

Príloha č. 1 k usnesení Rady HMP č. 1859 ze dne 1. 8. 2022

STRATEGIE AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE



M
MOTT
MACDONALD

**VOJTĚCH
NOVOTNÝ**
mobility consultancy & advisory

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G

Rychlý pohled na strategii aktivní mobility v Praze

Aktivní mobilita, tj. chůze, jízda na kole a další přeprava osob či zboží převážně lidskou silou, je nezastupitelnou součástí dopravního systému Prahy. Společně s integrovanou veřejnou dopravou představují hlavní prostředky udržitelné a městotvorné mobility v Praze. Aktivní mobilita je nejen prostorově a energeticky efektivní mód dopravy, ale má také pozitivní vliv na životní prostředí, veřejné zdraví, kvalitu veřejných prostranství, sociální soudržnost komunit a lokální ekonomiku. Město žije a prosperuje tam, kde lidé chodí či jezdí na kole.

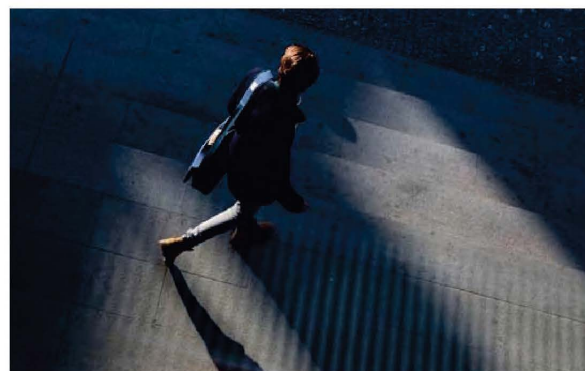
Praha bude vytvářet kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu, aby zajistila udržitelný dopravní systém, atraktivnější ulice a veřejná prostranství. Zvýší tím kvalitu života Pražanů a příjemný pobyt návštěvníků města.



Praha chce být soudržnou, zdravou a ekonomicky se rozvíjející metropolí a prostřednictvím této strategie, se rozhodla systematicky zlepšovat podmínky pro aktivní mobilitu a její efektivní kombinování s veřejnou dopravou. Cílem strategie je zvýšení počtu cest realizovaných prostřednictvím aktivní mobility, vyjádřené v dělbě přepravní práce. Toto rozhodnutí je praktickým naplněním Strategického plánu hl. m. Prahy a Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, stejně jako dalších koncepčních dokumentů města. Zároveň je tato strategie v souladu s národní Konceptí městské a aktivní mobility ČR pro období 2021–2027.

Strategické cíle do roku 2030:

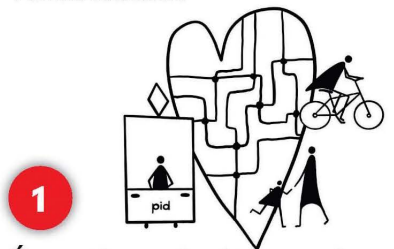
- souhrnný podíl aktivní mobility a veřejné dopravy na dělbě přepravní práce na 81 %.
- zvýšení podílu pěší dopravy na dělbě přepravní práce k hodnotě 27,5 % (celoroční průměr)
- zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce k hodnotě 3,5 % (celoroční průměr)



Specifické cíle do roku 2030:

1. převedení co největšího podílu cest autem do 1,5 km na aktivní mobilitu
2. zajištění naprosté většiny cest do škol prostřednictvím aktivní mobility či v kombinaci s veřejnou dopravou
3. umísťování nové zástavby v dobré dostupnosti kolejové veřejné dopravy a zajištění nadstandardně kvalitních pěších a cyklistických vazeb k ní
4. kompletní páteřní síť cyklotras realizovaná ve vysokém standardu, kapacitě a kontinuitě cyklistických opatření
5. systematická aplikace zón 30, cyklistických zón a obytných zón na síti obslužných komunikací
6. rozvoj pěších zón a zón setkávání (sdílených prostorů) ve významných veřejných prostranstvích i před významnými cíli cest
7. systematická plošná aplikace kvalitních podmínek pro pěší
8. systematické zajištění kvalitních podmínek pro pohyb cyklistů v uličním prostoru
9. integrace systémů bikesharing do veřejné dopravy v rámci konceptu Mobilita jako služba (Mobility as a Service)
10. rozvoj parkovišť B+R a dalších parkovacích možností pro jízdní kola
11. snížení počtu nehod s účastí chodce či cyklisty vzhledem k celkovému podílu pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce
12. rozvoj sítě mikrodep s využíváním cargocyklistiky a pěší dopravy
13. zajištění kvalitní zimní i běžné údržby infrastruktury pro aktivní mobilitu
14. nastavení dotačního schématu pro financování projektů na místní úrovni z rozpočtu hl. m. Prahy, při dodržení celoměstské koncepce a standardů
15. zohlednění požadavků na rozvoj aktivní mobility již v rané fázi přípravy projektových záměrů městských, státních i soukromých investorů

Na základě analýzy výchozího stavu aktivní mobility v Praze ↗ kapitola 2, str. 15 ↗ Analýza stavu bezmotorové dopravy na území hl. m. Prahy (2021) a v souladu s nadřazenými strategickými dokumenty bude Praha systematicky naplňovat tyto cíle prostřednictvím opatření a projektů v těchto oblastech:



1

Územní rozvoj orientovaný na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu

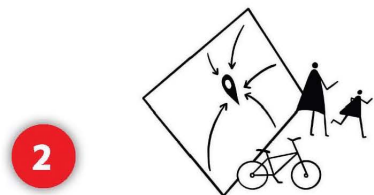
Město krátkých vzdáleností, územní rozvoj v okolí stanic páteřních kolejových systémů, přímé pěší i cyklistické vazby v území, podoba veřejných prostranství upřednostňující aktivní mobilitu, předpisy pro parkovací kapacity jízdních kol v obytných domech i u cílů dopravy, koordinace a souslednost investic...
↗ podrobně kapitola 3.1, str. 32



3

Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu

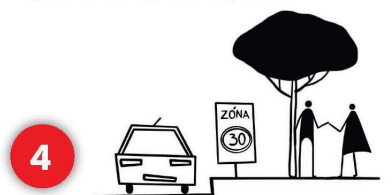
Projektování ulic se zaměřením na lidi (nikoliv na vozidla), přerozdělování prostoru místních komunikací ve prospěch aktivní mobility a veřejné dopravy, ulice s komfortními širokými chodníky, s aktivním parterem i vertikální zelení, rozvoj pěších zón, zón setkávání¹, zón 30 a obytných zón, vybavení ulic kvalitním mobiliářem vč. veřejných bezbariérově přístupných toalet, osvětlením a vhodnými povrchy, bezpečný a bezbariérový pohyb všech uživatelů...
↗ podrobně kapitola 3.3, str. 36



2

Snadná prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů

Prioritní prostupnost území pro aktivní mobilitu (a veřejnou dopravu), přímé vedení pěších a cyklistických vazeb v širším území i detailu uliční sítě, kontinuita opatření pro cyklisty, adekvátní řešení prostupnosti liniových staveb a dalších bariér, veřejná prostranství u významných cílů přirozeně preferující aktivní mobilitu a veřejnou dopravu, hierarchie cyklistických opatření, kvalitní orientační systém...
↗ podrobně kapitola 3.2, str. 34



4

Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility

Kategorizace ulic, plošné zklidnění dopravy na obslužných komunikacích, preference aktivní mobility v lokálních centrech území i na cestách k nim, umístování přechodů pro chodce, míst pro přecházení a přejezdů pro cyklisty dle potřeb uživatelů aktivní mobility, zklidnění dopravy u zastávek, stanic a přestupních bodů veřejné dopravy...
↗ podrobně kapitola 3.4, str. 40

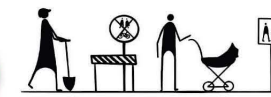


5

Efektivní a pohodlné propojení aktivní mobility s veřejnou dopravou

Kvalitní veřejná prostranství v okolí zastávek, stanic a přestupních bodů veřejné dopravy, jejich optimální umístění v území a kvalitní pěší a cyklistické vazby k nim, rozvoj parkovacích kapacit pro jízdní kola a další prostředky aktivní mobility vč. parkovišť B+R, bikesharing integrovaný se systémem veřejné dopravy...
↗ podrobně kapitola 3.5, str. 44

8



Pečlivá správa a údržba infrastruktury pro aktivní mobilitu

Pečlivá celoroční údržba chodníků, stezek i prvků cyklistické infrastruktury, systematické zajišťování a vyznačování obchodích a objízdných tras pro aktivní mobilitu v případě záborů veřejného prostoru, systematický sběr dat o aktivní mobilitě i technickém stavu infrastruktury, evaluace realizovaných opatření
↗ podrobně kapitola 3.8, str. 52

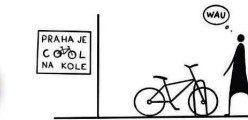
6



Zapojení aktivní mobility do systémového řešení městské logistiky

Poslední míle zásobování jako příležitost pro aktivní mobilitu, mikrodepa a využívání cargokol, podpora soukromého sektoru v oblasti udržitelné citylogistiky...
↗ podrobně kapitola 3.6, str. 46

9



Propagace aktivní mobility (a veřejné dopravy) a spolupráce se soukromým sektorem

Zapojení velkých zaměstnavatelů do podpory aktivní mobility i v rámci řešení firemní mobility, systematická propagace přínosů aktivní mobility mezi odbornou i laickou veřejností
↗ podrobně kapitola 3.9, str. 53

7



Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami

Udržitelná mobilita jako téma školního vzdělávání, strategií škol a městských částí, důsledné zklidnění nebo vyloučení motorové dopravy v bezprostřední blízkosti škol, zvyšování bezpečnosti na pěších a cyklo trasách do škol s důrazem na trasy od zastávek veřejné hromadné dopravy, preference aktivní mobility u dalších cílů volnočasových aktivit dětí a mládeže, kvalitní napojení kampusů vysokých škol na systém integrované veřejné dopravy a celoměstský systém cyklotras hl. m. Prahy...
↗ podrobně kapitola 3.7, str. 48

Praha bude uplatňovat strategii prostřednictvím Magistrátu hl. m. Prahy, jí zřízovaných institucí a společností v jejím majetkovém portfoliu, ve spolupráci s městskými částmi a dalšími zainteresovanými stranami. Každý z těchto partnerů může svými kompetencemi přispět k vytváření města vstřícného aktivní mobilitě a atraktivního pro své obyvatele i návštěvníky.
↗ kapitola 3

Obsah

1/ Lepší život Pražanů i návštěvníků města díky aktivní mobilitě	9
2/ Výchozí stav aktivní mobility v Praze	15
3/ Praha bude atraktivním městem pro aktivní mobilitu	21
1 Územní rozvoj orientovaný na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu.....	32
2 Snadná prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů	34
3 Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu	36
4 Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility	40
5 Efektivní a pohodlné propojení aktivní mobility s veřejnou dopravou	44
6 Zapojení aktivní mobility do systémového řešení městské logistiky.	46
7 Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami	48
8 Pečlivá správa a údržba infrastruktury pro aktivní mobilitu .	52
9 Propagace aktivní mobility (a veřejné dopravy) a spolupráce se soukromým sektorem	53
4/ Účel a uplatňování strategie	55

LEPŠÍ ŽIVOT ^{1/} PRAŽANŮ ^{2/} VÝCHOZÍ STAV • STRA ^{3/} TEGIE ^{4/} KDO CO JAK

LEPŠÍ ŽIVOT PRA ŽANŮ

Lepší život Pražanů i návštěvníků města díky aktivní mobilitě

- Aktivní mobilita a její úloha v dopravním systému Prahy
- Význam aktivní mobility pro Prahu

1/ Lepší život Pražanů i návštěvníků města díky aktivní mobilitě

Aktivní mobilita a její úloha v dopravním systému Prahy

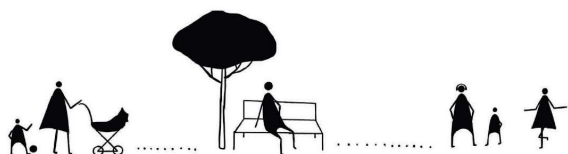
Aktivní mobilita (aktivní doprava) je přeprava osob nebo zboží s využitím převážně vlastní fyzické síly. Mezi aktivní mobilitu patří nejen chůze a jízda na kole, ale i jízda na koloběžce, na skateboardu, kolečkových bruslích či dalších obdobných prostředcích.



pěší cesta



pěší cesta součástí cestování veřejnou dopravou



vycházka či pobyt ve veřejném prostranství

Každý obyvatel či návštěvník Prahy je také chodcem.

Chůze je neodmyslitelnou součástí života ve městě, ať už jde o chůzi do obchodu, na zastávku veřejné dopravy, za poznáním okolí či jen za odpočinkem. Každý obyvatel i návštěvník města je alespoň někdy, ale obvykle poměrně často, chodcem. Chůzi využívají všechny skupiny obyvatel – od prvního samostatného pohybu dětí až po seniory, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

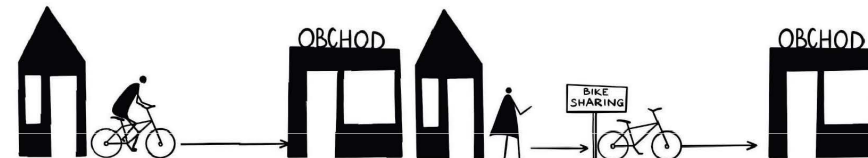
Pěší cesty mají typicky lokální charakter – nejčastěji v rádech stovek metrů zhruba do délky 1,5 km. Dostatečně atraktivní veřejná prostranství a komfortní pěší vazby často efektivně motivují i k delším pěším cestám. Obecně nejčastějšími jsou však pěší cesty, které jsou součástí cestování veřejnou dopravou.

Významnou část pěších cest tvoří cesty za účelem vycházky, pobytu či aktivně stráveného času venku i turistické pěší cesty představující pěší cesty turistů navštěvujících Prahu, její památky, kulturní instituce nebo jiné zážitky.

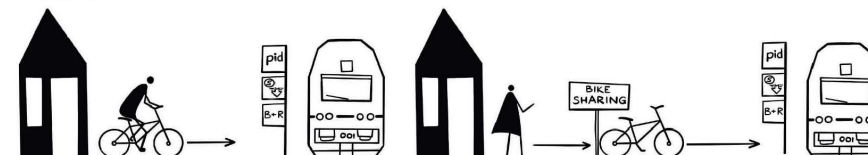
Jízdní kolo je efektivní alternativou k použití osobního automobilu.

Použití jízdního kola jako dopravního prostředku může mít pouze lokální charakter,

zcela běžné je však i užívání jízdního kola pro cesty o délce kolem 10 km. Použití jízdního kola je tedy velmi variabilní – může být lokální, doplňkem cestování veřejnou dopravou v první a poslední míli nebo i přímým „konkurentem“ cesty osobním automobilem či veřejnou dopravou.



cesta na kole



cesta na kole v kombinaci s veřejnou dopravou

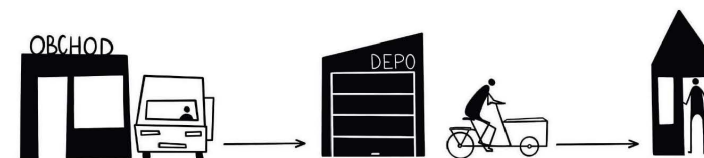


vyjížďka na kole, cykloturistika, sportovní cyklistika

Využití aktivní mobility je trendem v oblasti city logistiky.

Cyklistika nachází stále větší uplatnění i v rámci city logistiky jako udržitelný a ekologický prostředek k zajištění poslední míle zásobování či rozvozu zboží nebo

služeb. Největším potenciálem doručování cargokoly je doprava zásilek menší hmotnosti a objemu na vzdálenost do cca 5–7 km, což v kompaktním městě zároveň vytváří z hlediska rychlosti i flexibility výhodnější variantu oproti osobnímu automobilu, včetně možnosti využít příslušnou cyklistickou infrastrukturu.



cyklogistika

Význam aktivní mobility pro Prahu

Aktivní mobilita je nezastupitelnou součástí dopravního systému města a spolu s integrovanou veřejnou dopravou představují hlavní prostředky udržitelné a měststovorné mobility v Praze.



Město žije a prosperuje tam, kde lidé využívají aktivní mobilitu.

Význam aktivní mobility byl v Praze v minulosti často podceňován. S rozvojem automobilismu ji tehdejší dopravní plánování zatlačilo na okraj zájmu i uličního prostoru. To však bylo velkou chybou. Nejde jen o to, že chůze či jízda na kole je zdravá, či že v kombinaci s veřejnou dopravou se jedná o udržitelné, prostorově i energeticky efektivnější řešení mobility obyvatel a návštěvníků města. Tam, kde se chodí a jezdí na kole, prosperuje místní ekonomika, rozvíjí se nabídka obchodů a služeb, jsou hezčí ulice s příjemným bydlením, děti i senioři se pohybují bezpečně a samostatně, místní komunity jsou sociálně soudržnější a obyvatelé šťastnější.

Praha chce být soudržnou, zdravou a ekonomicky se rozvíjející metropolí.² Vytváření kvalitních podmínek pro chůzi, jízdu na kole i další druhy aktivní mobility má pro Prahu a její obyvatele zásadní význam, ty totiž přímo souvisejí s kvalitou jejich života. Je povinností veřejné správy³ na všech úrovních tyto kvalitní podmínky zajistit.

Zdraví

Pravidelná chůze a jízda na kole je nejsnadnějším způsobem, jak si vylepšit fyzickou kondici, a tak zlepšit své zdraví a životní styl. Fyzická aktivita předchází nadváze, kardiovaskulárním onemocněním, rakovině i diabetu, naopak zvyšuje spokojenost, soběstačnost ve stáří i věk dožití. Na dosažení těchto pozitivních efektů se doporučuje každodenní chůze v délce alespoň 30 minut denně, u dětí, protože jsou ve vývinu, dvojnásobek chůzi stráveného času, tedy 60 minut denně.⁴ Lepší fyzická kondice obyvatel jim přináší kvalitnější život a státu nižší výdaje veřejných rozpočtů na zdravotní péči nebo sociální výdaje způsobené nemocností.

Duševní pohoda

Obyvatelé města, ve kterém se často chodí a jezdí na kole, jsou ve větší psychické pohodě. Účinek chůze při léčbě nebo prevenci úzkosti a deprese byl prokázán v mnoha studiích a je přijímán jako finančně nenákladné, neinvazivní a snadno dostupné řešení. 20minutová pravidelná chůze dokáže výrazně snížit hladinu deprese.^{5,6}

Prostorová a energetická efektivita A → B

Chůze a jízda na kole (společně s veřejnou dopravou) jsou prostorově i energeticky nejefektivnějšími módy dopravy. Nejen proto se jedná o město a jeho obyvatelům přátelské módy dopravy. Do prostoru pro jeden automobil se vejde 5 cyklistů na jízdním kole, 20 chodců nebo 12

zaparkovaných jízdních kol.⁷ A to počítáme jen prostor, který zabírá samotné vozidlo, infrastruktura potřebná k jeho pohybu má další prostorové nároky.

Prosperující lokální ekonomika

Dobré podmínky pro pěší a cyklisty zvýší dostupnost, atraktivitu i ekonomický potenciál parteru ulice (obchody, služby, restaurace a kavárny). Malí podnikatelé často přeceňují význam automobilové dopravy jako módu dopravy přínášejícího zákazníky. Ve skutečnosti je poptávka po službách a nakupování úzce spojena s atraktivitou prostředí, která roste se zlepšujícími se podmínkami pro bezmotorovou dopravu, v atraktivním prostředí má totiž osoba zájem se zastavit a objevovat prostor kolem sebe.

Životní prostředí

Chůze a jízda na kole neprodukuje žádné emise. Nejsou ani hlučné a negenerují žádné vibrace. Vytváření kvalitních podmínek pro pěší a cyklisty jde často ruku v ruce s rozvojem městské zeleně či vodních prvků na veřejných prostranstvích.

Sociální interakce a rovnost 1 = 1

Chůze a jízda na kole je dostupná pro všechny a je přístupná všem sociálním vrstvám. Lidé, kteří využívají chůzi či jízdu na kole pro své každodenní cesty, intenzivněji vnímají své okolí a ostatní obyvatele. Díky lidskému měřítku a pomalejší rychlosti jsou utužovány sousedské vztahy a vnímání společnosti a prostoru. Především dětem umožňuje tento způsob dopravy trávit více času s kamarády nebo rodiči a dodává jim potřebnou sebedůvěru k samostatnému pohybu a příležitost k nábívkou důležitých kompetencí pro život. Přítomnost chodců je navíc prostředkem přirozené sociální kontroly nežádoucích jevů (vandalismus, konzumace drog apod.) a pomáhá tak vytvářet bezpečnější veřejná prostranství.

Dva v jednom

2 v 1

Chůze a jízda na kole v sobě spojují zdravé s užitečným. A také představují efektivní formu úspory času. Docházkou či dojížděnkou do práce na kole lze spálit srovnatelné kalorie jako aerobikem nebo cvičením ve fitness centru, do kterého pak ani není třeba jezdit. Benefitem je úspora času, financí a prakticky nulové emise. Při chůzi k tomu lze navíc třeba poslouchat hudbu, podcast či audioknihnu. Pokud děti jdou či jedou na kole do školy alespoň 10 minut, vyvinou bazální svalovou aktivitu, která jim pomáhá k lepšímu soustředění ve škole.

1:13⁸

Taková je dle výpočtů Transport for London návratnost investic do rozvoje pěší a cyklistické dopravy.

