd kolony automobilů, zvýšena bezpečnost provozu (řidič motorového vozidla cyklistu snáze zaregistruje) a snížen negativní vliv emisí rozjíždějících se vozidel na zdraví cyklisty. Propustnost křižovatky pro motorovou se přitom snižuje minimálně, primárně pouze úměrně zvýšenému podílu nemotorových vozidel. Toto řešení je v zahraničí často používáno nejen v tradičních cyklistických zemích jako je Holandsko a Dánsko, ale také ve Švýcarsku, Francii a dalších. V Praze existuje pouze jediné v ulici Ovenceká na křižovatce s Veletržní, které však pro špatný stav není na vozovce ani vidět.

Zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu pro všechny by mělo být samozřejmostí, do roka alespoň na těchto pěti místech:

- **Křižovatka U Bulhara**
především v ulicích Hybernská, Seifertova a Husitská. Tato křižovatka je jedním z mála míst, která umožňují překonat bariéru severojižní magistrály a železnice při jízdě mezi centrem a východní částí města (nejblíže Žižkov a Vinohrady), také zde prochází plánovaná páteřní

cyklotrasa A25. Vzhledem k silnému automobilovému provozu je vysoce žádoucí provedení úprav pro zvýšení bezpečnosti cyklistů. Ty lze provést i bez nutnosti zásahu do světelné signalizace, cyklisté budou jako dosud využívat stejné semafore s motorovými vozidly.

- **Dukelských hrdinů x Veletržní**

městská třída Dukelských hrdinů je cyklisty často využívaná spojnice, prochází zde cyklistická trasa A31 a počítá se zde s postupným zklidňováním motorové dopravy. Představená stání pro cyklisty v křižovatkách je vhodné provést nejen u křižovatky s Veletržní, ale také s ulicí Milady Horákové a Kostelní. Zásahy do světelné signalizace nejsou nutné.

- **Náměstí Kinských**

městská třída jako severojižní spojnice Újezd-Anděl je cyklisty často využívaná spojnice a prochází zde cyklistická trasa A141 (nyní jako dlouhodobá přeložka cyklotrasy A1). Představená stání by bylo vhodné zřídit u všech příjezdů do světelné křižovatky, zásahy do světelné signalizace nejsou nutné. Např. ve směru od Újezdu by navíc došlo i ke zvýšení propustnosti křižovatky pro IAD na pravém odbočení do ulice Holečkovy.

- **Na Slupi – Albertov**

městská třída často využívaná cyklisty, prochází zde plánovaná cyklistická trasa A232. Je vhodné zřídit představená stání pro cyklisty na světelné křižovatce ulic Na Slupi a Svobodova. Zásahy do světelné signalizace nejsou nutné.

- **Těšnov – Florenc**

jedná se o dvě přilehlé světelné křižovatky ulic Na Poříčí x Těšnov a Sokolovská x Ke Štvanici. Cyklisté často využívají tuto trasu, především jako spojnicí mezi Novým Městem a Karlínem. Zásahy do světelné signalizace nejsou nutné.

4) **Optimalizovat interval zelené** na 5 frekventovaných přechodech pro chodce v centru města (náměstí J. Palacha, Smetanovo nábřeží před Národním divadlem, I. P. Pavlova, J. Želivského x Vinohradská, Vršovická u Vršovického nádraží). **Přechody budou kulturnější.**

Dlouhé čekání na světelně řízených přechodech způsobuje bariéry na pěší trase, činí chůzi méně atraktivní a docházkovou dobu delší. Dlouhé čekání u hlavních automobilových tepen vystavuje chodce hluku a exhalacím a je zvláště nebezpečné pro zdraví dětí. Krátký interval zeleného signálu „Jdi“ vyvolává v chodcích pocit provinilosti a spěchu. Řidiči mají tendenci více ohrožovat chodce, svítí-li již na chodeckém semaforu červená. Krátká zelená snižuje bezpečí a komfort pěší dopravy.

- **Náměstí Jana Palacha.**

Dlouhé čekání a krátký interval na klíčové pěší tepně mezi Staroměstským náměstím a Malou Stranou.

- **Smetanovo nábřeží x Národní třída (před Národním divadle)**

Dlouhé čekání a krátký interval na klíčové pěší tepně mezi Národní třídou a Malou Stranou.

- **I.P. Pavlova**

Klíčová pěší tepna mezi Vinohrady a Novým městem.

- **Jana Želivského x Vinohradská**
Důležitá vnitroměstská pěší trasa.
- **Vršovická (u Vršovického nádraží)**
Důležitá vnitroměstská pěší trasa pro spojení s železniční dopravou.