900 mil. eur/rok⁹

Takový je přínos cyklistické dopravy v Praze z hlediska celospolečenských nákladů. Každý kilometr ujetý na jízdním kole namísto osobním automobilem totiž znamená úsporu celospolečenských nákladů 0,97 eura (cca 25 Kč).

o 30 % vyšší obrát¹⁰

Obrát obchodů, služeb, restaurací a kaváren nacházejících se v atraktivním prostředí pro aktivní mobilitu může být až o třetinu vyšší než v ulici, která kvalitní podmínky pro chůzi a dostupnost jízdu na kole nevytváří.

VÝ CHOZÍ STAV

2/

Výchozí stav aktivní mobility v Praze

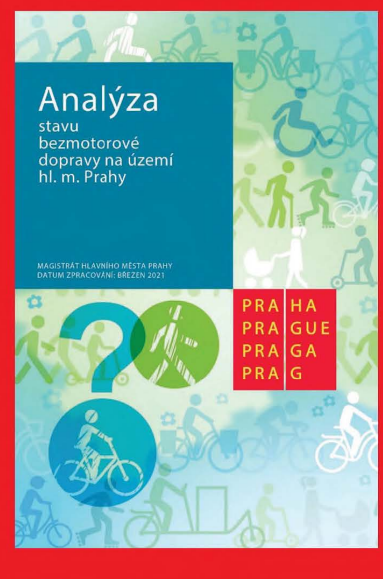
2/ Výchozí stav aktivní mobility v Praze

Praha disponuje kvalitním systémem integrované veřejné dopravy PID s poměrně dobrým územním pokrytím a tradičně vysokým podílem veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce na sebe váže i velký počet pěších cest na zastávku či stanici veřejné dopravy a z ní. Mimo to jsou však počty pěších cest spíše závislé na atraktivitě konkrétní trasy pro pěší. Řada pěších vazeb na lokální úrovni v detailu města i celoměstské úrovni stále chybí nebo jsou nevyhovující, systémový přístup k pěší dopravě je v Praze spíše na začátku.

Praha však významně zaostává za srovnatelnými městy v podílu cyklistické dopravy, který je v Praze extrémně nízký. Přičemž ze zkušeností ze zahraničí i z Česka je evidentní, že často se vyskytující argumentace o „kopcovitém reliéfu Prahy“, „pouhých 3 měsících v roce, kdy je na kole možné jezdit“, či že „kolo je jen sportovní aktivita“ neobstojí. Na vině je především nesystematický přístup k vytváření podmínek pro cyklisty v uliční síti, nekonzistentní a nespojitá cyklistická infrastruktura i nedostatečná osvěta. Naopak pandemie onemocnění COVID-19 i Praze ukázala, že potenciál aktivní mobility je velký.

Analýza stavu bezmotorové dopravy na území hl. m. Prahy

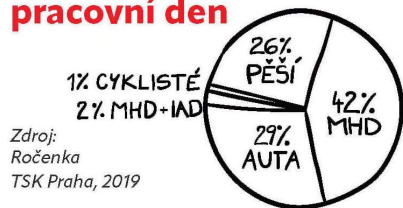
Podrobný popis výchozího stavu aktivní mobility v Praze obsahuje dokument Analýza stavu bezmotorové dopravy na území hl. m. Prahy (březen 2021), který byl zároveň hlavním analytickým podkladem pro zpracování této strategie.



69 %

cest realizovaných na území Prahy v sobě zahrnuje aktivní mobilitu. Stabilně je podíl cest vykonaných pěšky 26 % a na jízdním kole 1 %. Cesty veřejnou dopravou, u kterých je chůze či jiné druhy aktivní mobility přirozenou součástí, zaujímají 42 % podíl.

Dělbá přepravní práce dle počtu všech cest na území města za pracovní den



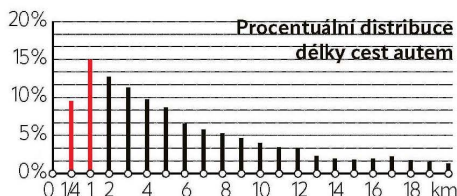
Zdroj: Ročenka TSK Praha, 2019

2 KM 89 % pěších cest má délku do 2 km, cesty do 1 km tvoří 62 %.

200 000

CEST DENNĚ

do 1,5 km je v Praze vykonáno osobním automobilem. Tyto cesty představují největší potenciál pro rozšíření využití pěší dopravy.



Zdroj: Czech Consult

Využívání pěší dopravy bylo v Praze v minulosti vyšší, než je nyní

Například profilem Václavského náměstí mezi Vodičkovou a Na Příkopě prošlo v roce 1963 přes 18 000 lidí za den. V roce 2017 to bylo jen 8 230 chodců/den.



Zdroj: Ročenka TSK Praha, 2017

TŘETINA

Tolik obyvatel Prahy jsou osoby v předproduktivním nebo poproduktivním věku, tedy uživatelé s nejvyššími požadavky na kvalitu podmínek pro aktivní mobilitu. Přes 18 % obyvatel tvoří předproduktivní skupina (mladší 18 let), která vykazuje vysoký potenciál pro užívání aktivní mobility a osvojení si udržitelného dopravního chování. Další 19 % obyvatel tvoří postproduktivní skupina (starší 65 let), u které z ekonomických nebo ze zdravotních důvodů výrazně klesá možnost využívat vlastní automobil a zároveň je pro ni možnost pohybovat se ve veřejném prostoru základní podmínkou zachování soběstačnosti a udržení fyzické i psychické kondice. 2,2 % obyvatel Prahy jsou držitelé průkazu osoby se zdravotním postižením.

Aktivní doprava je vnímána pozitivně

Opatření pro aktivní mobilitu (a veřejnou dopravu) jsou veřejností nadprůměrně dobře vnímána. Respondenti si však podporu aktivní mobility obecně nespojují s často nutným omezením osobní automobilové dopravy.

Veřejná doprava a aktivní mobilita jdou ruku v ruce

Obyvatelé částí města s lepší dostupností veřejné dopravy jsou více nakloněni i aktivní mobilitě. Pražané v těchto případech více využívají kombinace dopravních módů – využívají chůzi nebo jízdu na kole v kombinaci s veřejnou dopravou.

0,7 - 1,3 %

Mezi těmito hodnotami hodnotami kolísá podíl cyklistické dopravy v Praze v rámci roku. Ve srovnání s obdobnými metropolemi se jedná o velmi malá čísla.

Nespojitá síť

Síť cyklistické infrastruktury je nespojitá a napojení Prahy na cyklistickou síť v zázemí Prahy je nedostatečné. Zásadním problémem jsou rovněž parkovací kapacity.

90 % CEST V PRAZE

V Praze je vykonáno 90 % cest do vzdálenosti menší než 11 km, tedy délky, která je obecně akceptovatelná pro využití cyklistické dopravy. Průměrná vzdálenost, kterou v roce 2021 překonávali pražští cyklisté na cestě do práce, je cca 11,5 km¹¹

COVID-19

Pandemie nemoci COVID-19 ukázala, že aktivní mobilita v Praze má daleko větší potenciál. Například podíl pěší dopravy v říjnu 2020 se zvýšil z 26 % na 31 %, výrazně vzrostla také intenzita cyklistické dopravy.

Chybějící pěší vazby

V Praze v řadě případů chybí významné i lokální pěší vazby – absence přímých povrchových pěších vazeb na křižovatkách či na zastávkách veřejné dopravy, absence přímých a bezpečných propojení městských částí mezi sebou, ale také absence propojení Prahy s okolními obcemi ve Středočeském kraji.

2 600

SDÍLENÝCH KOL

Dle odhadů je v Praze k dispozici kolem 2 600 kol služby sdílených kol (bikesharing) a až 3 000 sdílených koloběžek.

Testování školních ulic

Několik škol si již vyzkoušelo nástroj školní ulice a dle průzkumů většina rodičů hlasuje pro jejich zachování trvale.

7 272 ZÁSILEK A 4 800 KM

V roce 2021 to byl průměrný měsíční počet doručených zásilek z pilotního mikrologistického depa na Florenci prostřednictvím cargokol, v pracovní dny tak bylo v průměru doručeno 348 zásilek a najetých 229 km.

572 KM

STROMOŘADÍ

S nárůstem rušivých prvků ve městě dochází ke zvyšující se potřebě zeleně v urbánním prostředí, proto, pokud má chodec možnost si vybrat, volí pro svou cestu komunikace opatřenou vegetačním prvkem.

31 STANOVIŠŤ CYKLISTICKÉHO SČÍTÁNÍ

Prostřednictvím celoročního automatizovaného sčítání cyklistů na vybraných lokalitách je možné pravidelně vyhodnocovat trendy ve využití jízdního kola.

Bezbariérovost

Praha systematicky pracuje na zvyšování bezbariérovosti komunikací i zastávek a stanic veřejné dopravy v rámci projektu Praha bez bariér.

STRA TEGIE

3/

Praha bude atraktivním městem pro aktivní mobilitu

- Strategické a specifické cíle
- Způsob naplňování strategických i specifických cílů

- 1 Územní rozvoj orientovaný na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu
- 2 Snadná prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů
- 3 Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu
- 4 Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility
- 5 Efektivní a pohodlné propojení aktivní mobility s veřejnou dopravou
- 6 Zapojení aktivní mobility do systémového řešení městské logistiky
- 7 Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami
- 8 Pečlivá správa a údržba infrastruktury pro aktivní mobilitu
- 9 Propagace aktivní mobility (a veřejné dopravy) a spolupráce se soukromým sektorem

3/ Praha bude atraktivním městem pro aktivní mobilitu

Praha bude městem, ve kterém jsou vytvořeny podmínky pro zdravý životní styl jeho obyvatel, pravidelně dojíždějících i návštěvníků, ve kterém prosperuje lokální ekonomika, je čisté životní prostředí, jsou hezké ulice a lidé všech sociodemografických skupin se v něm cítí příjemně a bezpečně. Praha bude městem atraktivním pro aktivní mobilitu.

Praha podporuje aktivní mobilitu, aby zajistila udržitelný dopravní systém, atraktivnější ulice a veřejná prostranství. Zvýší tím kvalitu života Pražanů a zpříjemní pobyt návštěvníků města.

Orientace na aktivní mobilitu (a veřejnou dopravu) není jen otázkou strategických cílů a směřování k udržitelné mobilitě. Podpora aktivní mobility Praze přinese celou řadu praktických benefitů, které zlepší či zkvalitní život dospělým, seniorům i dětem v Praze, ale bude mít také pozitivní vliv na místní ekonomiku, energetickou efektivitu provozu města a návratnost investic města do dopravní infrastruktury. *➤ kapitola 1, str. 12* Nejedná se o nic nového, tento směr již nastavil Strategický plán hl. m. Prahy a Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (projekt P+) a je plně v souladu se strategickými cíli Česka i Evropské unie.

Praha považuje aktivní mobilitu, společně s integrovanou veřejnou dopravou, za hlavní pilíře přechodu na udržitelný systém dopravy ve města a jejím hlavním cílem je zvýšit počet cest realizovaných aktivní mobilitou a kombinací aktivní mobility a veřejné dopravy. Nejedná se o nic nového, tento směr již nastavily Strategický plán hl. m. Prahy a Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (projekt P+) a je plně v souladu se strategickými cíli Česka i Evropské unie.

Proto bude, prostřednictvím Magistrátu hlavního města Prahy, jím zřizovaných institucí a společností v jejím majetkovém portfoliu, ve spolupráci s městskými částmi a dalšími zainteresovanými stranami, systematicky vytvářet kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu i kombinování aktivní mobility a veřejné dopravy za účelem snížení počtu cest realizovaných zcela či částečně na území Prahy individuální automobilovou dopravou a zajištění vyššího podílu udržitelných forem mobility v dělbě přepravní práce.



Praha vytvoří podmínky pro aktivní mobilitu tak kvalitní, že se přirozeně zvýší počet cest realizovaných prostřednictvím aktivní mobility a veřejné dopravy.

Tomu odpovídají i sledované **strategické cíle** v oblasti dělby přepravní práce:



Zvýšení souhrnného podílu aktivní mobility a veřejné dopravy na dělbě přepravní práce k hodnotě 81 %.



Zvýšení podílu pěší dopravy na dělbě přepravní práce k hodnotě 27,5 % (roční průměr)



Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce k hodnotě 3,5 % (roční průměr)

Hlavní strategické cíle jsou doplněny o 15 **specifických cílů**, které sledují vybrané oblasti podpory aktivní mobility a jsou navázány i na hodnocení konkrétních projektů.

1. Převedení co největšího podílu cest autem do 1,5 km na pěší (případně cyklistickou) dopravu
2. Zajištění naprosté většiny cest do škol prostřednictvím aktivní mobility či v kombinaci s veřejnou dopravou
↗ kapitola 3.7, str. 48
3. Umísťování nové zástavby v dobré dostupnosti kolejové veřejné dopravy a zajištění nadstandardně kvalitních pěších a cyklistických vazeb k ní
↗ kapitola 3.1, str. 32 ↗ kapitola 3.5, str. 44
4. Kompletní páteřní síť cyklotras realizována ve vysokém standardu, kapacitě i kontinuitě cyklistických opatření
↗ kapitola 3.2, str. 34
5. Systematická aplikace Zón 30, cyklistických zón a obytných zón na síti obslužných komunikací
↗ kapitola 3.3, str. 36 ↗ kapitola 3.4, str. 40
6. Rozvoj pěších zón a zón setkávání (sdílených prostorů) ve významných veřejných prostranstvích i před významnými cíli cest
↗ kapitola 3.4, str. 40
7. Systematická plošná aplikace kvalitních podmínek pro pěší
↗ kapitola 3.2, str. 34 ↗ kapitola 3.5, str. 44
8. Systematické zajištění kvalitních podmínek pro pohyb cyklistů v uličním prostoru
↗ kapitola 3.2, str. 34 ↗ kapitola 3.4, str. 40
9. Integrace systémů bikesharing do veřejné dopravy v rámci konceptu Mobility as a Service
↗ kapitola 3.5, str. 44
10. Rozvoj parkovišť B+R a dalších parkovacích možností pro jízdní kola
↗ kapitola 3.5, str. 44
11. Snížení počtu nehod s účastí chodce či cyklisty vzhledem k celkovému podílu pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce
↗ kapitola 3.4, str. 40
12. Rozvoj sítě mikrodep s využíváním cargocyklistiky a pěší dopravy
↗ kapitola 3.6, str. 46
13. Zajištění kvalitní zimní i běžné údržby infrastruktury pro aktivní mobilitu
↗ kapitola 3.8, str. 52
14. Nastavení dotačního schématu pro financování projektů na místní úrovni z rozpočtu hl. m. Prahy, při dodržení celoměstské koncepce a standardů
↗ kapitola 4, str. 57
15. Zohlednění požadavků na rozvoj aktivní mobility již v rané fázi přípravy projektových záměrů městských, státních i soukromých investorů
↗ kapitola 4, str. 64

Naplnění těchto strategických a specifických cílů je pravidelně vyhodnocováno prostřednictvím sady indikátorů. ↗ kapitola 4, str. 74



Strategie aktivní mobility v Praze navazuje na Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (P+), který je hlavním strategickým dokumentem hl. m. Prahy pro oblasti dopravy a mobility, a tedy přímo nadřazeným dokumentem této strategie. P+ definuje celkovou vizi mobility:

Praha ve spolupráci s okolním regionem uplatňuje principy udržitelné mobility a orientaci na ekologicky šetrnější způsoby dopravy. Významné jsou omezeny negativní dopady individuální automobilové dopravy včetně dopadů na užívání veřejného prostoru, a to dosažením lepšího rozložení jednotlivých druhů dopravy a zvýšením její bezpečnosti i energetické účinnosti.

Podpora chůze a dopravní cyklistiky je jedním z klíčových aspektů dopravní politiky města:

Praha bude celoplošně podporovat komfortní a bezpečnou pěší a cyklistickou dopravu na cestách „od dveří ke dveřím“, i jako součást multimodálního chování, v návaznosti na přestupní body a zastávky veřejné dopravy „na první a poslední míli“ cesty.

Praha aktivně vytvoří podmínky pro rozvoj dopravní cyklistiky jako doplňkového systému k ostatním modům dopravy, a to jak v podobě celistvých infrastrukturních a dopravně-organizačních opatření, tak rozvojem parkovišť B+R a systému bikesharingu. Ten bude primárně navázaný na veřejnou dopravu, v jádrovém městě i lokálních centrech rovněž orientovaný na cesty „od dveří ke dveřím“.



Podpora aktivní mobility je přímou odpovědí na strategické cíle, které plán udržitelné mobility definuje:

strategické cíle P+

vztah podpory aktivní mobility k naplňování těchto cílů

Zvýšení prostorové efektivity dopravy

Podpora aktivní mobility a její provázání s veřejnou dopravou přímo zvyšuje prostorovou efektivitu dopravy, tímto způsobem získáme efektivněji využívaný uliční prostor, který můžeme využít na zlepšení lokálních životních podmínek. Do prostoru pro jeden automobil se totiž vejde 5 cyklistů na jízdním kole, 20 chodců nebo 12 zaparkovaných jízdních kol.

Snížení uhlíkové stopy

Podpora aktivní mobility a její provázání s veřejnou dopravou a převedení řady cest z automobilové dopravy na aktivní mobilitu přímo přispívá ke snížení uhlíkové stopy z dopravy. Aktivní mobilita je z podstaty věci bezemisní dopravou.

Zvýšení bezpečnosti

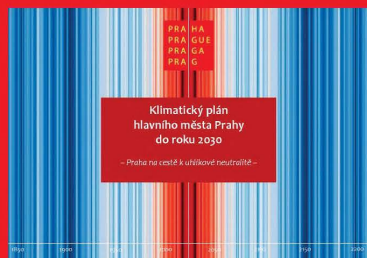
Z podstaty věci se zklidněním silniční dopravy, snížením její rychlosti a jejími klesajícími intenzitami jde ruku v ruce i zvýšení bezpečnosti všech uživatelů uličního prostoru. Ulice a veřejná prostranství, která jsou atraktivní pro aktivní mobilitu, prakticky vždy zároveň zklidňují provoz motorových vozidel. Avšak zvýšení počtu uživatelů aktivní mobility neznamená, že dojde automaticky ke snížení počtu kolizí. S vyšším počtem lidí v ulicích se očekává zároveň nárůst kolizí mezi nimi, a to se nejedná jen o chodce, ale také o cyklisty a osoby na dopravních prostředcích na pomezí chůze a cyklistiky.

Zlepšení lidského zdraví

Podpora aktivní mobility a její provázání s veřejnou dopravou přímo přispívá ke zlepšení lidského zdraví a kvality života, a to nejen podporou pohybové aktivity a fyzické kondice, ale i snížením zatížení území emisemi a hlukem.

Zlepšení dostupnosti dopravy

Chůze a cyklistická doprava mají dobrou schopnost dostupnosti územím, avšak musí být k tomu také vytvořeny podmínky. Zvyšování dostupnosti veřejné dopravy přirozeně vede k vyššímu užívání nejen jí, ale i aktivní mobility. Příhlédnuto musí být také na dostupnost dopravy pro osoby se sníženou schopností orientace nebo pohybu, kromě toho až třetina obyvatel Prahy jsou děti nebo senioři.



Strategie aktivní mobility v Praze také navazuje na Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030, který reaguje na závazek města aktivně sledovat a postupně snižovat své přímé i nepřímé emise oxidu uhličitého (CO₂).

Město oficiálně vyhlásilo svůj klimatický závazek snížit emise CO₂ o 45 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 2010 a současně konstatovalo, že odklon od fosilních paliv při výrobě energie, v dopravě a při dalších ekonomických aktivitách města nepovažuje za hrozbu, nýbrž za příležitost postupně transformovat město v ekologicky přátelskou metropoli, atraktivní pro život. Praha se tímto rozhodnutím zařadila mezi progresivní města, která stejný závazek již přijala.

K této strategii navazuje druhá tematická sekce Klimatického plánu – udržitelná mobilita. Sdíleným cílem této tematické sekce je postupně zvyšovat podíl nemotorové (pěší a cyklistické) a veřejné (zejména kolejové) dopravy na úkor osobní automobilové dopravy a tu postupně nahrazovat vozidly s alternativními pohony majícími menší environmentální dopady. Zároveň se tu apeluje na spolupráci se Středočeským krajem na budování tramvajových tratí a navazujících P+R mimo území hlavního města Prahy.

Klimatický plán má konkrétní opatření, které jsou průmětové se Strategií aktivní mobility v Praze:

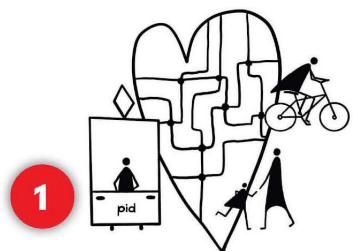
- o Podpora pěší dopravy – rozvoj města bude plánován a realizován v souladu s principem města krátkých vzdáleností. Město zajistí postupné zklidňování dopravy, rozvoj veřejných prostranství a omezování bariér rozvoje pěší dopravy na území města.
- o Rozšíření páteřní sítě cyklostezek a chráněných cyklotras – budování nových a rozšiřování stávajících s cílem navýšit cyklo dopravu z 1 % na 7 % v létě a na 4 až 5 % v ostatních částech roku. Postupné oddělování od ostatních druhů dopravy a omezování bariér rozvoje cyklo dopravy na území města, současně s tím realizovat další opatření pro omezování bariér rozvoje cyklo a pěší dopravy na území města.

Podpora aktivní mobility je rovněž součástí priorit, které Klimatický plán definuje:

Priority tematické sekce udržitelné mobility Klimatického plánu	vztah podpory aktivní mobility k naplňování těchto cílů
Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony veřejné dopravy	Z hlediska Klimatického plánu je hromadná doprava a její výkonnost zásadním předpokladem, jak snížit uhlíkovou stopu dopravy na území města. Proto toto prioritní zaměření cílí na taková opatření, která napomohou k nárůstu objemu přepravených osob metrem namísto jiných dopravních prostředků veřejné dopravy a samozřejmě také namísto přepravy osobními automobily tam, kde je to ekonomicky možné. Zároveň chce dosáhnout, aby linky metra C a D byly automatizovány, čímž by se zkrátily intervaly v dopravních špičkách a obyvatelé nebo i návštěvníci města by měli větší důvod využívat MHD a potenciálně ji i kombinovat s mody aktivní mobility.
Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony nemotorové dopravy	Pěší doprava zajišťuje již nyní značný podíl vykonaných cest, přesto však zvyšování její atraktivity může ve svém důsledku vést k větší preferenci veřejné hromadné dopravy nad osobní automobilovou dopravou, pěší docházka je totiž neoddelitelnou součástí cest s využitím VHD. I cyklistická doprava je z hlediska naplňování vize klimaticky odpovědného města velmi žádoucím způsobem osobní přepravy, zejména pro pravidelnou dojížděku v řádu jednotek kilometrů (např. mezi místem bydliště a zaměstnáním, na tzv. poslední míli od stanice vlaku či metra do místa bydliště apod.), kdy může být náhradou automobilové dopravy. Klimatický plán zdůrazňuje, že podporou pěší a cyklistické dopravy se zvýší se pobytová kvalita veřejného prostoru, bezpečnost na komunikacích i jejich přepravní kapacita.
Snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze	Nástrojem zlepšení kvality ovzduší a kvality života v centrální části Prahy by měl být vedle zón placeného stání také systém zpoplatnění tranzitu a vjezdu automobilové dopravy do centra města. Systém by měl ekonomicky zvýhodnit bezemisní a nízkoemisní vozidla, která neznečišťují ovzduší buď vůbec či méně než klasické spalovací motory. Veškeré výnosy z budoucího mýtného systému by se vracely do rozvoje udržitelné mobility (např. budování nabíjecích stanic pro elektromobilitu, rozvoj a modernizace městské hromadné dopravy, pěší a cyklistická infrastruktura apod.). Zároveň v této prioritě figuruje městská logistika, která staví zejména na snižování intenzity automobilové dopravy. Hlavním cílem městské logistiky je snížit počet kilometrů najetých dodávkami a nákladními vozy. Dosaženo toho bude zejména využíváním samoobslužných výdejních boxů. Dalším významným opatřením městské logistiky ve vztahu ke snižování automobilové dopravy je provoz městských logistických dep. Na strategických místech rozmístěna depa slouží k překládání zásilek z vozidel na pěší kurýry, cargo kola. V neposlední řadě dojde k zapojení železniční a vodní dopravy do městské logistiky.

Způsob naplňování strategických i specifických cílů

Vytváření atraktivních podmínek pro aktivní mobilitu je komplexní a multidisciplinární problematikou. Praha proto bude stanovené cíle systematicky naplňovat zejména v těchto oblastech:



1

Územní rozvoj orientovaný na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu



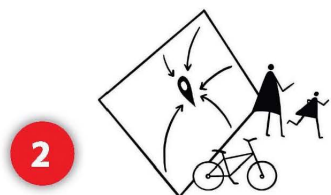
4

Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility



7

Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami



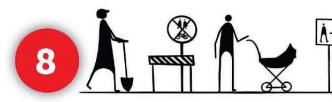
2

Snadná prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů



5

Efektivní a pohodlné propojení aktivní mobility s veřejnou dopravou



8

Pečlivá správa a údržba infrastruktury pro aktivní mobilitu



3

Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu



6

Vyšší zapojení aktivní mobility do city logistiky



9

Propagace aktivní mobility (a veřejné dopravy) a spolupráce se soukromým sektorem

Co nejvíc Pražany odrazuje od využití chůze či jízdy na kole?



Jako největší bariéry pro vyšší využití chůze jsou ze strany uživatelů a potenciálních uživatelů zmiňovány (kromě nepříznivého počasí) zejména hluk a smog, pokud trasa vede po ulicích intenzivně zatížených motorovou dopravou, pěší trasy se ztraceným spádem a vzdáleností či dopravní stres při křížení s motorovou dopravou.

Jako největší bariéry pro vyšší využití cyklistické dopravy jsou nejvíce Pražany zmiňovány pocit nebezpečí při jízdě v provozu silničních vozidel a nespojitá síť chráněných komunikací pro cyklisty, snížená prostupnost území pro cyklisty i nedostatek parkovacích kapacit v cílech cest nebo u stanic a terminálů veřejné dopravy. Významnou překážkou jsou i omezené možnosti pro provedení osobní hygieny a převlékání se v cíli cesty.

zdroje:
Ipsos Cykloturistika v ČR. Průzkum. [Kniha]. - [Praha]: Czech Tourism, 2016.
SCaC Výzkum cyklistické dopravy v Praze. [Kniha]. - [Praha]: TSK, 2019.

1



Územní rozvoj orientovaný na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu

Zástavba, která efektivně kombinuje bydlení se službami a komerčními plochami v aktivním parteru, která zároveň nabízí veřejná prostranství atraktivní pro chůzi, komfortní pro jízdu na kole a dostupná veřejnou dopravou, přirozeně podporuje vyšší využívání aktivní mobility. Tím je zároveň v mnoha dalších směrech „nejzdravější“ zástavbou města.

Již při urbanistickém návrhu nových čtvrtí je třeba zajistit přímé a komfortní pěší i cyklistické vazby z hlediska prostupnosti území i z hlediska přístupu na zastávky a stanice integrované veřejné dopravy. Nový územní rozvoj je nejvhodnější navázat na existující či budoucí stanice páteřních kolejových systémů integrované veřejné dopravy (metro, eSko – městská/příměstská železnice).

Rozvoj pěších vazeb, cyklistické infrastruktury i veřejné dopravy musí být časově a funkčně koordinován s novou výstavbou, realizace nové zástavby nesmí předcházet rozvoji infrastruktury pro obsluhu veřejnou dopravou.

Město krátkých vzdáleností



Myšlenka tzv. města krátkých vzdáleností spočívá v možnosti uspokojit potřebu dopravy za běžnými denními cíli (bydlení, práce, zdravotnictví, rekreace, vzdělávání, služby) prostřednictvím především chůze, v širším pojetí také využitím jízdního kola, dalších prostředků mikromobility a veřejné dopravy, a to díky optimálnímu rozmístění těchto cílů v prostoru. Pro úspěšnou aplikaci konceptu se nejedná pouze o geografickou blízkost cílů, ale také o jejich pohodlné a kvalitní dopravní propojení. Výhodou města krátkých vzdáleností je, že obyvatelům umožňuje žít bez aut. V našich podmínkách se za hranici dostupnosti v rámci konceptu považuje 10 minut, v zahraničí je to 15 nebo 20 minut. Současné trendy naznačují, že díky digitalizaci, online nakupování a práci z domova je transformace měst na krátké vzdálenosti uskutečnitelná.

hlavní aktéři v rámci HMP

Zastupitelstvo hl. m. Prahy, MHMP
Odbor územního rozvoje, IPR Praha

související dokumenty

- Územní plán hl. m. Prahy / Metropolitní plán hl. m. Prahy
- Pražské stavební předpisy

Typová opatření a přístupy:

Územní rozvoj

- ➔ Zajištění územního rozvoje v souladu s koncepcí „města krátkých vzdáleností“, aby přirozeně podporoval chůzi a užívání veřejné a cyklistické dopravy k zajištění každodenních cest, obsluhy důležitých cílů v území a volnočasových cest.
- ➔ Orientace nového územního rozvoje zejména na stávající a nové stanice páteřních kolejových systémů veřejné dopravy.
- ➔ Zajištění přímého vedení pěších a cyklistických vazeb a respektování příslušných vytoužených linií¹² již v rámci urbanistické koncepce území, a to jak z hlediska prostupnosti území, tak z hlediska přístupu k významným cílům i zastávkám integrované veřejné dopravy.
- ➔ Podoba veřejných prostranství v bezprostřední blízkosti významných cílů dopravy by měla přirozeně, avšak jednoznačně, upřednostňovat obsluhu prostřednictvím aktivní mobility

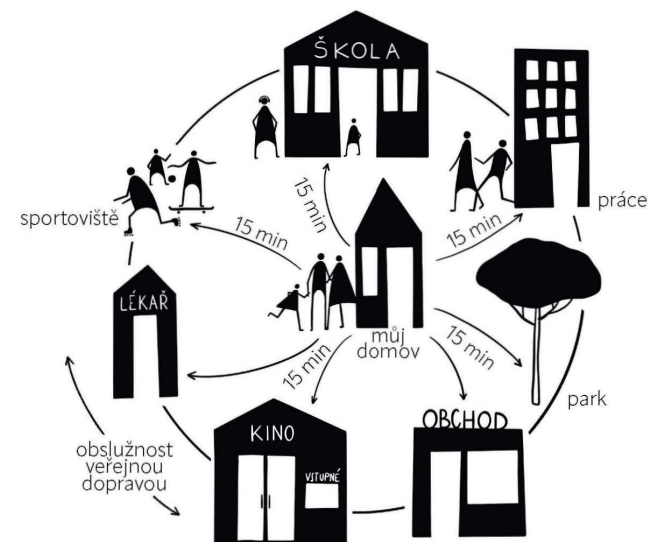
a veřejné dopravy. To představuje prioritní řešení atraktivních ploch pro pěší, přímé pěší návaznosti na zastávky veřejné hromadné dopravy, zajištění odpovídajícího řešení dojezdu cyklistů a zajištění míst pro parkování jízdních kol (včetně možné realizace parkování jízdních kol uvnitř objektu při zachování uživatelsky přívětivé dostupnosti těchto vnitřních prostor).

Budovy a jejich vybavení

- ➔ Zavedení norem či zákonných předpisů pro zřizování koláren uvnitř obytných objektů (přístupných z uliční úrovně) a jejich kapacit, stejně tak pravidel pro povinné zřizování parkování jízdních kol o odpovídající kapacitě u cílů dopravy.

Časová souslednost územního rozvoje a řešení mobility.

- ➔ Zajištění vhodné časové souslednosti investic do infrastruktury aktivní mobility a veřejné dopravy s rozvojem území.



2



Snadná prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů

Snadná prostupnost území přirozeně podporuje aktivní mobilitu. Přímé a komfortní pěší a cyklistické vazby, bez ztracených spádů, vzdáleností a respektující vytažené linie, musí být zajištěny jak v detailu uliční sítě, tak z pohledu propojení jednotlivých čtvrtí a sídel. Čím je mód dopravy šetrnější, ohleduplnější k životnímu prostředí a městotvornější, tím by měl mít zajištěnou kvalitnější prostupnost územím.

Vysoká priorita aktivní mobility a zklidnění dopravy [kapitola 3.4, str. 40](#) bude platit pro veřejná prostranství v lokálních centrech s občanskou vybaveností a cíli. Důraz bude také kladen na veřejná prostranství v rámci obchodních a administrativních center, která by přirozeně měla vytvářet kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu. Součástí tohoto přístupu je i zajištění kvalitních pěších a cyklistických vazeb ze spádové oblasti k těmto centrům. Vodní toky typicky tvoří osy užívání aktivní mobility, a to nejen z hlediska každodenních cest, ale i z hlediska volnočasových aktivit. Rovněž rekonstrukce či novostavby železničních tratí jsou vzhledem k svému trasování i gradientu ideální osy rozvoje aktivní mobility.

Příčná prostupnost liniových dopravních staveb pro aktivní mobilitu musí být řešena již od ranných stupňů projektové dokumentace s důrazem na její velkorysé a komfortní zajištění, respektování stávajících vazeb aktivní mobility v území i zajištění nových přímých spojení.

Princip řešení prostupnosti území jednotlivými druhy dopravy

Základním dopravně-inženýrským principem řešení prostupnosti území je, že čím je mód dopravy šetrnější, ohleduplnější k životnímu prostředí a městotvornější, tím by měl mít zajištěnou vyšší prostupnost územím.



obrázek (10) – princip řešení prostupnosti území jednotlivými druhy dopravy

hlavní aktéři v rámci HMP

MHMP (Odbor dopravy, Odbor investic, Odbor památkové péče), IPR Praha, městské části, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Dopravní podnik hl. m. Prahy, Správa železnic, Ředitelství silnic a dálnic, Povodí Vltavy spolupráce s obcemi za hranicemi Prahy a Středočeským krajem

související dokumenty

- Pražské stavební předpisy
- Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy
- Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy

Typová opatření a přístupy:

Prostupnost územím

- ➔ Zajištění hierarchie prostupnosti územím – zajištění co nejvyšší prostupnosti územím pro aktivní mobilitu a veřejnou dopravu v kombinaci s aktivním snižováním prostupnosti území pro IAD pro posílení konkurenční výhody aktivní mobility a veřejné hromadné dopravy.
- ➔ Přímé vedení pěších a cyklistických vazeb, respektování vytoužených linií (současných i potenciálních), v širším území i v detailu uliční sítě (křižovatky, přechody pro chodce, přejezdy pro cyklisty apod.), a to z pohledu uživatele aktivní mobility, nikoliv z teoretické perspektivy projektanta.
- ➔ Zajištění tangenciálních pěších a cyklistických vazeb v jednotlivých čtvrtích, spojení mezi městskými čtvrtěmi (sídelními celky) a mezi hl. m. Prahou a nejbližšími okolními sídly, a to alespoň v minimálním standardu, ale především napřímo a výhodně pro chodce/cyklistu. Systematické a rychlé odstraňování zjištěných deficitů.
- ➔ Doplnění pěších a cyklistických vazeb pro překonání liniových bariér (pozemní komunikace, železniční trať, vodní tok) v místech potřeby (včetně potenciálních).
- ➔ V běžné uliční síti musí být křížení vazeb aktivní mobility s motorovou dopravou prioritně řešeno úrovněm způsobem, respektive bez ztracených spádů a vzdáleností. Mimoúrovňová řešení by měla být realizována výhradně v případě, že úrovněm řešení brání závažné technické či legislativní podmínky v daném místě, za takovou výjimku se nepovažuje zachování plynulosti IAD, ale například křížení vazeb aktivní mobility se železničními tratěmi.
- ➔ Podchody či nadchody, pokud splňují výjimku, budou vždy realizovány komfortně široké, umožňující průjezd jízdních kol, kočárků a jiných prostředků aktivní mobility, dostatečně osvětlené a v odpovídající architektonické kvalitě.
- ➔ Součástí plánování liniových staveb ve všech fázích jejich přípravy bude vždy systematický přístup k zajištění

k jejich příčné prostupnosti i podélných vazeb pro aktivní mobilitu. Současně nedílnou součástí plánování a realizace liniových staveb vždy budou veškerá veřejná prostranství podél této liniové stavby, respektive pod či nad ní¹⁵ v souladu s principy celostního přístupu.

Významné cíle a cesty k nim

- ➔ Veřejná prostranství při významných cílech dopravy v území (např. při komunálních centrech, kulturních institucích, obchodních i administrativních centrech) jsou významnými veřejnými prostranstvími, která budou primárně řešena s vyloučením automobilové dopravy nebo jako sdílené prostory a budou upřednostňovat aktivní mobilitu.
- ➔ Obsluha komunitních, obchodních a administrativních center bude primárně orientována na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu.
- ➔ Rozsáhlé areály (obchodní a skladové zóny, rezidenční areály) musí být prostupné tak, aby nemuseli uživatelé aktivních módů dopravy volit nepřiměřeně dlouhou obchodní či objíždnou trasu.

Cyklistická síť

- ➔ Pátevní systém cyklotras pro usnadnění pohybu mezi čtvrtěmi ve vyšším standardu.
- ➔ Plošné řešení pohybu cyklistů na všech komunikacích, včetně zřizování cyklointegracích opatření a systémového zajištění obousměrného provozu cyklistů v ulicích jednosměrných pro motorovou dopravu.

Orientační systém

- ➔ Zavedení jednotného a moderního informačního a navigačního systému (wayfinding) pro aktivní mobilitu a veřejnou dopravu, který zvýší estetickou kvalitu, srozumitelnost informací, propojí aktivní mobilitu s veřejnou dopravou, čímž se zároveň zvýší podíl využití těchto dopravních módů.

3



Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu

Ulice není pouze dopravní stavbou. Jedná se o veřejné prostranství, které má mnoho funkcí (mimo jiné i dopravní) i mnoho různých uživatelů. Uliční a další veřejná prostranství je vždy třeba řešit jako celek s vyváženým vztahem mezi jeho částmi i funkcemi. Praha bude při postupných rekonstrukcích ulic i jejich částí a veřejných prostranství uplatňovat vždy celostní přístup a zároveň bude uplatňovat systematické přerozdělení ploch tak, aby přirozeně vytvářely kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu a veřejnou dopravu. Pro naprostou většinu ulic platí, že se tak má dít i za cenu omezení ploch pro automobilovou dopravu (a to dle místních podmínek v různé míře jak pro parkování, tak dopravu v pohybu).

Cílem Prahy je, aby v každé ulici v Praze byly vytvořeny adekvátní podmínky pro aktivní mobilitu všech věkových skupin (děti, dospělí, senioři, osoby se sníženou schopností pohybu a orientace), a to v kontextu typu ulice, okolní uliční sítě i typu zástavby. Specifická pozornost bude věnována okolí významných cílů dopravy (stanice veřejné dopravy, lokální centra, obchodní centra, školy a sportoviště, významné instituce apod.).

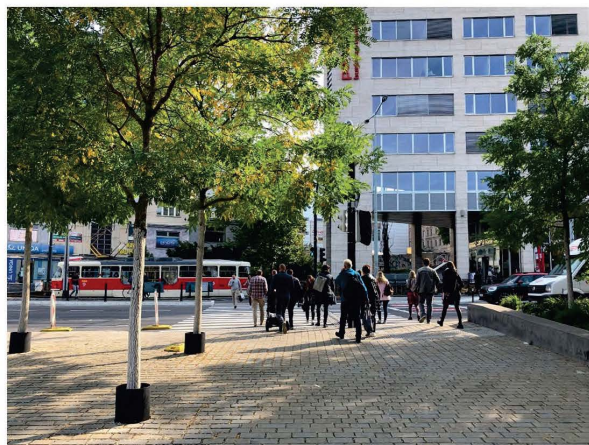
Podoba ulic a veřejných prostranství se významně podílí na celkovém obrazu města pro jeho obyvatele i návštěvníky, zároveň přímo ovlivňuje jejich dopravní chování. Zda-li je tento obraz pozitivně vnímán, záleží právě na uspořádání tohoto uličního prostoru a na jeho přívětivosti pro aktivní mobilitu.

hlavní aktéři v rámci HMP

MHMP (Odbor dopravy, Odbor investiční, Odbor památkové péče, Odbor pozemních komunikací a drah), IPR Praha, městské části, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Dopravní podnik hl. m. Prahy,

související dokumenty

- Strategie tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy
- Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy
- Standard zastávek PID
- Katalog doporučených prvků ve veřejných prostranstvích



Typová opatření a přístupy:

- ➔ Projektování ulic a veřejných prostranství se zaměřením na lidi, nikoliv vozidla. Posuzování kapacity ulic a křižovatek nikoliv v počtu vozidel, ale počtu přepravených osob.
- ➔ Dostatečně široké chodníky v závislosti na typu ulice a intenzitách či potenciálních intenzitách chodců (minimální normová šířka není vždy dostatečná) nebo řešení ulice s pohybem chodců po celé její šířce. (pěší zóny / zóny setkávání¹⁴ / obytné zóny)
- ➔ Významné ulice a městské třídy umožní komfortní pohyb a pobyt pěších i pohyb cyklistů, a vytvoří podmínky pro rozvoj aktivního parteru i za cenu omezení ploch pro motorovou dopravu.
- ➔ Rozvoj pěších zón (s povoleným vjezdem cyklistů), zón setkávání (sdílených prostorů), a to nejen ve vnitřním centru města, ale i v lokálních centrech jednotlivých čtvrtí. Zřízení těchto zón bude vždy provázet i příslušná adekvátní změna stavebního uspořádání ulice.
- ➔ Plošný rozvoj zón 30 a obytných zón v obslužných ulicích. Zřízení těchto zón bude vždy provázet i příslušná adekvátní úprava či změna stavebního uspořádání ulice.
- ➔ Kontinuita řešení uličního prostoru pro cyklisty, ve všech typech opatření a dle typologie ulic.
- ➔ Kvalita povrchů odpovídající potřebám chodců a cyklistů.
- ➔ Minimální používání zábradlí jako restriktivního prvku pěších a cyklistů.
- ➔ Prostor ulic a veřejných prostranství je řešen tak, aby byla minimalizována obava o osobní bezpečnost jeho uživatelů.
- ➔ Stromořadí a práce s vertikální zelení (stín, estetická kvalita) a modrozelenou infrastrukturou obecně jako standardní součástí uličního prostoru.
 - *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy.*
- ➔ Vybavení ulic kvalitním mobiliářem
 - „pražský mobiliář“ (lavičky, odpadkové koše, stojany na kola, ale také bezbariérově přístupné veřejné toalety) a osvětlením, zvláštní pozornost je věnována místům přímo určeným k překonávání vozovky.
- ➔ Zajištění bezpečného a bezbariérového pohybu všech skupin uživatelů.
 - *Vyhláška č. 398/2009 Sb.*

Ulice a veřejná prostranství je třeba projektovat se zaměřením na lidi, nikoliv vozidla.