5) **Zahrnout prvky cyklistické infrastruktury do všech rekonstrukcí a nové výstavby komunikací** (zejména: Štefánikův most, Václavské náměstí, Kaprova ulice, Libeňský most, Hlávkův most, Letenská pláň). **Praha bude modernější.**

Při celkové rekonstrukci či u nově budované stavby, významného uličního parteru apod. musí automaticky docházet k integraci cyklistické dopravy do připravovaného projektu. Buď formou cyklostezek a cyklopruhů, nebo jiných dílčích řešení a prvků (např. plynulé nájezdy na společné pásy pohybu pěších a cyklistů apod.). Úprava projektu přitom nemusí vyvolat navýšení celkové ceny stavby, nebo takové navýšení bude vzhledem k významu dané stavby odůvodněné.

Jedná se tedy o systematické dodržování Usnesení Rady HMP číslo 0544 ze dne 29. 4. 2003, kterým uložila Rada Odboru městského investora MHMP a řediteli Technické správy komunikací hl. m. Prahy „zajišťovat při přípravě rekonstrukcí a nové výstavbě komunikací případně i při přípravě dalších investičních akcí vytváření vhodných podmínek pro cyklistickou dopravu.“ Město se tak postupně stane přívětivější.

- **Štefánikův most**
při celkové rekonstrukci mostu nebylo na cyklisty myšleno vůbec. Dodatečná úprava formou přeměny přestavbou zúženého chodníku na společný pás provozu pěších a cyklistů je naprosto nedostatečná. Není žádoucí zbytečně omezovat chodce ani snižovat reálnou cestovní rychlost cyklistů, takový návrh navíc vůbec neřeší průjezd cyklistů křižovatkami, což je naprosto nepřijatelné.

Správně řešení by znamenalo vyznačení cyklopruhů ve vozovce nebo vytvoření samostatné cyklistické stezky, oddělené od vozovky i chodníku. Průjezd křižovatkami je pak nejvýhodnější řešit formou cyklopruhů, případně v kombinaci s předřazeným stáním V19 bez nutnosti zásahu do světelné signalizace, případně s její částečnou úpravou. Tyto věci je však žádoucí řešit společně s výstavbou jako jeden celek, ne jako dodatečné úpravy, které přinášejí náklady navíc a nelze je uspokojivě provést v potřebném rozsahu.

- **Libeňský a Hlávkův most**
Při plánované rekonstrukci je třeba integrovat cyklisty nejlépe formou cyklopruhů či cyklostezek včetně vyřešení plynulého a bezpečného průjezdu přilehlými křižovatkami.
- **Václavské náměstí**
přípravy celkové rekonstrukce náměstí včetně přeložení a redukce SJ magistrály u Národního muzea jsou ve fázi dokončené studie, s integrací cyklistů se prozatím nepočítá. U Václavského náměstí je nutné zohlednit cyklisty při volbě povrchů a zvážit, zda maximálně zklidnit IAD a využívat stejný koridor, nebo vytvořit samostatný pruh či stezku. V okolí Národního muzea úplně chybí propojení pro cyklisty pod ním i v okolí navrhovaného tunelu, tedy ve směru Václavské náměstí – Vinohradská (páteřní cyklotrasa A24) i směru severojižním (Wilsonova + Washingtonova – Mezibranská a ulice Legerova)

- **Kaprova ulice**
při plánované celkové rekonstrukci ulice je vysoce žádoucí zajištění bezpečného obousměrného provozu cyklistů v celé délce ulice, tj. od světelné křižovatky na Palachově náměstí až po Kafkovo náměstí. Primárně se jedná o vyznačení vyhrazeného pásu v kombinaci s vertikálním značením, zásahy do světelné signalizace nejsou nezbytně nutné.
- **Palackého náměstí**
při celkové rekonstrukci Rašínova nábřeží a tramvajových tratí je vysoce žádoucí doplnění prvků infrastruktury pro cyklisty (např. formou řadících pruhů apod.), protože je toto místo z hlediska cykloopravy velmi využívané. To není v rozporu s vedením páteřní cyklotrasy A2 po náplavce, která zde primárně plní tranzitní funkci mezi Mánesem a Vyšehradským tunelem, ale nemůže zajišťovat ostatní pohyb v území a návaznost na levý břeh Vltavy.
- **Letenská pláň**
třída Milady Horákové v návaznosti na výstavbu městského okruhu bude úplně přestavěna, také zde vznikne významná nová světelná křižovatka. V rámci této přestavby je žádoucí, aby došlo k úpravě stávajícího projektu tak, aby byl po třídě Milady Horákové umožněn plynulý a bezpečný průjezd cyklistů. Je tedy třeba integrovat prvky cyklistické infrastruktury, včetně řešení průjezdu křižovatkami formou cyklopruhů. Pro průjezd mezi Dejvicemi a Holešovicemi-Letnou je tato ulice pro cyklisty významnou dopravní spojnici, což se nijak nevyklučuje s existencí stezky v Letenských sadech. Ta plní primárně funkci rekreační a z dopravního hlediska se s ulicí Milady Horákové doplňuje.