Optimální řešení konkrétního uspořádání uličního prostoru se vždy odvíjí od řady faktorů – urbanistické struktury, typu a funkčního využití území, typu ulice a jejího významu, podobě parteru, poloze ohnisek koncentrace lidí (stanice a zastávky veřejné dopravy, významné cíle) i kontextu dopravních sítí a infrastruktury. Přestože má v tomto kontextu Praha různé druhy městských struktur, bude při projektování ulic a dalších veřejných prostranství uplatňovat následující prioritizaci potřeb jednotlivých uživatelů:



Chodci



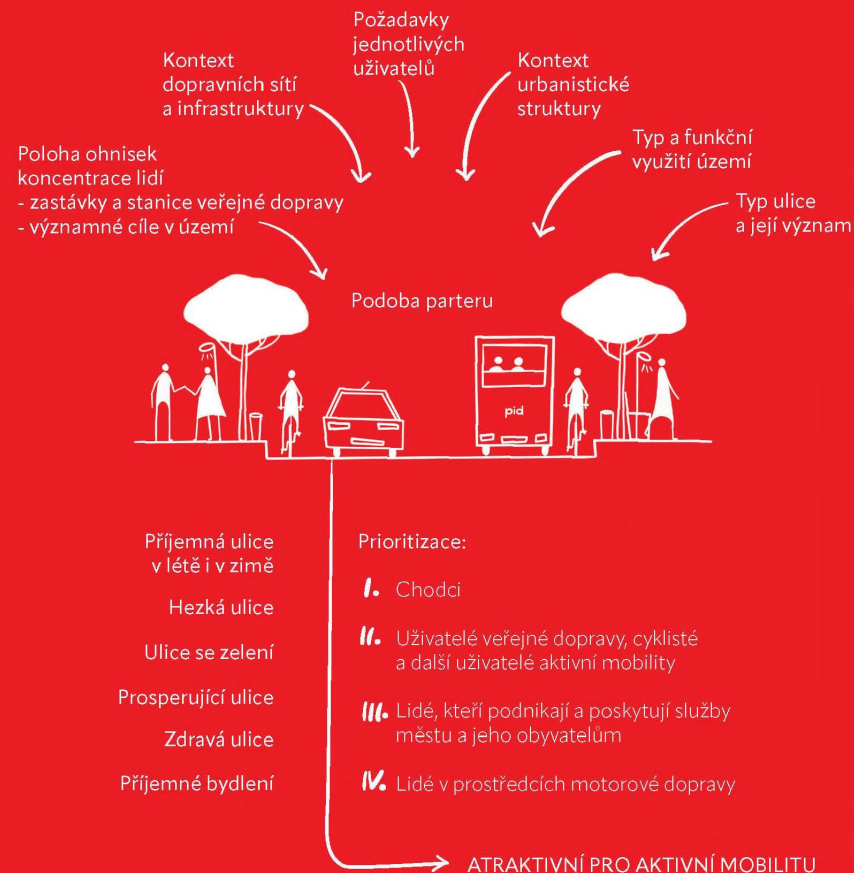
Uživatelé veřejné dopravy, cyklisté a další uživatelé aktivní mobility



Lidé, kteří podnikají a poskytují služby městu a jeho obyvatelům



Lidé v prostředcích individuální motorové dopravy (osobní automobily)



Zajištění vhodných podmínek pro aktivní mobilitu a veřejnou dopravu v uličním prostoru je výrazem konkrétního naplňování dopravní politiky města. Zároveň se jedná o prostředek reálného zvyšování kapacity uličního profilu – multimodální ulice mají z pohledu počtu přepravených osob prakticky vždy vyšší profilovou kapacitu než ulice orientované na automobilovou dopravu.

4



Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility

Zklidňování dopravy je klíčovým nástrojem pro zvyšování bezpečnosti pohybu především chodců a cyklistů, v důsledku však prakticky všech uživatelů uličního prostoru. Většina prvků a přístupů podporujících aktivní mobilitu v uličním prostoru s sebou automaticky přináší i zklidnění dopravy. Čím je rychlost pohybu vozidla nižší, tím se rozšiřuje šířka vidění jeho řidiče a zároveň zkracuje i brzdná dráha vozidla.

Hierarchizace komunikační sítě města a systematická aplikace dopravních režimů snižujících rychlost pohybu vozidel (zóna 30, obytná zóna, pěší zóna, zóna setkávání) na obslužných komunikacích je zásadním nástrojem pro podporu aktivní mobility.

Stavební uspořádání komunikace musí být takové, aby přirozeně zklidňovalo motorovou dopravu a poskytovalo komfortní možnosti pro pohyb chodců a cyklistů. Konkrétní provedení zklidnění závisí na místních podmínkách. Je však důležité, aby dopravní režim komunikace a stavební uspořádání uličního profilu byly vzájemně odpovídající bez zvýšených nároků na dopravní značení.

Místa vykazující závažné dopravně-inženýrské závady z hlediska bezpečnosti pohybu chodců a/nebo cyklistů je žádoucí řešit urychleně i za cenu „bodových“ (třeba i nízkonákladových dočasných) řešení, nicméně prioritně bude zklidňování dopravy řešeno v rámci souvislých logických oblastí (zón).

Koncept čtvrti s nízkým provozem motorových vozidel

Jedná se o koncept oblasti rezidenčních ulic (typicky ohraničené sběrnými komunikacemi), které zachovávají plnou prostupnost pro aktivní mobilitu, ale vytvářejí neprůjezdné oblasti pro motorová vozidla. Možnost vjezdu motorových vozidel obyvatel i návštěvníků, městských služeb, kurýrů a podobných vozidel je plně zachována \rightarrow kapitola 3.2, str. 30. Například londýnské „Low Traffic Neighbourhoods“ vykazují výrazné snížení počtu motorových vozidel projíždějících ulicí, a tedy i s tím spojenou nižší úroveň hluku a emisí. Úspěšným příkladem dobré praxe jsou rovněž tzv. superblocks ve španělské Barceloně. De facto tento koncept již desítky let úspěšně funguje i v Praze – například formou topologie komunikační sítě na pražském Jižním Městě, největším sídlišti v Česku. Ukazuje se, že tento koncept se skvěle doplňuje s implementací zón 30 či obytných zón v ucelených oblastech.

hlavní aktéři v rámci HMP

MHMP (Odbor dopravy, Odbor pozemních komunikací a drah, odbor investiční), IPR Praha, městské části, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Technologie hl. m. Prahy

související dokumenty

\rightarrow Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy

Typová opatření a přístupy:

- \rightarrow Plošné zavedení dopravních režimů snižujících rychlost vozidel (zóny 30, obytné zóny, pěší zóny, zóny setkávání) na všech obslužných komunikacích, včetně souvisejícího stavebního řešení. Toto stavební řešení bude akcentovat usnadnění pohybu a zvýšení bezpečnosti chodců i cyklistů.
- \rightarrow Regulace motorové dopravy v lokálních centrech a ohniscích území, pokud zde dochází z hlediska prostorových nároků ke konfliktu s chůzí, cyklistickou dopravou či žádoucím rozvojem aktivního parteru, například formou pěší zóny či zóny setkávání.
- \rightarrow Systémové zřizování zón neprůjezdných pro IAD, ale dobře prostupných pro aktivní mobilitu, zejména v rostlé blokové zastávě či rezidenčních oblastech po vzoru konceptu čtvrtí s nízkým provozem.
- \rightarrow Důsledné umístování přechodů pro chodce a míst pro přecházení, respektive přejezdů pro cyklisty, v místech skutečné potřeby, tedy v přímé návaznosti na pěší a cyklistické vazby a bez ztracených vzdáleností – tedy nikoliv tam, kde je to výhodné z hlediska organizace a řízení motorové dopravy.
- \rightarrow Důsledné zklidnění dopravy v nejbližším okolí zastávek veřejné dopravy, přestupních bodů a přednádražních prostorů, a také zajištění pěších vazeb, respektive priority pohybu chodců, v těchto prostorech.
- \rightarrow Přisvětlení přechodů pro chodce, míst pro přecházení a přejezdů pro cyklisty, doplnění veřejného osvětlení na místních komunikacích, kde je to z pohledu aktivní dopravy žádoucí.
- \rightarrow Přerozdělování prostoru na sběrných komunikacích: zužování jízdních pruhů na normové šířky odpovídající nejvyšší dovolené rychlosti, vyznačování vyhrazených jízdních pruhů pro VHD a/nebo cyklisty, snižování počtu jízdních pruhů pro IAD atd.

Šíře vidění při různých rychlostech



60 km/h



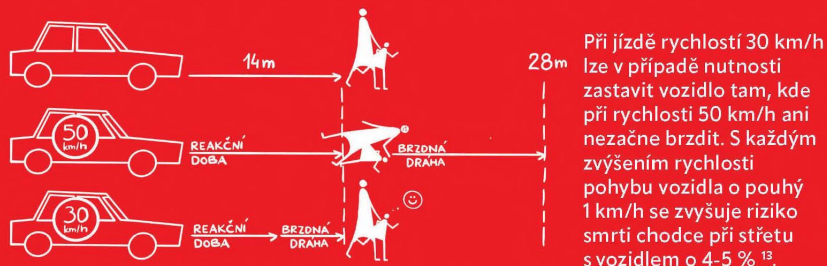
50 km/h



30 km/h

Schopnost řidiče dostatečně vnímat okolí je při rychlosti 30 km/h násobně větší, než při rychlosti 50 km/h.

Brzdné dráhy při 50 km/h a 30 km/h



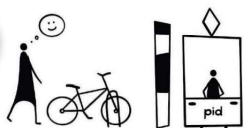
Změna přístupu k bezpečnosti silničního provozu



Dříve uplatňovaný přístup k zajištění bezpečnosti silničního provozu, jehož hlavním principem byla segregace jednotlivých uživatelů do vymezených ploch a snaha vyloučit kolize zvyšováním rozhledových úhlů, bezpečnostních odstupů, rozšiřováním jízdních pruhů či realizací mimoúrovňových řešení, se v městském prostředí ukázal jako jednoznačně neefektivní a to hlavně v ulicích, které mají různorodé funkční využití, aktivní parter, jsou součástí důležitých pěších tahů apod. Ve výsledku vede toto řešení v urbánních prostředích ke snížení pozornosti jeho účastníků, zvyšování rychlosti vozidel, ztrátě komfortu (např. chodci, kteří musí využít neosvětlený podchod) a velkému zabírání uličního prostoru, který mohl být lépe využit.



5



Efektivní propojení aktivní mobility s veřejnou dopravou

Užívání veřejné dopravy je vždy spojeno s aktivní mobilitou a multimodálním chováním. Další rozvoj systému integrované veřejné dopravy (PID) jako velmi kvalitní služby orientované na cestujícího, a tím i zvýšení podílu veřejné dopravy na díle přepravní práce, je důležitý nejen z hlediska udržitelnosti dopravního systému, ale zároveň přirozeně přináší i rozvoj aktivní mobility, zejména chůze.

Součástí vnímání kvality veřejné dopravy jako služby je rovněž kvalita zastávek, stanic a přestupních bodů, a to z mnoha hledisek, kterými jsou umístění v území, přístup a návaznost na pěší a cyklistické vazby, bezbariérová přístupnost, kvalita veřejného prostoru v jejich okolí, úroveň faktické osobní bezpečnosti i jejího pocitového vnímání, kvalita a přístupnost poskytovaných provozních informací či vybavení zastávky. Kultivované a kvalitní zastávky, stanice či přestupní body veřejné dopravy spolu s atraktivními pěšími cestami k nim zlepšují vnímání veřejné dopravy obyvateli i návštěvníky města a přirozeně podporují i její častější užívání, což se v závěru projeví i na častějším užívání aktivní mobility při docházce či dojezdu na zastávky. Je proto zapotřebí preferovat zajištění kvalitních pěších cest před krátkými vzdálenostmi mezi zastávkami, které naopak vedou k útlumu pěší dopravy a zároveň atraktivitu veřejné dopravy.

Praha bude v tomto smyslu rozvíjet systém veřejné dopravy tak, aby přirozeně podporoval její užívání, a tím i větší využívání aktivní mobility.

Přístup na zastávku veřejné dopravy



➤ Standard zastávek PID (kapitoly 01.D a 02.A)

Přístup na zastávku či stanici veřejné dopravy musí být jednoduchý, bezbariérový, příjemný a bezpečný pro všechny skupiny uživatelů veřejné dopravy. Vzhledem k tomu, že většina chodců bude vždy používat nejkratší možnou cestu na zastávku (přestože se nemusí jednat o trasu nejbezpečnější či „legální“), přiznání možnosti přístupu na zastávkové nástupiště v jeho obou čelech spolu s příslušnými stavebními úpravami zajišťuje co nejpříjemnější přístup k veřejné dopravě, výrazně zvyšuje bezpečnost chodců v provozu na pozemních komunikacích a přirozeně slouží i jako opatření ke zklidnění dopravy, které je v okolí zastávky vždy žádoucí.



Typová opatření a přístupy:

Přestupní body, stanice a zastávky páteřních kolejových módů (metro, eSko)

- ➔ Plochy přestupních bodů veřejné dopravy (včetně přednádražních či předstaničních prostorů) budou realizovány jako kvalitní veřejná prostranství, přestupní vazba bude krátká a atraktivní.
- ➔ Komfortní a přímé pěší trasy k přestupním bodům veřejné dopravy, stanicím a zastávkám páteřní kolejové veřejné dopravy budou zajištěny ze širokého území (urbanistické osy).
- ➔ Moderní parkoviště B+R budou integrální součástí stanic a zastávek páteřní kolejové veřejné dopravy (s co nejkratší přestupní vazbou jízdní kolo – veřejná doprava), zejména mimo širší centrum města.
- ➔ Přestupní uzly, stanice a zastávky budou bezbariérově přístupné, tj. uzpůsobené pro využití osobami se sníženou schopností pohybu a orientace a také pro cestování za pomoci zdravotnických kompenzačních pomůcek, s dětským kočárkem, s jízdním kolem, zavazadly apod.
- ➔ Systémy bikesharingu budou plně integrovanou součástí systému veřejné dopravy.

Zastávky povrchové veřejné dopravy a přístup na ně

- ➔ Umístění zastávek veřejné dopravy v území i v uliční síti tak, aby vhodně obsluhovaly území (včetně významných cílů dopravy) a byly přímo navázány na pěší vazby v něm.
- ➔ Preference těch stavebních typů zastávek, které jsou pro cestující z hlediska nástupiště i pěšího přístupu na ně komfortní a bezpečné.

- ➔ Přístup na zastávky povrchové dopravy vždy přímý, intuitivní, bez ztracených spádů a vzdáleností a zajištěný z obou stran ulice v obou čelech zastávky.
- ➔ Přístup na zastávky a uspořádání zastávek budou uzpůsobeny pro cestování za pomoci kompenzačních pomůcek, s dětským kočárkem, s jízdním kolem apod.

Organizační opatření

- ➔ Propojení systémů bikesharing se systémem Pražské integrované dopravy jako základní kámen konceptu mobilita jako služba (Mobility as a Service) v Praze.

hlavní aktéři

MHMP (Odbor dopravy, Odbor pozemních komunikací a drah), IPR Praha, ROPID, městské části, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Správa železnic

spolupráce se Středočeským krajem a IDSK

související dokumenty

➤ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy

➤ Standard zastávek PID

➤ Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v Praze (2014–2025)

➤ Plán dopravní obslužnosti hl. m. Prahy („Dopravní plán HMP 2021–2025“)

6



Zapojení aktivní mobility do systémového řešení městské logistiky

Praha sleduje možnosti využívání aktivní mobility v městské logistice a aktuální trendy v této oblasti. Jejím dlouhodobým cílem je přesun podstatné části cest segmentu „poslední míle“ související se zásobováním a doručováním na aktivní mobilitu. Doručování zásilek za pomoci cargokol, případně chůze, namísto motorové dopravy má potenciál výrazně snížit emise, ušetřit energii a uvolnit uliční prostor pro jiné využití.

Základními kroky Prahy v této oblasti budou jednak podpora vzniku městských logistických mikrodep, jednak rozšíření sítě balíkomatů. V mikrodepech dochází k překládce zboží a zásilek, které jsou pak s využitím aktivní mobility distribuovány do nejbližšího okolí. Balíkomaty poskytují možnost zajistit dopravu menších zásilek na „poslední míli“ samotnými adresáty, zejména prostřednictvím pěší dopravy.

Typová opatření a přístupy:

- Vytipování vhodných míst pro městská mikrodepa ve stávající zástavbě s ohledem na vhodné pokrytí území Prahy a jejich napojení na cyklistickou infrastrukturu.
- Zřizování zásobovacích stání pro cargokola v uličním prostoru.
- Systematické uplatňování cargologistiky v uspokojování logistických potřeb úřadů veřejné správy Prahy a městských částí Prahy.
- Pobídky soukromému sektoru pro uplatňování cargologistiky v uspokojování jeho logistických potřeb.
- Pobídky soukromému sektoru pro realizaci městských mikrodep v případě nové výstavby velkých rezidenčních a administrativních celků.
- Pobídky soukromému sektoru pro zřizování balíkomatů.

hlavní aktéři v rámci HMP

MHMP (Odbor dopravy), IPR Praha, městské části, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, poskytovatelé služeb v oblasti doručování a citylogistiky

související dokumenty

➤ Studie citylogistiky na území hl. m. Prahy



7



Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami

Udržitelná mobilita, jako významná součást udržitelného stylu života, by měla být významným tématem jak v rámci školního vzdělávání, tak i přístupu veřejné správy k řešení prostoru v okolí školských, sportovních a dalších institucí s nabídkou volnočasových a vzdělávacích aktivit pro děti a mládež, včetně studentů vysokých škol. Cílem Prahy je, aby co nejvíce dětí, žáků a studentů využívalo pro cesty do školy i za mimoškolními aktivitami aktivní mobilitu, případně kombinovanou s veřejnou dopravou.

Větší využití aktivní nebo veřejné hromadné dopravy, provázané se snížením využití individuální automobilové dopravy, vede ke zvyšování bezpečnosti dopravního provozu a rovněž má příznivé dopady na fyzické i mentální zdraví uživatelů. Díky chůzi či jízdě na kole nebo jiném prostředku aktivní mobility vyvinou uživatelé základní svalovou aktivitu, která přirozeně napomáhá udržovat pozornost a stimuluje kreativitu a schopnost přijímat informace nebo vytvářet sociální kontakty.

Praha se systematicky zaměří na veřejný prostor v bezprostředním okolí těchto institucí, který by měl přiznávat vysokou prioritu aktivní mobilitě a zároveň být architektonicky kvalitním veřejným prostranstvím s důrazem na pobytovou funkci. Stejně tak bude usilovat o kvalitní

a bezpečné pěší a cyklistické vazby ze spádové oblasti těchto institucí (což platí zejména o mateřských a základních školách, základních uměleckých školách, domech dětí a mládeže a sportovištích či vysokých školách) s důrazem na trasy od zastávek VHD. Možnost parkování jízdních kol a koloběžek u těchto institucí bude standardem.

Pohled dětí a rodičů¹⁶

55 %

rodičů by uvítalo omezení aut před kolou. Navíc 80 % rodičů postrádá u škol možnost bezpečného uložení kol a koloběžek.

Téměř polovina dětí chce změnu.

44 % dětí by chtělo jezdit do školy na koloběžce, skateboardu nebo na kole.

27 %

dětí považuje cestu do školy za nebezpečnou.

hlavní aktéři

MHMP (Odbor dopravy, Odbor pozemních komunikací a drah), IPR Praha, městské části, mateřské, základní a střední školy, vysoké školy (vedení, zaměstnanci, děti/žáci/studenti, rodiče), Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Dopravní podnik hl. m. Prahy, ROPID

Typová opatření a přístupy:

- V nejbližším okolí školských, sportovních a dalších institucí s nabídkou volnočasových a vzdělávacích aktivit pro děti a mládež, včetně kampusů vysokých škol, bude zklidňována, omezena či vyloučena motorová doprava s cílem zajistit maximální možnou bezpečnost v dopravním provozu pro uživatele aktivní dopravy, a to s ohledem na specifické potřeby dětí, žáků a studentů. Preferovány jsou dopravní režimy typu školní ulice, pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol, obytná zóna, cyklistická ulice, zóna setkávání apod.
- Veřejná prostranství před těmito institucemi, včetně kampusů vysokých škol, budou řešena s důrazem na funkční i architektonicko-urbanistickou kvalitu vedoucí k posílení pobytové funkce a bezpečnosti v dopravním provozu.
- Pěší i cyklistické vazby v okolí školských, sportovních a dalších institucí s nabídkou volnočasových a vzdělávacích aktivit pro děti a mládež a kampusů vysokých škol budou systematicky řešeny s důrazem na jejich přímé trasování v území a bezpečnost v dopravním provozu. Zvláštní pozornost bude věnována pěším vazbám mezi zařízeními a nejbližšími zastávkami veřejné hromadné dopravy, jakož i provedení těchto zastávek.
- U těchto cílů dětí a mladých lidí budou vždy zajištěny dostatečné kapacitní prostory pro bezpečné odložení jízdních kol a koloběžek.
- Mateřským, základním a středním školám Praha poskytne podporu pro to, aby bylo téma udržitelné dopravy uplatněno ve školním vzdělávacím plánu v rozsahu, který odpovídá jeho důležitosti, a zároveň napomůže, aby se podpora udržitelných módů dopravy ve spojení s docházkou, dětí, žáků a studentů i dojížděky zaměstnanců těchto škol stala součástí jejich strategického plánování.
- Příslušné součásti veřejné správy budou systematicky a prioritně realizovat opatření zajišťující bezpečné a pohodlné cesty do škol a budou podporovat osvětu a vzdělávání v oblasti aktivní mobility na školách.
- Kampusy vysokých škol budou kvalitně a přímo napojeny na systém veřejné dopravy a na páteří síť Systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy.

Veřejná prostranství před školami, sportovišti a dalšími cíli dětí a mladých lidí



Prostranství před školami, sportovišti či dalšími cíli, kam míří děti a mládež, představují významná veřejná prostranství, v rámci kterých by měl být kladen důraz primárně na zklidnění (či vyloučení) motorové dopravy a umožnění užívání veřejného prostranství chodci a cyklisty v celé jeho šíři. To s sebou přináší nejen motivaci k užívání aktivní mobility pro cesty do škol, zároveň i vytváří bezpečný, atraktivní a svobodný prostor. Z hlediska řešení dopravy jsou nevhodnějšími opatřeními vyloučení motorové dopravy z předškolního (či jiného obdobného) prostoru nebo realizaci tohoto prostoru formou zóny setkávání. Například v sousedním Rakousku je realizace veřejných prostranství před školami, mateřskými školami, knihovnami, sportovišti či domy dětí a mládeže formou zóny setkávání (begegnungszone) běžnou a osvědčenou praxí již od roku 2013.

Důležitost pohybové aktivity dětí po cestě do školy



Pro děti je nevhodné jezdit ráno do školy autem. Bez alespoň základní ranní pohybové aktivity tělo dítěte nevyprodukuje dostatečnou hladinu hormonů svalové tkáně – myokininů, které v mozku aktivují příslušná kognitivní centra. Ve škole děti následně mají problémy se soustředěním a jsou neklidné, což má pochopitelně dopad na kvalitu jejich vzdělání. Každodenní přirozený pohyb je důležitý i pro udržení dobré fyzické a psychické kondice dítěte. Po cestě do školy se děti také přirozeně učí bezpečnému pohybu po městě, budují si vztah k místu, kde žijí, a vytvářejí důležité sociální vazby.

Školní plány mobility

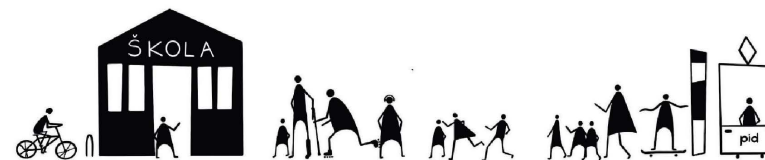


Školní plán mobility je dlouhodobým strategickým dokumentem zaměřeným na podporu aktivních a udržitelných způsobů dopravy žáků, studentů, rodičů i zaměstnanců školy (dále jen "ŠPM"). Na přípravě ŠPM se aktivně podílejí zástupci žáků, rodičů a zaměstnanců školy. V plánu mobility si škola definuje a kvantifikuje cíle, kterých chce v období 1 až 2 let dosáhnout, specifikuje aktivity a opatření vedoucí k jejich dosažení i předpokládané výsledky a stanoví, jak bude hodnotit efektivitu plánu a jak jej bude po uplynutí stanovené doby aktualizovat. ŠPM je jedním z výstupů programu Bezpečné cesty do školy. Praha bude podporovat, aby jej zpracovaly i další školy mimo tento program.

Bezpečné cesty do školy



Cílem programu Bezpečné cesty do školy (dále též "BCŠ") je zvýšení dopravní bezpečnosti v okolí školy a podpora aktivní mobility u žáků a studentů. Roční program je založen na aktivní účasti dětí na odhalování dopravně rizikových míst v okolí školy, mapování potřeb dětí a rodičů v této oblasti, a především spolupráci školy, veřejné správy na úřadu příslušné městské části a dopravních odborníků na odstraňování bariér, které brání většímu využití udržitelné dopravy při cestách do/ze školy. Program je v Praze realizován od roku 2002 a prošlo jím zatím 63, především základních, škol. Program je od roku 2008 financován hl. m. Prahou, administrován Odborem dopravy MHMP a realizován spolkem Pěšky městem.



8



Pečlivá správa a údržba infrastruktury pro aktivní mobilitu

Praha považuje pečlivou údržbu infrastruktury pro aktivní mobilitu za nezbytnou součást vytváření kvalitních podmínek pro pěší a cyklisty. Proto jí bude věnovat stejnou pozornost jako správě a údržbě infrastruktury pro jiné dopravní módy. Z hlediska aktivní mobility je důležitý dobrý technický stav povrchu komunikace a – zejména v případě cyklistické dopravy – i stav dopravního značení. Kromě samotné péče o dobrý technický stav staveb je zásadní kvalitní zimní údržba zaměřená na eliminaci nebezpečí spojených s náledím a sněhovou pokrývkou.

V případě dočasného či trvalého záboru na komunikaci pro chodce a cyklisty je nutné zajistit co nejkratší obchůzčí či objíždznou trasu v dostatečné kvalitě vč. naplnění požadavků na bezbariérové užívání, vhodným způsobem ji vyznačit v terénu a efektivně o ní uživatele informovat.

Pro účely efektivní správy a rozvoje infrastruktury pro aktivní dopravu si Praha vybuduje dostatečné datové a analytické zázemí.

hlavní aktéři

MHMP (Odbor dopravy), městské části, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Operátor ICT, Technologie hlavního města Prahy, poskytovatelé bikesharingu

související dokumenty

➤ *Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy*

Typová opatření a přístupy:

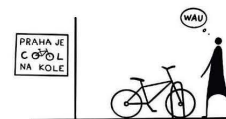
Sezónní údržba a technický stav

- ➔ Pečlivá zimní údržba chodníků i samostatných stezek pro chodce.
- ➔ Pečlivá zimní údržba cyklistické infrastruktury v hlavním dopravním prostoru i mimo něj.
- ➔ Pečlivá technická a běžná údržba pěší i cyklistické infrastruktury (technický stav povrchu, zástřih vegetace, odstraňování listí apod., obnova dopravního značení, funkčnost veřejného osvětlení atd.).
- ➔ V případě záboru na komunikaci pro chodce zajištění co nejkratší a nejpřímější obchůzčí trasy za dodržení zákonných požadavků na bezbariérové užívání staveb.
 - *Vyhláška č. 398/2009 Sb.*
- ➔ V případě záboru na komunikaci pro cyklisty vyznačení co nejpřímější objíždzné trasy v odpovídající kvalitě. Informování o uzavírkách cyklistické infrastruktury bude standardní součástí komunikace města.
- ➔ Zajištění dostatečné kvality a kontinuity orientačního značení zejména u páteřních a hlavních cyklistických tras.

Datová základna a evaluace opatření

- ➔ Systematické sledování technického stavu infrastruktury pro aktivní mobilitu (prostřednictvím kapacit města i s účastí uživatelů, například formou mobilní aplikace) a rychlé odstranění zjištěných závad.
- ➔ Systematický sběr dat o pěší a cyklistické dopravě zejména prostřednictvím sítě měřících míst, spolupráce s poskytovateli bikesharingu a mobilních aplikací.
- ➔ Systematická evaluace realizovaných opatření pro aktivní mobilitu.

9



Propagace aktivní mobility a spolupráce se soukromým sektorem

Větší preferenci aktivní mobility brání zejména v české společnosti zžitá představa o nepostradatelnosti osobního automobilu, což je třeba změnit. Praha se při komunikaci směrem ke svým obyvatelům i návštěvníkům zaměří na systematickou a kontinuální propagaci aktivní mobility a multimodálního dopravního chování, a to nejen v rovině vysvětlování výhod aktivní mobility, ale i v rovině propagace konkrétních opatření či projektů a jejich přínosů.

Cestou, jak dostat aktivní mobilitu blíže cílovým skupinám, může být užší spolupráce se zaměstnavateli. Začíná u zajištění podmínek po uschování kol na pracovišti a vytvoření zázemí pro cyklisty (šatna, sprcha). Pokračuje pak zpracováním analýzy, která identifikuje překážky ve využití chůze či cyklistiky na cestě do zaměstnání. Stejný princip uplatňuje strategie i u škol ➤ kapitola 3.7, str. 48

Typová opatření a přístupy:

- ➔ Zapojení zaměstnavatelů do podpory aktivní mobility, podpora zaměstnavatelů vytvářející kvalitní podmínky pro užívání aktivní mobility svými zaměstnanci.
- ➔ Analýza překážek pro pravidelné využití aktivní mobility pohledem zaměstnavatele a zaměstnanců.
- ➔ Propagace přínosů aktivní mobility a multimodálního dopravního chování.
- ➔ Specifické zaměření propagace aktivní a udržitelné mobility na cílové skupiny dětí, mládeže a seniorů.



KDO
CO
JAK

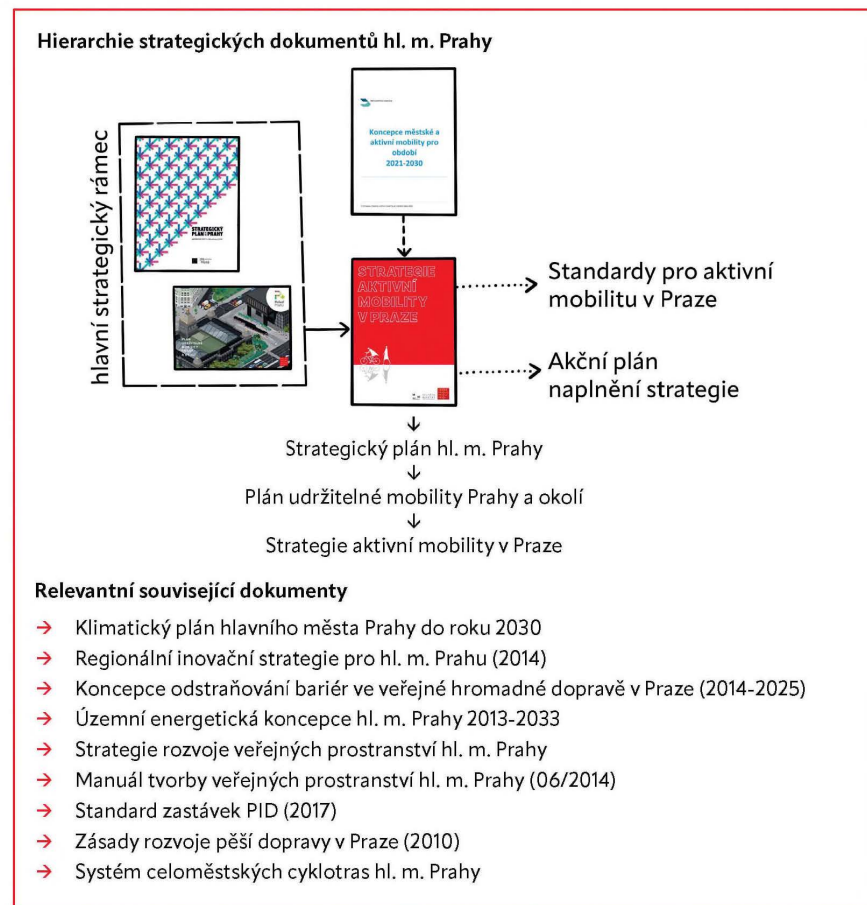
4/

Účel a uplatňování strategie

- Jak uplatňovat strategii
- Jak připravovat projekty
- Jak projekty hodnotit
- Jak sledovat účinnost strategie

4/ Účel a uplatňování strategie

Tato strategie přímo navazuje na platnou dopravní politiku města reprezentovanou Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí (projekt P+), její strategické cíle pro oblasti aktivní mobility dále zpřesňuje a doplňuje. Strategie je rovněž v souladu s Konceptcí městské a aktivní mobility ČR pro období 2021-2027.



Nedílnou součástí strategie jsou Standardy pro aktivní mobilitu v Praze, které představují „design manuál“ naplnění podmínek pro aktivní mobilitu ve veřejných prostranstvích. Na strategii pak navazuje každoročně aktualizovaný Akční plán, obsahující sadu plánovaných opatření a projektů na celoměstské úrovni. Způsob naplnění, aktualizace a kontroly plnění Akčního plánu rovněž definuje tato kapitola.

Jak uplatňovat strategii

Tato strategie byla schválena obyvateli Prahy prostřednictvím jimi volených zástupců, je proto povinností veřejné samosprávy Prahy i městských částí Prahy tuto strategii efektivně uplatňovat a implementovat.

Samospráva hlavního města Prahy aplikuje tuto strategii jednak přímo prostřednictvím činnosti Magistrátu hlavního města Prahy, Prahou zřízených institucí a organizací a společností v jejím majetkovém portfoliu, jednak nepřímo prostřednictvím metodické podpory městských částí, a to zejména důsledným uplatňováním požadavku na soulad všech investičních akcí a projektů financovaných či spolufinancovaných z rozpočtu hl. m. Prahy s touto Strategii.

Praha, prostřednictvím Magistrátu hl. m. Prahy, jí zřízených institucí a společností v jejím majetkovém portfoliu, ve spolupráci s městskými částmi a dalšími zainteresovanými stranami, zajistí systematické a účinné vytváření kvalitních podmínek pro aktivní mobilitu.

Iniciativa ke zlepšování podmínek pro chůzi nebo jízdu na kole nejčastěji vzniká v měřítku městské části. Jsou to často místní obyvatelé či zástupci škol a neziskových organizací, kteří přicházejí s konkrétními podněty. Jsou to pak zástupci místní samosprávy, kteří tyto podněty vyhodnocují v „první linii“ a usilují o přerod těchto prvotních nápadů v konkrétní projekty. Proto chce hl. m. Praha významně decentralizovat projektovou přípravu, aby místní záměry vznikaly na místní úrovni.

Aby připravovaná opatření naplňovala zásady této Strategie a zapadala do celkového obrázku na celoměstské úrovni, vytvoří hl. m. Praha manuál pro tvorbu místního generelu aktivní mobility a rovněž poskytne podporu jeho implementace jednotlivými městskými částmi. Pokud budou připravovaná opatření ve shodě s takto vytvořeným místním generelem aktivní mobility, hl. m. Praha podpoří jejich přípravu i realizaci.

Efektivita a konzistence konání veřejné správy je klíčovou podmínkou pro chod města včetně zdárného naplňování koncepčních dokumentů. Praha bude nadále usilovat o zlepšování v této oblasti.

Typová opatření a přístupy:

- Hl. M. Praha podpoří městské části Prahy při vytváření místních koncepčních dokumentů ať už formou generelu aktivní mobility (pěší a cyklistické dopravy, generelu veřejných prostranství či obdobného dokumentu. Vstupy do tvorby místních dokumentů budou tato strategie a její standardy spolu se Systémem celoměstských cyklotras hl. m. Prahy a plánem významných tras pěší dopravy.
- Z místních generelů aktivní dopravy pak vzejdou náměty na konkrétní Projekty investiční i organizační povahy, definované v kontextu daného místa. Hl. M. Praha stanoví transparentní podmínky pro předání kompetencí projektové přípravy v aktivní mobilitě na úroveň městských částí. Podmínkou financování přípravy i následné realizace bude dodržení všech metodických dokumentů Hl. m. Prahy (jedním z nich je i tato strategie) a informovanost zapojených subjektů od vzniku záměru až po realizaci investice. Přenesení kompetencí na místní úroveň přinese lepší zohlednění místních podmínek i kratší dobu realizace, znamená však také větší nároky na městské části jako realizátory přípravy.
- Magistrát hl. m. Prahy, Prahou zřizované instituce a organizace a společnosti v jejím majetkovém portfoliu budou při svém konání systematicky uplatňovat zásady formulované ve strategických a koncepčních dokumentech hl. m. Prahy. Zejména se zaměří na podchycení tématu aktivní mobility v raném stádiu přípravy komplexních projektů, kdy se definuje zadání a rozsah řešení jednotlivých dopravních módů. Ve velkých projektech tak předejde situacím, kdy by měla být aktivní mobilita pouze „povinnou součástí řešení“ bez faktické snahy o zajištění co nejlepších podmínek pro její uživatele a bez dalších návazností do širšího okolí.
- Soulad všech záměrů a projektů realizovaných či financovaných hl. m. Prahou, jí zřizovanými institucemi či společnostmi v jejím majetkovém portfoliu s touto strategií bude systematicky kontrolován, a to nejen ve fázi studie, ale zejména v úrovni finální dokumentace pro stavební povolení, respektive stanovení místní úpravy provozu apod. Soulad finálního řešení projektu s touto strategií bude podmínkou čerpání finančních prostředků hl. m. Prahy.

Slabé stránky v městské správě dopravy z pohledu rozvoje aktivní mobility



Složitost struktury hl. m. Prahy, jejího samosprávného členění i určitá nevyjasněnost kompetencí a nesystémové nastavení procesů zbytečně snižuje rychlost a efektivitu přípravy opatření a projektů rozvoje podmínek pro aktivní mobilitu i jejich výslednou kvalitu. Hlavní slabé stránky současného stavu jsou tyto:

- o nedodržování strategických dokumentů ze strany městských částí, městských organizací a společností i města samotného
- o nedostatečné personální zajištění agendy rozvoje aktivní mobility a souvisejících témat v systému veřejné správy města (úroveň hlavního města Prahy i městských částí) a s tím související slabá advokacie aktivní mobility, zejména chůze
- o nedostatečné nastavení horizontální komunikace v oblasti aktivní mobility mezi jednotlivými odbory MHMP
- o nevhodné nastavení sdílení informací mezi úrovní hl. m. Prahy i úrovní městských částí (prostorové informace, stav řešení, požadovaná opatření)

- o neexistence jednotného koncepčního pracoviště pro oblast aktivní mobility, které by bylo vybaveno odpovídajícími pravomocemi
- o neexistence transparentních procesů, které by zajistily, aby byly v rámci projektové přípravy i realizace opatření ve veřejném prostoru respektovány požadavky města dané koncepčními dokumenty
- o absence jasných pravidel pro financování projektů na podporu aktivní mobility z prostředků hl. m. Prahy

Podrobně se této problematice věnuje nejen Analýza stavu bezmotorové dopravy v Praze, ze které tato strategie vychází, ale i Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, který upozornil na řadu systémových vnitřních neefektivit v systému městské správy.

➤ *Analýza stavu bezmotorové dopravy na území hl. m. Prahy*

➤ *Plán udržitelné mobility Prahy a okolí*

Role hl. m. Prahy, městských organizací a společností

Garantem strategie je Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy.

Přehled uvádí pracoviště Magistrátu hl. m. Prahy, městských organizací a společností v majetkovém portfoliu Prahy, které jsou zodpovědné za uplatňování této strategie. Role městských subjektů byla navržena pro optimální naplňování principů strategie a nemusí tedy zcela odpovídat jejímu současnému pojetí. Pokud jednotlivé organizace takto definované role přijmou za vlastní, mohou se do života uvést procesy na projektovou přípravu, jež tato strategie přináší pro usnadnění rozvoje aktivní mobility.

Odbor dopravy MHMP

pracoviště pro projektové řízení a financování aktivní mobility

- procesně podporuje městské části při přípravě záměrů v aktivní mobilitě podle této strategie
- koordinuje projekty vzniklé na místní úrovni a financované z rozpočtu hl. m. Prahy
- iniciuje opatření v aktivní mobilitě na celoměstské úrovni, zadává jejich projektovou přípravu i realizaci prostřednictvím TSK
- je koncepčním pracovištěm BESIP, koordinuje přípravu projektů v této oblasti
- je koncepčním pracovištěm pro odstraňování bariér ve veřejném prostoru
- financuje opatření v aktivní mobilitě z kapitol rozpočtu hl. m. Prahy
- spravuje a rozvíjí datovou základnu pro sledování vývoje aktivní mobility a jejich vazeb na další dopravní módy
- propaguje udržitelnou mobilitu v očích a myslí veřejnosti

Odbor investic MHMP

pracoviště pro rozvoj sítě pozemních komunikací a technické vybavenosti

- je investor významných akcí s dopadem na aktivní mobilitu
- měl by zapojit koncepčního garanta (IPR Praha), projektového manažera aktivní mobility (Odbor dopravy MHMP) a městských částí do projektové přípravy
- důsledně dodržuje zásady této strategie při realizaci investic na majetku HMP
-

IPR Praha

hlavní koncepční pracoviště Prahy v oblasti územního plánování, architektury, urbanismu, rozvoje, tvorby a správy města

- garant Strategie aktivní mobility v Praze
- vykonává koncepční dohled nad rozvojem aktivní mobility v Praze, od strategické úrovně až po posouzení konkrétních projektů a jejich souladu s touto strategií
- uplatňuje strategii v oblastech územního rozvoje, územních studií, studií a projektů úprav ulic a veřejných prostranství
- poskytuje poradenství při zpracování výše uvedených dokumentů na místní úrovni
- je garantem při koordinaci projektů a záměrů v území
- vykonává správu a koncepční dohled nad Systémem celoměstských cyklotras hl. m. Prahy
- iniciuje opatření v aktivní mobilitě na celoměstské úrovni z pozice koncepčního garanta
- analyzuje data o aktivní mobilitě

ROPID

příspěvková organizace HMP, organizátor Pražské integrované dopravy

- koncepčně zajišťuje uplatňování této strategie v oblasti efektivního provázání aktivní mobility se systémem integrované veřejné dopravy
- definuje standardy kvality služby PID (vlak, metro, tramvaje, autobusy), včetně případného vybavení vozidel pro přepravu prostředků aktivní mobility

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.

akciová společnost vlastněná HMP zajišťující správu a údržbu převážně části sítě pozemních komunikací v Praze

- je investorem oprav a rekonstrukcí komunikací vlastněných městem a svěřených do správy TSK
- je garantem při koordinaci projektů a záměrů v území se znalostmi správce komunikace
- je investorem investičních opatření na svěřeném majetku dle zadání HMP
- je realizátorem neinvestičních opatření či úprav na svěřeném majetku dle zadání HMP

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.

akciová společnost vlastněná HMP, který je jedním z dopravců v systému PID a zároveň správcem vybrané infrastruktury veřejné dopravy

- je správcem infrastruktury veřejné dopravy (tramvajové tratě, metro, zastávky, stanice, přestupní body) je investorem opatření k rozvoji dopravní infrastruktury s dopadem do aktivní mobility
- je majoritním dopravcem v systému PID
- měl by zapojit koncepčního garanta (IPR Praha), projektového manažera aktivní mobility (Odbor dopravy MHMP) a městské části do projektové přípravy investičních opatření
- měl by důsledně dodržovat zásady této strategie při realizaci investic na svěřeném majetku

Operátor ICT, a.s.

akciová společnost vlastněná HMP zajišťující služby v oblasti informačních a komunikačních technologií a hlavní správce agendy Smart Prague

- vede agendu Smart Prague v souladu s touto strategií

Technologie hl. m. Prahy, a.s.

akciová společnost vlastněná HMP zajišťující správu veřejného osvětlení

- zajišťuje správu a rozvoj veřejného osvětlení a dalších zařízení umístovaných do veřejného prostoru v souladu s touto strategií

Role městských částí

Současná role jednotlivých městských částí v oblasti aktivní mobility spočívá především ve správě a údržbě příslušné infrastruktury pro aktivní mobilitu (pozemní komunikace a mobilitář v majetkové správě městské části). Pro tuto činnost mají městské části k dispozici příslušné kapitoly rozpočtu a rozhodují se samostatně.

Úkolem městských částí je rovněž iniciace a prosazování nových opatření ve prospěch aktivní mobility, na něž už nezbyvá prostor pro financování z rozpočtu městské části a které tak vyžadují investici města. Proto zde hl. m. Praha usiluje o zavedení transparentního dotačního schématu, který umožní připravit projekt z iniciativy městské části a, pokud je postupováno v souladu s touto strategií, financovat tento projekt z rozpočtu hl. m. Prahy.

U větších a složitějších projektů, které kromě aktivní mobility řeší řadu dalších aspektů, se předpokládá iniciace ze strany Magistrátu hl. m. Prahy, resp. městských organizací. Městská část, pokud se jí takové projekty dotýkají, by měla být automatickým účastníkem všech stupňů projektové přípravy, aby zde dokázala promítnout své místní potřeby a zkušenosti.

Pro městské části je tato strategie hlavním metodickým dokumentem, se kterým budou pracovat při přípravě vlastních koncepčních dokumentů. Může jít o generely veřejných prostranství na území celé městské části, nebo o územní studie v menším měřítku. Takové dokumenty jsou ideálním zdrojem pro definici konkrétních opatření v aktivní mobilitě, protože vycházejí z kontextu daného místa, a přitom garantují celostní pohled.

Centrální versus místní úroveň rozhodování

V současné praxi je řada projektů sice iniciována městskou částí, ale zadávána, připravována i realizována centrálně z úrovně magistrátu. Pokud již dnes městská část projekty aktivně připravuje, může využít tzv. účelových dotací, kde je záměr posuzován případ od případu, se subjektivním výsledkem. V těchto situacích je zavedení dotačního schématu narovnáním pravidel a zavedením jednotného, nikoliv však složitějšího mechanismu, jak financovat místní nápady z centrální úrovně.

Současně s přenesením kompetencí však rostou nároky na dodržení procesů, aby přenos přípravy z úrovně hl. m. Prahy na úroveň 57 městských částí neznamenala 57 různých přístupů k vytváření infrastruktury pro chodce a cyklisty. Z toho důvodu zůstává Odbor dopravy MHMP role koordinátora, který je zároveň i pomocnou rukou pro městské části při sestavování záměru nebo v jeho projektové přípravě. Význam dalších městských organizací (IPR, TSK) je v tomto případě spíše kontrolní ve věci územního či koncepčního souladu s postupem města.

Role státní správy

Rolí relevantních orgánů státní správy, jimiž jsou v tomto případě zejména stavební a speciální stavební úřady, silniční správní úřady a Policie ČR, je ověření souladu navrhovaných nových opatření, záměrů, projektů či staveb s právními normami, případně právně závaznými ustanoveními podzákoných či technických norem. Většina ustanovení technických norem a ustanovení technických podmínek právně závazné nejsou a představují standardizovaná „vzorová“ řešení a přístupy indikativního charakteru, které nemusí být respektováno, pokud je navrženo vhodnější řešení respektující konkrétní situaci a místní podmínky.

V mantinelech této role by orgány státní správy (stavební úřady, silniční správní úřady) měly respektovat při svém rozhodování i tuto strategii, která je vyjádřením cílů, postupů a přístupů samosprávy v oblasti aktivní mobility a která na úrovni hl. m. Prahy rovněž prakticky naplňuje strategické dokumenty a cíle vydané centrálními orgány státní správy, kterými jsou MD ČR a MMR ČR.
 ↗ *Dopravní politika ČR 2021-2027 (MD ČR)*
 ↗ *Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030 (MD ČR)*

Služba dopravní policie ČR je jedním z důležitých aktérů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jehož stanovisko je jedním z mnoha kritérií při posuzování navrhovaných opatření, záměrů a projektů ze strany státní správy. Stanovisko Policie ČR není ve smyslu správního řádu pro příslušný správní úřad závazné. ↗ *Zákon č. 500/2004 Sb.* Je třeba konstatovat, že přerozdělování dopravních ploch a zklidňování dopravy, které s sebou vytváření kvalitních podmínek pro aktivní mobilitu ve většině případů přináší, pomáhá naplňovat požadavky na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Jak připravovat projekty

Vytvoření infrastruktury či zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty může být hlavním cílem projektu, stejně jako je aktivní mobilita přirozenou součástí velkých a komplexních projektů rekonstrukce či výstavby infrastruktury. Prakticky nenajdeme ve veřejném prostoru projekt, který by se aktivní mobility netýkal. Bohužel se však stále najdou projekty, které jakoby na potřeby chodců a cyklistů „zapomněly“.

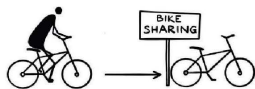
Proto přináší tato strategie modelové řešení trojice situací, ve kterých se příprava projektů může ocitnout. Formou procesních schémat v nich popisujeme role jednotlivých aktérů a významné milníky, kde se rozhoduje o prosazení myšlenek aktivní mobility do praxe.

1.



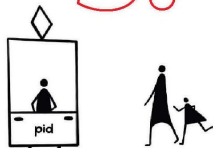
**Malý projekt
aktivní mobility,
iniciovaný na
místní úrovni**

2.



**Malý projekt
aktivní mobility,
iniciovaný na
centrální úrovni**

3.



**Velký projekt
s komplexním
dopadem, na
centrální úrovni**



Malý projekt na místní úrovni

Iniciátorem projektového záměru na místní úrovni je obvykle městská část. Využije podnětů od občanů, jí zřizovaných organizací (například školy či školky) či záměrů identifikovaných ve vlastních koncepčních dokumentech (například územní studii či generelu).

Úkolem městské části je v této fázi sestavit tzv. záměr projektu. Ten formou jednoduchého popisu, několika ukazatelů a situačního výkresu poskytne dostatek informací pro pozdější posuzování projektu. V této fázi může poskytnout výpomoc Odbor dopravy MHMP (ODO), kam se nakonec obrátí městská část s hotovým záměrem k prvotnímu posouzení. To se odehraje v kompetenci územních garantů IPR a TSK, kteří se budou zajímat o další plánované zásahy v území (Může s nimi záměr souviset? Můžou si záměry odporovat? Je třeba záměry koordinovat?) a také budou hodnotit cíle projektu ve vztahu k cílům této strategie (SAMP).

V tomto kroku se může stát, že se aktéři dohodnou na přiřazení záměru k jinému, obvykle rozsáhlejšímu projektu, který přechází do kompetence města. Proces na místní úrovni zde tedy končí, ovšem o úroveň výš pokračuje příprava projektu organizovaná městem.

Pokud je záměr vhodný k samostatné realizaci, postupuje městská část k výběru projektanta. Aby byl tento postup co nejsnazší a na nic se nezapomnělo, využije k tomu standardizovanou zadávací dokumentaci, podle které bude projektant postupovat. Součástí tohoto zadání bude upřesnění okrajových podmínek záměru vzešlé z proběhlých konzultací (TSK, IPR), harmonogram přípravy a zapojení subjektů do projednávání. Zapomenout by se

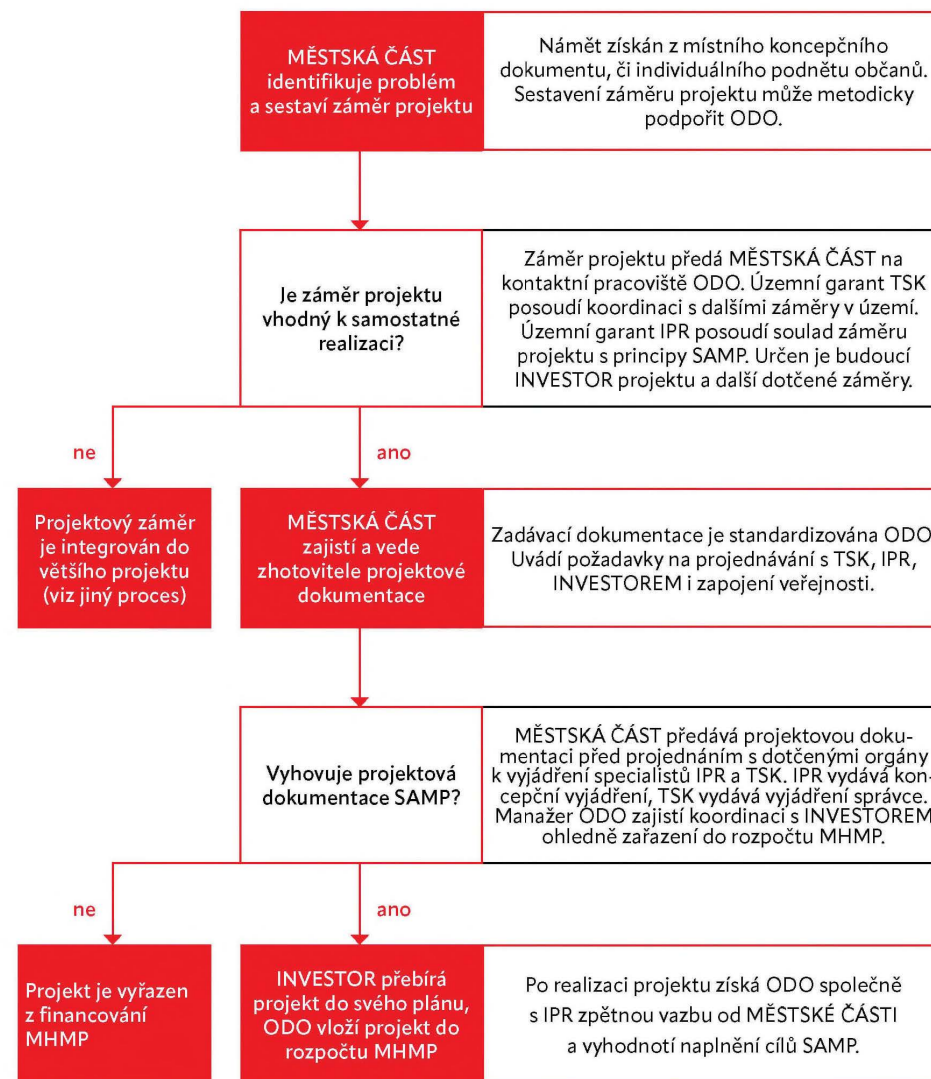
nemělo ani na participaci s veřejností jako cílovým uživatelem. Městská část i v této fázi zůstává hlavním hybatelem přípravy, díky tomu může efektivně odbourávat různé překážky (syndrom NIMBY, majetkové poměry atd.) a mít tak rodící se projekt plně pod kontrolou. Financování projektové přípravy může také pokrýt dotace hl. m. Prahy.

Na konci projektové přípravy, během níž se aktéři pravidelně setkávali, by obdržení koncepčního souhlasu od IPR a vyjádření správce od TSK mělo být spíše formalitou. Pokud dokončená dokumentace je stále v souladu s touto strategií, ODO podpoří financování realizace z rozpočtu hl. m. Prahy. V případě nedostatku finančních prostředků se přikročí k tzv. prioritizaci, viz kapitola 4.3 této strategie. Projekt přebírá investor, který již směřuje k realizaci ve vlastní linii.

Pokud by z různých příčin byl výsledek projektové přípravy zklamáním a záměr by se rozešel s cíli SAMP, takový projekt bohužel nelze podpořit z finančních prostředků hl. m. Prahy.

Malé projekty aktivní mobility

místní úroveň



Malý projekt na centrální úrovni

Spojení malého projektu a celoměstské úrovně může znít jako určitý protimluv. Ovšem i prosazení celoměstského zájmu může znamenat investičně nepřilíš náročný, ale významem přesahující počín, jako například vybudování části páteřní cyklostezky, nové lávky přes železniční trať nebo parkoviště B+R u stanice metra, které využijí obyvatelé okrajové městské části i přilehlých obcí Středočeského kraje.

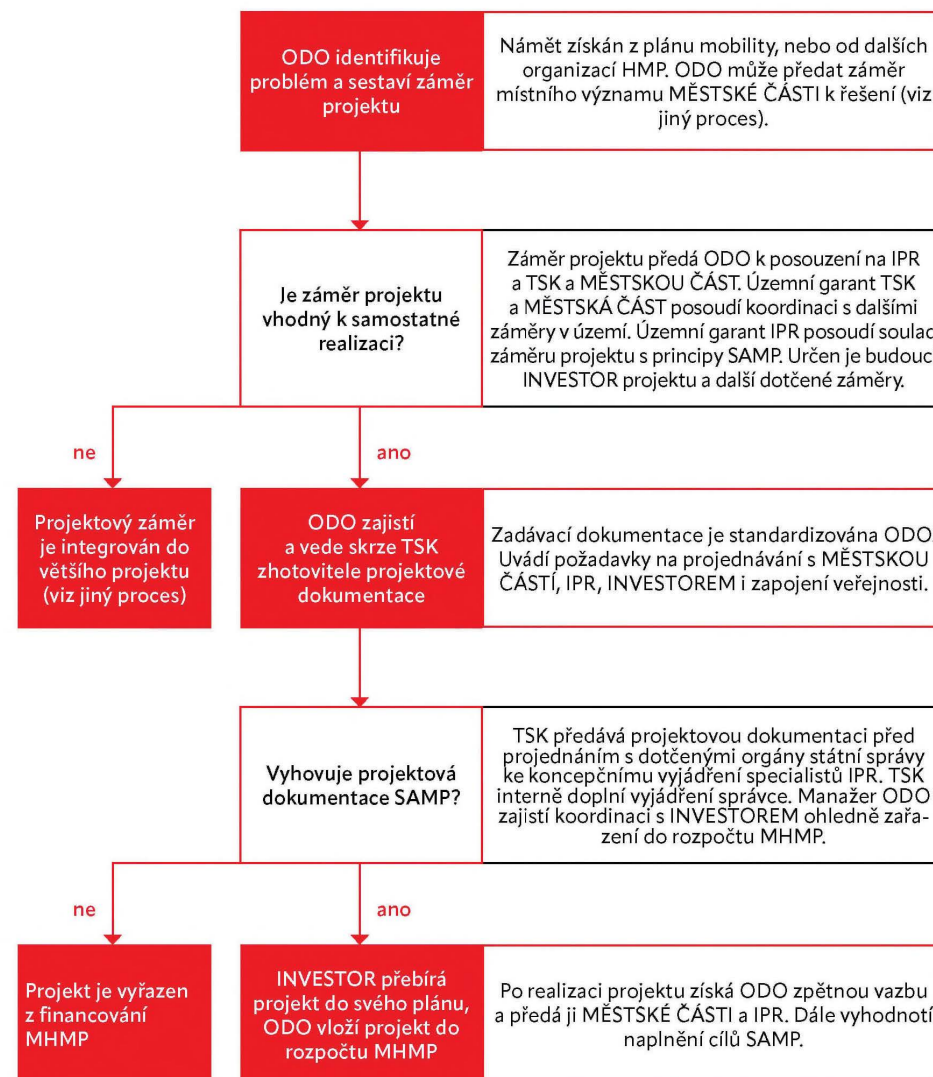
Iniciátorem takových projektů bude obvykle hl. m. Praha, resp. některá z jeho organizací, již leží na srdci rozvoj aktivní mobility. V optimálním případě by takové záměry měly být identifikovány v plánu mobility. Může se stát, že podnět bude získán původně od městské části, stejně jako v opačném směru si městská část převezme záměr do své kompetence, pokud se jím město nebude zabývat.

V každém případě čeká každý záměr úvodní „kolečko“ posouzení koncepčního a územního souladu, tedy obdobně jako u projektů na místní úrovni. Jen role městské části se zde odlišuje, protože je k jednáním zvaná jako jeden z aktérů. Pokud dává samostatná příprava záměru smysl, zadává ODO projektovou přípravu své organizaci, tedy TSK, jak ostatně postupuje i v současnosti. Projektant zasmulvňený TSK pak postupuje podle zadávací dokumentace, která je opět standardizovaná, aby se předešlo rozdílům ve kvalitě projektů pořízených pod hlavičkou městských částí či TSK.

Na konci projektové přípravy vydává IPR koncepční vyjádření a, pokud je vše v souladu s principy SAMP, investor přikročí k výběru zhotovitele a následně realizaci stavby. administruje ODO podpoří financování z rozpočtu hl. m. Prahy obdobně jako v případě projektů na místní úrovni. „Až začne výsledek projektu složit veřejnosti, je na místě vyhodnotit jeho dopady – například počet uživatelů, náročnost údržby nebo vhodnost zvoleného řešení pro daný účel. Díky tomu získají všechny zúčastněné subjekty znalosti využitelné v obdobných případech v budoucnosti.

Malé projekty aktivní mobility

centrální úroveň



Velký projekt na centrální úrovni

Chůze či jízda na kole je součástí každého projektu ve veřejném prostoru. Stejně jako jiné druhy dopravy vyžaduje i aktivní pohyb takovou infrastrukturu, která bude dobře navazovat řešení z různé doby vzniku, bezpečně překonávat rozhraní různých dopravních režimů, zkrátka vytvoří vhodné síťové řešení.

Velké projekty znamenají zároveň velké zásahy v daném místě, a také mohou mít vliv na značný (ne)úspěch aktivní mobility v širším území. Příkladem: pokud vznikne nové přemostění řeky, které nedokáže smysluplně napojit okolní chodníky a cyklostezky, zato však poskytne komfortní spojení pro automobilovou dopravu, vytvoří se status quo, kde bude aktivní mobilita jen obtížně hledat své příznivce v dělbě přepravní práce. Proto se v přípravě velkých projektů nesoustředíme jen na vlastní provedení infrastruktury pro chodce a cyklisty, ale také na vazby projektu do okolí, které jsou pro chodce či cyklisty zásadní.

Na počátku je podstatné, aby ODO jako manažer projektů v oblasti aktivní mobility měl znalost o všech investičních záměrech charakteru velkého komplexního projektu. Obvyklými investory zde jsou TSK, Odbor investic MHMP (INV) či Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP), může jít ale i o státní či soukromé investory – ovšem nikdo z nich nemá ve své kompetenci ani koncepční dohled, ani koordinaci projektů v oblasti aktivní mobility.

V prvním kroku je posouzen soulad záměru projektu s principy SAMP (provede IPR), stejně jako jsou vyhledány související záměry v okolí, které s aktivní mobilitou souvisejí (ve spolupráci s územními garanty TSK a zástupci městských částí). Pokud už by v této fázi bylo zjištěno, že začlenění

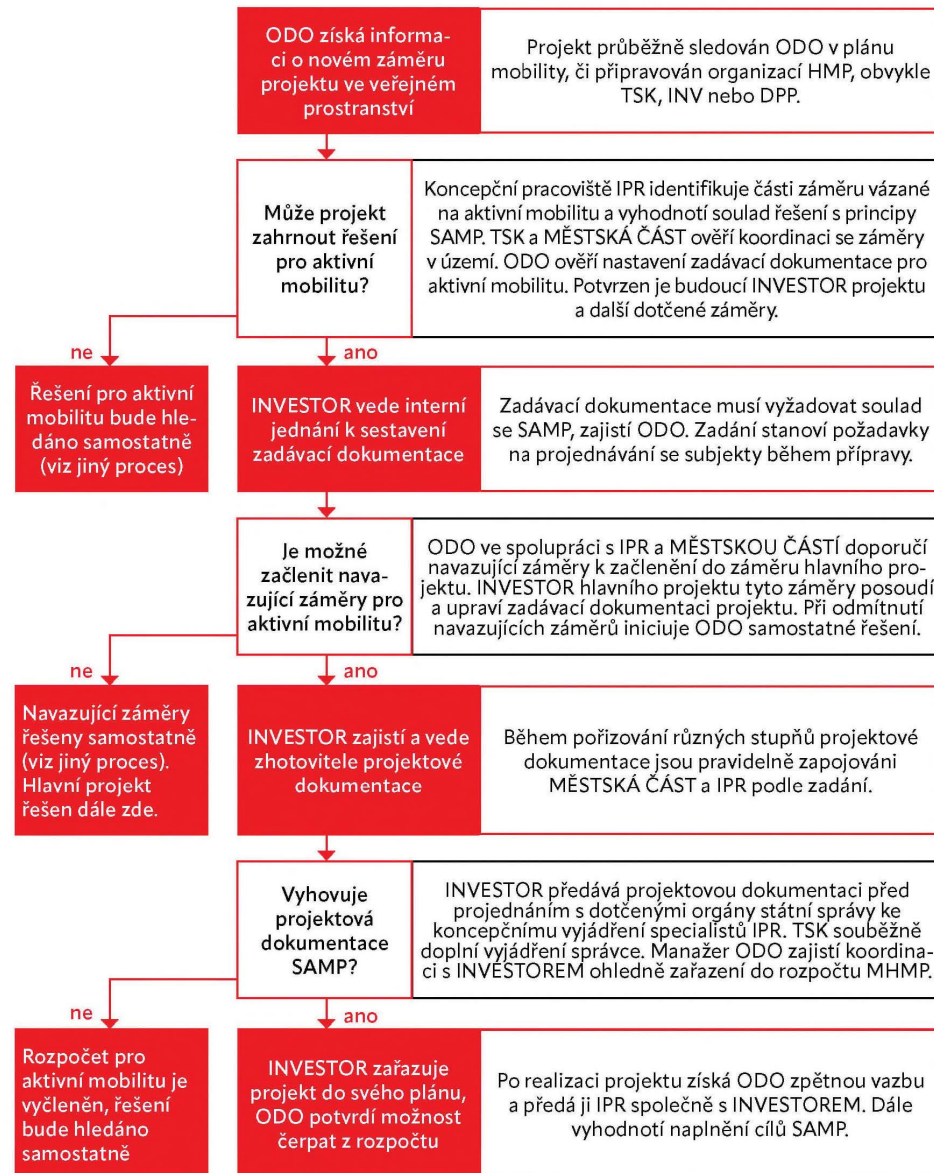
požadavků aktivní mobility není reálné, rozhodne ODO o vytvoření samostatného projektu (například investor železniční tratě nevyhoví vybudování lávky přes trať, kterou bude ODO dále připravovat v linii samostatného záměru).

Preferovaným scénářem ovšem je integrace do jednoho velkého projektu, což může přinést nemalé finanční i časové úspory. V takovém případě je podstatné, aby investor požadoval v rámci projektové přípravy dodržení všech přístupů a standardů definovaných touto strategií (stejně jako je ODO požaduje v zadávacích dokumentacích malých projektů).

Ve druhém kroku je pak s investorem jednáno o připojení dalších souvisejících záměrů, které z pohledu budoucího uživatele budou fungovat jako jedno integrované řešení (například stezka pro chodce a cyklisty navazující na již zmíněnou lávku přes železniční trať). I zde může být rozsah zadání navýšen (tedy stezka začleněna do velkého projektu s lávkou), stejně jako vzniknout samostatný záměr, jak jsme si popisovali výše. V obou případech je podstatné, aby se projednávání jednotlivých stupňů projektové dokumentace zúčastnili zástupci v dohodnuté sestavě a intervalech, jak říká zadávací dokumentace.

V případě kladného koncepčního vyjádření IPR a při dodržení deklarovaného postupu se otevírá možnost (spolu)financovat daný projekt z rozpočtu hl. m. Prahy. Souhlas v tomto případě opět uděluje ODO. Pokud by nedošla projektová příprava k živenému výsledku, měla by být příslušná finanční alokace přesunuta z rozpočtu velkého projektu do rozpočtu aktivní mobility, odkud bude financováno jiné, samostatné řešení.

Velké komplexní projekty centrální úroveň



Jak projekty hodnotit

Soulad každého připravovaného projektu s principy této strategie bude hodnotit garant jejího naplňování, tedy Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Kromě expertního názoru IPR získaného z dokumentace záměru, jakou je situace navrhovaného řešení nebo prolínání celoměstských a místních tras pro pěší a cyklisty, existuje také další pomůcka k hodnocení, a sice multikriteriální hodnocení míry souladu s nastavenými cíli strategie. Takové hodnocení mohou provádět i další aktéři se znalostí této strategie.

Multikriteriální hodnocení může sloužit k prioritizaci záměrů, pokud je kumulativní rozpočet přihlášených projektů vyšší než určená částka pro daný rok v rozpočtu hl. m. Prahy. Projekty s vyšším výsledným hodnocením, tedy s očekávaným znatelnějším dopadem do zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu, tím získají šanci na rychlejší realizaci. Obdobný princip hodnocení se běžně používá i v dotačních programech Evropské unie.

Multikriteriální hodnocení

Multikriteriální hodnocení je odvozeno od strategických a specifických cílů této strategie. Formulují celkem 20 kritérií, které zobrazují žádoucí trendy (např. snížení počtu nehod). Tato kritéria jsou pak jedno po druhém srovnávána s potenciálem hodnoceného opatření dané kritérium ovlivnit.

- Pokud je potenciál vysoký, vazba na kritérium je přímá, obdrží projekt v daném kritériu maximální počet bodů.
- Pokud je očekáván pouze slabý, nepřímý vliv, obdrží snížený počet bodů.
- Pokud kritérium s hodnoceným opatřením vůbec nesouvisí, body nezíská žádné.
- Pokud by se charakteristiky projektu obracely proti trendu daného kritéria, obdrží projekt záporné bodové hodnocení.

Příkladem záporného bodového zisku by mohla být obava hodnotitele, že projekt v předložené podobě naopak zvýší dopravní nehodovost v místě, například zhoršením rozhledových poměrů. Každý výskyt takového negativního hodnocení je však vážným signálem k přepracování projektu.

Hodnotící kritéria lze svázat s vahami, které stanoví expertní tým. Váhy vystihují významnost kritéria a mohou se odlišovat v různém kontextu (například při posuzování bezpečných cest do školy bude mít kritérium nehodovosti vyšší váhu než při posuzování rekreační infrastruktury).

Konkrétní nastavení bodové škály, stejně jako hodnoty vah této strategie nestanovuje a ponechává je k rozhodnutí projektového manažera ODO společně s garantem strategie IPR v konkrétní situaci.

Kritéria hodnocení

Kritérium hodnocení souladu se specifickými cíli strategie	Specifický cíl <i>↗ kapitola 3, strana 25</i>
Opatření převede krátké cesty autem (do 1,5 km) na chůzi / jízdu na kole	1
Opatření zvýší podíl chůze a/nebo cyklistiky na dělbě přepravní práce	1
Opatření převede cesty autem do školy na chůzi / jízdu na kole / jízdu MHD	2
Opatření zlepší povědomí o aktivní mobilitě u žáků ve školách	2
Opatření propojí stanice a zastávky VHD s novou obytnou či komerční zástavbou	3
Opatření zvýší standard infrastruktury na páteřní síti cyklotras	4
Opatření zvýší délku proznačených cyklistických tras na komunikační síti	4
Opatření plošně zklidní dopravu na obslužných komunikacích	5
Opatření lokálně zklidní dopravu na významných veřejných prostranstvích	6
Opatření zlepší prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů	7, 8
Opatření zvýší komfort uživatelů při pohybu (a pobytu) v uličním prostoru	7, 8
Opatření zvýší počet cest realizovaných přes bikesharing	9
Opatření zvýší počet a/nebo kapacity parkovišť B+R	10
Opatření usnadní odstavení jízdních kol ve veřejném prostranství	10
Opatření sníží objektivní počet nehod s účastí chodce a/nebo cyklisty	11
Opatření zvýší subjektivní pocit bezpečí u chodců a/nebo cyklistů	11
Opatření zvýší počet zásilek doručených na cargokole	12
Opatření zlepší celoroční dostupnost infrastruktury pro aktivní mobilitu	13
Opatření je v souladu s místním koncepčním dokumentem	14
Opatření je projednáváno s dotčenými subjekty již od rané fáze záměru	15

Jak sledovat účinnost strategie

Pro kontrolu a vyhodnocení naplňování této strategie primárně slouží sada indikátorů. Každý ze strategických i specifických cílů je spojen se sadou indikátorů, která dobře vystihuje dosažený trend nebo i jeho konkrétní hodnotu (je-li definována v příslušném cíli).

Stanovení průběžných hodnot indikátorů a cílových hodnot pro rok 2030 jsou součástí Akčního plánu, navazujícího na tuto strategii. V rámci pravidelné roční aktualizace Akčního plánu bude také vývoj indikátorů vyhodnocován a případně korigován při změně okolností nebo dostupnosti dat.

Indikátory

Indikátory pro tuto strategii byly vyhledány tak, aby byly reálně měřitelné v podmínkách hl. m. Prahy. Pro většinu z nich proto již nyní existují číselná vyjádření stávajícího stavu, reprezentované údajem za rok 2021.

Hodnoty dělby přepravní práce a další parametry cestování (např. délka cest) však procházely v letech 2020-2021 dramatickými výkyvy vlivem pandemie koronaviru, proto je zvolen jejich základ v roce 2019.

Velké průzkumy dopravního chování, které poskytují zásadní údaje o zdrojích a cílech cest, jejich účelu, délce a zvoleném druhu dopravy, se v Praze realizují jednou za 5 let. V souvislosti s rozvojem moderních technologií (např. sledování tzv. cestovního deníku respondentů skrze mobilní aplikaci namísto telefonického či papírového dotazování) dává naději na zkrácení této periody; kupříkladu ve Vídni probíhá průzkum každé dva roky a jeho výsledky jsou zásadní součástí kampaně na podporu udržitelné mobility.

Indikátory

Název indikátoru	Charakteristika indikátoru	Jednotka	Specifický cíl ↗ kapitola 3, strana 25
Dělba přepravní práce u prostředků aktivní mobility a veřejné dopravy	Podíl chůze, jízdy na kole a veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce	% (podíl chůze, jízdy na kole a veřejné dopravy / celková dělba přepravní práce)	14, 15
Chůze v dělbě přepravní práce	Podíl chůze na celkové dělbě přepravní práce	% (podíl chůze / celková dělba přepravní práce)	1, 13, 14, 15
Jízda na kole v dělbě přepravní práce	Podíl jízdy na kole na celkové dělbě přepravní práce	% (podíl jízdy na kole / celková dělba přepravní práce)	1, 13, 14, 15
Opatření v aktivní mobilitě	Počet realizovaných projektů rekonstrukce či opravy infrastruktury ve prospěch pěších a cyklistů v daném roce, podpořených z finančních prostředků hl. m. Prahy	počet realizací / rok	2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15
Rozpočet v aktivní mobilitě	Množství finančních prostředků hl. m. Prahy vložených do rekonstrukcí či oprav infrastruktury ve prospěch pěších a cyklistů v daném roce	mil. Kč / rok	14, 15
Velmi krátké jízdy autem	Počet krátkých cest (do 1,5 km) uskutečněných autem, potenciálně nahraditelných chůzí	počet cest	1, 2, 13
Krátké jízdy autem	Počet krátkých cest (do 5,0 km) uskutečněných autem, potenciálně nahraditelných jízdním kolem	počet cest	1, 2, 9, 13
Aktivní mobilita ve školách	Počet škol, které zařadily témata aktivní mobility do výuky nebo se účastní osvětových kampaní a programů zaměřených na zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu	počet škol	1, 2

Název indikátoru	Charakteristika indikátoru	Jednotka	Specifický cíl ↗ kapitola 3, strana 25
Snížené obruby na přechodech a přejezdech	Počet snížených obrubů na přechodech pro chodce a přejezdech pro cyklisty	počet přechodů a přejezdů	7
Neřízené přechody a přejezdy přes dva jízdní pruhy	Počet neřízených přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty přes dva souběžné jízdní pruhy	počet přechodů a přejezdů	7, 11
Nehody specifických skupin	Počet nehod s účastí dětí (věk 0-15) a/ nebo seniorů (věk 65+) v pozici chodce nebo cyklisty	počet nehod	2, 8, 11
Zranění a usmrcení	Počet těžkých zranění a usmrcení chodců a cyklistů	počet těžce zraněných a usmrcených osob	2, 8, 11
Značení cyklotras	Délka proznačených cyklistických tras na síti místních komunikací ve správě hl. m. Prahy a městských částí	km	4
Cyklo-obousměrky	Podíl délky cykloobousměrek na délce jednosměrných ulic	% (celková délka cykloobousměrek / celková délka jednosměrných ulic)	4, 8
Vyhrazené jízdní pruhy pro jízdní kola	Délka vyhrazených jízdních pruhů pro jízdní kola v hlavním dopravním prostoru, měřená jednosměrně	km	4, 8
Víceúčelové pruhy	Délka víceúčelových pruhů v hlavním dopravním prostoru, měřená jednosměrně	km	8
Chodník s povoleným vjezdem jízdních kol	Délka chodníků s povoleným vjezdem jízdních kol, vyznačených dopravními značkami C7+E13	km	8
Stežky pro cyklisty	Délka samostatných stezek pro cyklisty, vyznačených dopravní značkou C8	km	4
Stežky pro chodce a cyklisty společné	Délka společných stezek pro chodce a cyklisty, vyznačených dopravní značkou C9	km	4, 7, 8
Stežky pro chodce a cyklisty dělené	Délka dělených stezek pro chodce a cyklisty, vyznačených dopravní značkou C10	km	4

Název indikátoru	Charakteristika indikátoru	Jednotka	Specifický cíl ↗ kapitola 3, strana 25
Pěší zóny	Délka pěších zón, vyznačených dopravní značkou IZ6	km	2, 6, 7, 8
Obytné zóny	Délka obytných zón, vyznačených dopravní značkou IZ5, ve správě TSL	km	4, 5, 7, 8
Zóny 30	Délka zón 30, vyznačených dopravní značkou IZ8, ve správě TSK	km	2, 4, 5
Počet B+R	Počet lokalit s parkovištěm B+R navázaným na veřejnou dopravu, bez rozlišení vzdálenosti od zastávky či stanice	počet B+R parkovišť	10
Kapacita B+R	Souhrnná kapacita parkovišť B+R udávaná v počtu jízdních kol.	kapacita počtu jízdních kol v B+R parkovištích	10
Počet cest přes bikesharing	Počet cest vykonaných na jízdním kole v systému bikesharingu	počet cest / rok	9
Délka cest přes bikesharing	Délka cest vykonaných na jízdním kole v systému bikesharingu	km	9
Pocit bezpečí při jízdě na kole	Podíl respondentů (aktivních i pasivních cyklistů), kteří označili jízdu na kole po Praze jako bezpečnou	%	2, 11
Snadnost odstavení jízdních kol	Podíl aktivních cyklistů, kteří označili parkování a odstavení jízdního kola v Praze jako bezproblémové	%	2, 10
Podíl cyklistů v populaci Prahy	Podíl respondentů (aktivních i pasivních cyklistů), kteří využívají jízdní kolo či koloběžku alespoň jednou měsíčně k cestování po Praze	%	4, 14, 15
Zásilky doručované prostřednictvím cargokol	Počet zásilek doručených na cargokole prostřednictvím mikrodep	počet zásilek / den	12

Akční plán

Akční plán, který na tuto strategii navazuje, je zpracováván pro opatření s celoměstskou působností, tedy opatření systémová (například začlenění bikesharingu do předplatného jízdného PID), nebo pro projekty s významným dopadem na mobilitu ve městě (například výstavba lávky z Karlína do Holešovic přes ostrov Štvanice). Z toho důvodu jsou karty opatření v Akčním plánu integrovány se zásobníkem opatření Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, dostupným na adrese <https://zasobnik.poladprahu.cz/>. Zásobník opatření je spravován a pravidelně aktualizován ODO.

Pro sledování menších projektů na místní úrovni není akční plán sestavován, nicméně jeho obdobou je přehled projektů navržených k financování z rozpočtu hl. m. Prahy [Kapitola 4, strana 64](#)

Úkoly v Zásobníku opatření P+

Účinnost strategie lze každoročně vyhodnocovat pokrokem v přípravě opatření zakotvených v Akčním plánu. Zásobník opatření Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (P+) stanovuje pro každé opatření úkoly, které zahrnují aktivity potřebné k dokončení přípravy či realizaci opatření. Smyslem zadání úkolů je zajištění průběhu opatření a kontroly jeho realizace.

U každého úkolu je na kartě opatření vyznačeno pomocí barevného bodu, v jaké fázi se jeho plnění nachází. Každá ze čtyř fází plnění úkolů má svou barvu:

Zelená znamená, že je úkol splněn, byl tedy dopsán do konce.

Oranžová značí probíhající práce na úkolu.

Červená upozorňuje na zásadní problém, např. není znám časový dopad, čeká se na rozuzlení.

Černá poukazuje na zrušení úkolu.

Zodpovědnost za realizaci úkolů uvedených opatření zůstává u nositelů opatření nebo některého z aktérů – podle toho, kdo je u příslušného úkolu uveden. Transparentní sledování úkolů a jejich plnění umožňuje online verze Zásobníku, kde je součástí karty opatření. Tu lze i s úkoly exportovat do formátu PDF pro tisk / přeposlání / přiložení do projednávaného materiálu.

<https://zasobnik.poladprahu.cz/>

Aktualizace strategie

Zahájení zpracování řádné aktualizace této strategie je plánováno od roku 2029 tak, aby tato aktualizace byla platná od roku 2031 pro následující období, a to formou zpracování aktuální Analýzy stavu aktivní mobility v Praze, na základě, které bude aktualizace této strategie zpracována a předložena samosprávným orgánům hl. m. Prahy ke schválení.

Mimořádná aktualizace této strategie do roku 2030 je možná, a to především v případě naplnění cílů této strategie v předstihu či v případě výrazné změny reálií, v rámci, kterých tato strategie vznikla. Případnou mimořádnou aktualizaci bude iniciovat garant strategie.

STRATEGIE AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE



Hlavní město Praha
Magistrát hl. m. Prahy
Odbor dopravy
Jungmannova 35, Praha 1
www.praha.eu

Zpracovatelé strategie:



Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
Národní 984, Praha 1
IČO 48588733
www.mottmac.com



Vojtěch Novotný
mobility consultancy & advisory
Mokrá 1129, Praha 11
IČO 08498831
www.vojtechnovotny.cz

v roce 2022

Zpracovatelský tým:

Daniel Šesták (Mott MacDonald CZ)
Vojtěch Novotný (Vojtěch Novotný –
mobility consultancy & advisory)
Yussuf Zachar (Mott MacDonald CZ)

Pracovní skupina projektu:

Dominika Marešová (MHMP ODO)
Karolína Klímová (MHMP ODO)
Martin Havelka (MHMP ODO)
Jakub Kutílek (MHMP ODO)
Pavel Polák (MHMP)
Vojtěch Benedikt (IPR Praha)
Petra Syrová (Pěšky městem, z.s.)
Vratislav Filler (AutoMat, z.s.)
Peter Bednár

Grafické zpracování a sazba:

Michala Bartuňková

Autoři fotografií:

Magistrát hl. m. Prahy
Vojtěch Novotný
IPR Praha
Pěšky městem, z.s.
Lukáš Žentel (str. 3)
Štěpán Hon (str. 22, str. 46)

- 1 Zóna setkávání je český ekvivalent pro ulici či veřejné prostranství ve stylu shared space / beegnungszone / zone de rencontre.
- 2 Strategický plán hl. m. Prahy
- 3 Vyplývá také z Klimatického plánu hlavního města Prahy do roku 2030 a Pražských stavebních předpisů
- 4 Tudor-Locke C, Craig CL, Beets MW, et al. How many steps/day are enough? For children and adolescents. *Int J Behav Nutr Phys Act.* 2011;8:78. doi:10.1186/1479-5868-8-78
- 5 Hu S, Tucker L, Wu C and Yang L (2020) Beneficial Effects of Exercise on Depression and Anxiety During the Covid-19 Pandemic: A Narrative Review. *Front. Psychiatry* 11:587557. doi: 10.3389/fpsy.2020.587557
- 6 <https://mestemnakole.cz/2012/09/pozitivni-dopady-jizdy-na-kole-na-zdravi-cloveka/>
- 7 Transport for London Walking and cycling: the economic benefits. [Online] / Transport for London. - 18. 12 2018. - 19. 5 2019. -<http://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>
- 8 Transport for London Walking and cycling: the economic benefits. [Online] / Transport for London. - 18. 12 2018. - 19. 5 2019. -<http://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>
- 9 KÜSTER F. Calculating the economic benefits of cycling in EU-27. [Kniha]. - Brusel : ECF, 2013.
- 10 O'Connor, D., Nix, J., Bradshaw, S., Shield, E.: Shopping Travel Behaviour in Dublin City Centre. ITRN2011, University College Cork, Cork, 31st. August-1st. September, 2011
- 11 <https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/vyzkum-cyklisticke-dopravy-v-roce-2021-narust-poctu-cyklistu-pokracuje-1869>
- 12 Koncept vytoužených linií spočívá v přesné identifikaci trajektorií chůze, které vytvářejí chodci podle svých skutečných potřeb, a nikoli v závislosti na často nucených, nevhodně postavených cestách. (Železný, R. 2013. Urbanismus podporující roli veřejné dopravy. Praha : ČVUT, 2013. JC 12898)
- 13 Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, B.2.8
- 14 Zóna setkávání je český ekvivalent pro ulici či veřejné prostranství ve stylu shared space / beegnungszone / zone de rencontre.
- 15 NACTO, Global Designing Cities Initiative. Global Street Design Guide. Island Press 2016. ISBN: 9781610917018
- 16 Zdroj dat: Pěšky městem, z.s.



STANDARDS AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE



M
MOTT
MACDONALD

**VOJTĚCH
NOVOTNÝ**
mobility consultancy & advisory

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G

Jaký je účel tohoto dokumentu?

Tyto Standardy pro aktivní mobilitu v Praze definují konkrétní principy, pravidla a parametry pro plánování, navrhování a projektování infrastruktury pro pěší a cyklisty, respektive všechny uživatele aktivní mobility na území hl. m. Prahy. V tomto smyslu jsou „prováděcím“ dokumentem Strategie aktivní mobility v Praze, a to zejména v příslušných částech tematických oblastí 2. Snadná propustnost území a dosažitelnost významných cílů, 3. Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu, 4. Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility a 7. Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami. ↗ *Strategie aktivní mobility v Praze, kapitola 3*

Tyto Standardy nenahrazují právní či technické normy, ani stávající platné strategické a koncepční dokumenty hl. m. Prahy, ale doplňují je, upřesňují a především definují „standard“ řešení pěší a cyklistické infrastruktury pro území Prahy, který Praha rozhodla mít s ohledem na její strategické cíle vyšší (kvalitnější) než definují národní předpisy. ↗ *Strategický plán hl. m. Prahy, ↗ Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, ↗ Strategie aktivní mobility v Praze*

V tomto smyslu mají tyto Standardy více cílových skupin, které představují veškeré strany a subjekty zainteresované v oblasti řešení dopravy a podoby ulic a veřejných prostranství.

Tyto standardy obsahují základní principy projektování se zřetelem na aktivní mobilitu, přičemž následně jsou rozděleny do dvou hlavních částí – Standardy vytváření kvalitních podmínek pro pěší v Praze ↗ *kapitola 2, str. 19* a Standardy vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty v Praze ↗ *kapitola 3, str. 37*. Tyto dvě části však spolu souvisí, jsou vzájemně provázané a principy, pravidla a standardní parametry definované v těchto standardech je třeba aplikovat ve vzájemné koordinaci. Tím je zajištěno vytváření kvalitních podmínek nejen pro pěší a cyklisty, ale i všechny ostatní typy uživatelů aktivní mobility.

Tyto standardy definují optimální stav a parametry, ke kterým je třeba směřovat a které musí být splněny vždy, pokud se jedná o novostavbu či rekonstrukci ulice či veřejného prostranství. V zájmu „ambulantního“ vyřešení problematického místa či v zájmu zajištění kontinuity opatření pro pěší a cyklisty i v místech, které ještě rekonstrukcí neprošly, je možné dočasně zřízovat i opatření, která nejsou v souladu s těmito standardy. Vždy však musí být v souladu s platnou legislativou a příslušnými technickými normami.

subjekt	význam a použití Standardů pro aktivní mobilitu v Praze
koncepční pracoviště hl. m. Prahy	<ul style="list-style-type: none"> závazná metodická pomůcka pro koncepční plánování aktivní mobility na území hl. m. Prahy jeden z metodických podkladů pro posuzování souladu konkrétních projektů se Strategií aktivní mobility v Praze, a tedy zda je projekt způsobilý pro financování z rozpočtu hl. m. Prahy
investoři do veřejných prostranství zřizování hl. m. Prahou	<ul style="list-style-type: none"> metodický podklad, který by měl být závaznou součástí jakéhokoliv zadání projektové přípravy investic do veřejných prostranství a infrastruktury pro pěší a cyklisty
městské části	<ul style="list-style-type: none"> metodická pomůcka pro koncepční plánování aktivní mobility na území městské části metodický podklad, který by měl být součástí jakéhokoliv zadání projektové přípravy investic do veřejných prostranství a infrastruktury pro pěší a cyklisty realizovaných městskou částí podpora pro strategické dokumenty v oblasti dopravy zadávané městskou částí (například generely cyklistické či pěší dopravy, ale i další relevantní strategické a koncepční dokumenty)
projektanti	<ul style="list-style-type: none"> metodická pomůcka při projektování úprav ve veřejném prostoru na území hl. m. Prahy definice principů a konkrétních parametrů infrastruktury pro pěší a cyklisty nad rámec národních technických předpisů podpora argumentace a projednávání konkrétního projektu
orgány státní správy	<ul style="list-style-type: none"> informace o svrchované vůli samosprávy o nastavení kvalitativních parametrů a standardních řešeních infrastruktury pro aktivní mobilitu informativní podklad pro případné posouzení koncepčnosti návrhu (není primárním úkolem státní správy)
Pražané (široká veřejnost)	<ul style="list-style-type: none"> shrnutí moderního know-how při realizaci infrastruktury pro aktivní mobilitu v uličním prostoru a dalších veřejných prostranstvích, informace o principech řešení, standardech a parametrech infrastruktury pro aktivní mobilitu, které by veřejná správa v Praze měla zajistit, respektive, které by Pražané měli po veřejné správě vyžadovat znalostní podklad pro účast veřejnosti při participaci konkrétních projektů

Jak s tímto dokumentem pracovat?

Tyto standardy jsou rozděleny do několika částí, které jsou vzájemně provázané. Veškerá ustanovení, principy a pravidla obsažená v těchto standardech je třeba vykládat a uplatňovat v kontextu celých těchto standardů, nikoliv z tohoto kontextu vytrženě.

1 Projektování se zřetelem na aktivní mobilitu

Obsahuje **základní pravidla a principy** projektování se zřetelem na aktivní mobilitu, které by každý projektant, úředník veřejné správy či člen odborné veřejnosti měl znát. Respektovány musí být při řešení jakéhokoliv uličního či jiného veřejného prostranství v Praze, aby byly naplněny definované strategické cíle a především, aby dané prostranství bylo příjemné a bezpečné pro všechny uživatele aktivní mobility.

Z těchto důvodů je dobré se k první kapitole vracet.

2 Standardy vytváření kvalitních podmínek pro pěší v Praze

Tato kapitola obsahuje základní zásady a parametry vytváření kvalitních podmínek pro pěší a zároveň obsahuje **rozhodovací tabulky, jaký způsob řešení pohybu pěších je možné** v Praze zvolit v závislosti na typu ulice či veřejného prostranství a na hierarchii pěších vazeb v území.

3 Standardy vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty v Praze

Tato kapitola obsahuje základní zásady a parametry vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty a zároveň obsahuje **rozhodovací tabulky, jaký typ cyklistických opatření je možné** v Praze zvolit v závislosti na typu ulice či veřejného prostranství a na hierarchii cyklistických tras v území.

4 Přehled typů opatření pro aktivní mobilitu

Obsahem této kapitoly jsou „**listy**“ jednotlivých typů opatření, které obsahují **konkrétnější pravidla jejich užití, návrhové parametry dle pražského standardu a související kontext** nad rámec běžných ustanovení technických norem a podmínek.

5 Další specifická pravidla řešení aktivní mobility

Tato kapitola obsahuje **podrobnosti ke specifickým tematickým oblastem**, jako například k přechodům pro chodce a místům pro přecházení, oblastem zastávek a přestupních bodů veřejné dopravy, materiálů povrchů či problematiky parkování jízdních kol.

Při navrhování uličního či jiného veřejného prostranství na území Prahy je třeba zajistit naplnění principů a pravidel projektování se zřetelem na aktivní mobilitu. Konkrétní podobu tohoto prostranství z hlediska řešení pohybu pěších a cyklistů určí výše uvedené rozhodovací tabulky. Je třeba nejdříve použít rozhodovací tabulku pro volbu řešení pohybu pěších a následně dle rozhodovací tabulky pro volbu typu cyklistického opatření vybrat vhodnou kombinaci možných opatření. Tím je následně určena podoba prostranství (minimálně z hlediska aktivní mobility). Parametry jednotlivých typů opatření jsou následně definovány v kapitole 4, respektive v kapitole 5.

Pokud by byl shledána jakákoliv část těchto standardů v rozporu s legislativou či právně závaznými ustanoveními technických norem, uplatní se pravidla dle těchto nadřazených právních a technických norem.

Obsah

1/	Projektování se zřetelem na aktivní mobilitu	9
2/	Standards vytváření kvalitních podmínek pro pěší v Praze	19
3/	Standards vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty v Praze	37
4/	Přehled typů opatření pro aktivní mobilitu.....	55
	Pěší zóna	56
	Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů	57
	Sdílený prostor (zóna setkávání)	58
	Chodník	61
	Živý chodník	62
	Dánský pás	64
	Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty.....	66
	Ochranný pruh pro cyklisty	68
	Stezka pro chodce	70
	Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol	71
	Stezka pro chodce a cyklisty (společná)	72
	Stezka pro cyklisty	73
	Zóna 30	75
	Cykloobousměrka	78
	Cyklistická ulice.....	79
	Obytná zóna.....	82
5/	Další specifická pravidla řešení aktivní mobility	85



PRO JEKTO VÁNÍ

**Projektování se zřetelem
na aktivní mobilitu**

1/

Vytváření atraktivních podmínek pro aktivní mobilitu úzce souvisí s problematikou plánování města, dopravních sítí a infrastruktury i s navrhováním a projektováním konkrétních uličních či dalších veřejných prostranství. Cílem Prahy je ve všech těchto oblastech významně zohledňovat potřeby uživatelů aktivní dopravy.

➤ *Strategie aktivní mobility v Praze*

Jedním ze základních nástrojů vytváření atraktivních podmínek pro aktivní mobilitu v ulicích a dalších veřejných prostranství je do značené míry změna přístupu k jejich navrhování a projektování. Rada relevantních českých právních a technických norem pohlíží na ulici jako na dopravní infrastrukturu a primárně řeší pohyb „vozidel“. Tento přístup je již zastaralý. Moderní přístup k projektování ulic a veřejných prostranství je skutečně komplexní problematikou zahrnující jak dopravně-inženýrské aspekty, tak urbanisticko-architektonické aspekty a zohledňující všechny funkce a všechny typy uživatelů prostranství. Právě přechod od zaměření na „vozidla“ směrem k zaměření na jednotlivé typy uživatelů prostoru je průvodním prvkem moderního městského inženýrství a jde ruku v ruce s podporou aktivní mobility.

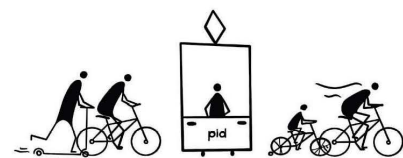
Ulice a veřejná prostranství je třeba projektovat se zaměřením na lidi, nikoliv vozidla.

Konkrétní optimální uspořádání uličního prostoru vždy závisí na řadě faktorů – urbanistické struktuře, typu a funkčním využití území, typu ulice a jejím významu, podobě parteru, poloze ohnisek

koncentrace lidí (stanice a zastávky veřejné dopravy, významné cíle) i kontextu dopravních sítí a infrastruktury. I přes to, že v tomto kontextu má Praha různé druhy městských struktur, tak bude při projektování ulic a dalších veřejných prostranství uplatňovat následující prioritizace potřeb jednotlivých uživatelů:



1/ Chodci



2/ Uživatelé veřejné dopravy, cyklisté a další uživatelé aktivní mobility



3/ Lidé, kteří podnikají a poskytují služby městu a jeho obyvatelům



4/ Lidé v prostředcích individuální motorové dopravy (osobní automobily)

Při projektování uličního prostoru a dalších typů veřejných prostranství je vždy zapotřebí uplatňovat celostní přístup. Obecně není vhodné rekonstruovat veřejná prostranství po dílčích částech bez jejich celkového zkvalitnění a žádoucího přerozdělení dopravních ploch. Dílčí úpravy, lokální zlepšení a dočasná, nestavební řešení jsou samozřejmě možná a žádoucí, byť je třeba je vnímat jako „ambulantní“ řešení napravující ty nejzásadnější závady současného stavu, nikoliv jako cílový stav. Důležitým aspektem je, že při projektování jakýchkoliv veřejných prostranství je třeba vytvářet kvalitní podmínky pro všechny skupiny uživatelů aktivní mobility.

Ulice i další veřejná prostranství je třeba řešit jako celek s vyváženým vztahem jeho jednotlivých funkcí se zohledněním kvalitních podmínek pro aktivní mobilitu, respektive všechny skupiny jejich uživatelů.

V případě, že prostorové podmínky neumožňují vytvořit kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu a provoz veřejné dopravy a současně splnit i další požadavky na uliční prostor kladené, postupuje se standardně dle následující sekvence kroků, dokud není vytvořený dostatečný prostor pro zajištění kvalitních podmínek pro aktivní mobilitu a provoz veřejné dopravy:

- 1/ omezení parkování (snížení počtu parkovacích míst, z kolmého stání podélné, z oboustranného parkování jednostranné...)
- 2/ vyloučení parkování
- 3/ omezení individuální automobilové dopravy
- 4/ vyloučení individuální automobilové dopravy
- 5/ omezení pobytových prvků a prvků mobiláře
- 6/ omezení komfortu průjezdu cyklistů

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Důraz na kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu definuje i samotná ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“, a to nejen v předmluvě, ale i ve vlastních normových ustanoveních:

Prostory místních komunikací jsou nejdůležitější veřejné prostory v obcích (městech) všech velikostí. Ve velké míře vtiskují obci její jedinečnost a prožitek daného okolního prostředí. Tyto prostory neslouží jenom dopravě, nýbrž poskytují také rámec rozmanitým jiným projevům života, což se projevuje nejružnějšími požadavky a funkcemi ...

Předmluva k ČSN 73 6110

Ustanovení 4.1.1. (Všeobecné zásady řešení místních komunikací)

Účelem projektování místních komunikací je zajištění co největší bezpečnosti všech účastníků dopravy v obcích, zejména chodců a cyklistů a vytvoření takových podmínek, aby prostor místní komunikace funkčních skupin B, C, D plnil v obci ve vzájemné rovnováze jak funkci dopravní, tak obslužnou a přiměřeně i pobytovou a společenskou v závislosti na významu té které komunikace a v závislosti na prostoru obce, kterým komunikace prochází.

Ustanovení 8.1.2: (...) Příčné uspořádání prostoru místní komunikace při rekonstrukcích v omezeném prostoru musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.

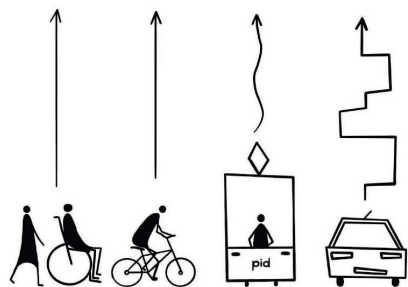
Uživatelé aktivní mobility využívají k přesunu svoji fyzickou aktivitu – ať už se jedná o chůzi nebo jízdu na dopravním prostředku, který pro svůj pohyb vyžaduje zapojení svalů. Uživatelé aktivní mobility tak představují chodce, cyklisty, jezdce na koloběžkách, skateboardech, kolečkových bruslích, monokolech a dalších obdobných prostředcích aktivní mobility, a to všech věkových skupin a úrovní zkušeností.

Různé skupiny uživatelů aktivní mobility mají z logiky věci různé potřeby, které je však nutné uspokojivě vyřešit.



Shodný přístup je uplatňován při řešení prostupnosti území jednotlivými druhy dopravy, kdy prostupnost území pro aktivní mobilitu má nejvyšší prioritu.

Základní princip řešení prostupnosti území je: čím je mód dopravy šetrnější, ohleduplnější k životnímu prostředí a městotvornější, tím má zajištěnou vyšší prostupnost územím.



Ruku v ruce s vytvářením ulic atraktivních pro aktivní mobilitu a s principem vyšší prostupnosti území pro udržitelné módy dopravy jde i zvyšování bezpečnosti uživatelů aktivní mobility. Ti jsou totiž nejzranitelnějšími uživateli uličních a dalších veřejných prostranství.

Klíčová sdělení pro projektanty

1.

Úkolem projektantů při navrhování ulice a veřejných prostranství je vždy zajistit kvalitní a dostatečně velkoryse řešený pohyb pěších. Všech pěších, tj. bez ohledu na věk, gender, schopnosti pohybu a orientace.
 ↗ kapitola 2, str. 21

2.

Pěší infrastruktura, tedy prostředí pro pěší, musí být v první řadě příjemné a bezpečné. Pěší vazby musí respektovat logické, přímé a nepřerušované linie, bez ztracených spádů a vzdáleností. Chodce bude vždy přirozeně hledat a používat nejkratší trasu. Úkolem dopravních inženýrů je tuto trasu chodci přiznat a realizovat ji tak, aby byla pro chodce atraktivní a bezpečná. Snahy o umělé usměrnění či „donucení“ chodců (například pomocí zábradlí či dalších prvků) nikdy nekončí dobře.

3.

Lidé, chodci, ožívují veřejné prostranství a podporují aktivní parter. Projektování pro pěší není jen o prostoru čistě určeném pro pohyb, ale celkově o veřejném prostranství i interakcích parteru s chodci.

4.

Projektanti by měli vytvářet takové podmínky pro pěší, na kterých by se cítili příjemně jak jejich děti, tak jejich rodiče či prarodiče.

5.

Úkolem projektantů je rovněž navrhovat ulice a veřejná prostranství tak, aby vyhovovala komukoliv, kdo chce jezdit na kole bez ohledu na věk, gender či úroveň zkušeností s jízdou na kole.

6.

Cyklistická infrastruktura musí být celistvá a spojitá, a to nejen v celoměstském měřítku, ale i v detailu konkrétních ulic a křižovatek. Cyklista se nesmí dostat do situace, kdy je cyklistickou infrastrukturou „opuštěn“ či „vržen“ do proudu aut. Strategické dokumenty města předpokládají zvýšení intenzit cyklistické dopravy na přibližně trojnásobek výchozího stavu. Cyklistická infrastruktura na to musí být připravena.

7.

Provedení cyklistické infrastruktury by mělo respektovat charakter veřejného prostranství a pozitivně rozvíjet jeho funkci.

8.

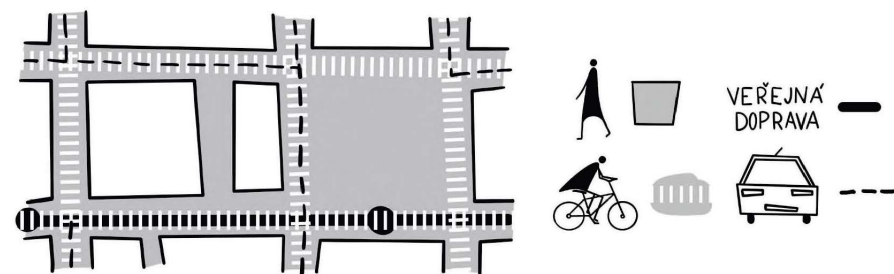
Jízda na kole je fyzickou aktivitou. Minimalizace počtu nutných zastavení či zpomalení (a znovunabraní rychlosti) vede k vyšší atraktivitě cyklistické infrastruktury a k většímu užívání cyklistiky.

9.

Projektanti by měli chápat potřeby všech skupin uživatelů aktivní mobility. Osobní zkušenost je nade vše, projektování „od stolu“ je špatnou praxí.

Prostředky ke zvyšování bezpečnosti jsou: zklidňování dopravy, snižování rychlosti motorové dopravy, důsledné přiznávání přirozených vazeb pěších a cyklistických u křižení s motorovou dopravou či vyloučení automobilové dopravy z významných veřejných prostranství.

V tomto kontextu Praha uplatňuje principy zklidňování dopravy a plošného snižování rychlosti motorové dopravy prostřednictvím zón 30 a obytných zón a omezení či vyloučení motorové dopravy z významných veřejných prostranství.



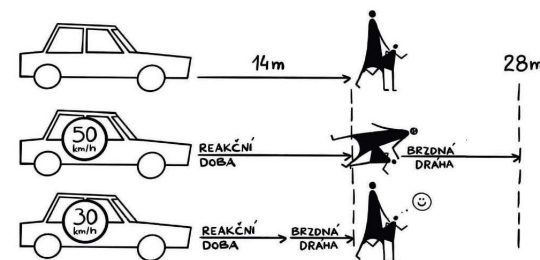
Šíře vidění při různých rychlostech

Schopnost řidiče dostatečně vnímat okolí je při rychlosti 30 km/h (v zónách 30), respektive 20 km/h (ve sdílených prostorech či obytných zónách), násobně větší, než při rychlosti 50 km/h, což má výrazně pozitivní vliv na bezpečnost nemotorových účastníků silničního provozu. Při jízdě rychlostí 30 km/h lze totiž v případě nutnosti zastavit vozidlo tam, kde při rychlosti 50 km/h vozidlo ani nezačne brzdit. Obecně platí, že při zvyšování rychlosti vozidla nad 30 km/h o každý 1 km/h se zvyšuje riziko smrti chodce při střetu s vozidlem o 4 – 5 %.¹



ČSN 73 6110: Zóny 30 jako základní nástroj zklidňování dopravy

[...] Základním nástrojem zklidňování dopravy na obslužných komunikacích je snižování dovolené rychlosti na 30 km/h, tj. navrhování zón s omezenou rychlostí. [...]



¹ NACTO. Global Designing Cities Initiative. Global Street Design Guide. Island Press 2016. ISBN 9781610917018



Veřejná prostranství při významných cílech dopravy v území budou primárně řešena s prioritou aktivní mobility formou sdílených prostorů či s vyloučením automobilové dopravy.

Jako výraz podpory aktivní mobility při cestách „zdroj-cíl“ i při cestách kombinovaných s veřejnou dopravou Praha systematicky realizuje veřejná prostranství či úseky ulic při významných cílech v území (úřady, školy, komunitní centra, kulturní instituce, obchodní či administrativní centra, stanice či zastávky metra a železnice) formou upřednostňující aktivní mobilitu a veřejnou dopravu, tedy ve formě pěších zón (s povoleným vjezdem cyklistů) zajišťující vyloučení motorové dopravy či formou sdílených prostorů.

Vybrané právní a technické normy relevantní k projektování infrastruktury pro aktivní mobilitu v Česku

- o Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
 - o Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích
- o Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
 - o Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- o Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (účinnost do začátku účinnosti nového stavebního zákona - viz níže)
 - o Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (účinnost do začátku účinnosti nového stavebního zákona - viz níže)
- o Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon
- o Nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, Pražské stavební předpisy
- o ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- o ČSN 73 6102 Projektování křižovatek pozemních komunikací
- o TP 103 Navrhování obytných a pěších zón
- o TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- o TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- o TP 218 Navrhování zón 30

Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy

Hlavním koncepčním a metodickým dokumentem pro celostní přístup k uličním prostorům a dalším veřejným prostranstvím je Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy.

➔ manual.iprpraha.cz



PĚŠÍ

2/

Standardy vytváření kvalitních podmínek pro pěší v Praze

- Zásady vytváření kvalitních podmínek pro pěší
- Hierarchie pěších tras na území Prahy
- Dopravně-inženýrská řešení pohybu chodců

2/ Standardy vytváření kvalitních podmínek pro pěší v Praze

Chodcem je každá lidská bytost. Chůze je nejpřirozenějším pohybem člověka, a také první samostatným pohybem dětí. Prostředí s kvalitními a atraktivními podmínkami pro chůzi je především kvalitní místo pro život.



Cílem hl. m. Prahy je pro obyvatele i návštěvníky města vytvářet atraktivní pěší trasy a zkvalitňovat veřejná prostranství jako podporu aktivního, zdravého a udržitelného života v metropoli.

Strategickými cíli hl. m. Prahy je rozvoj veřejné dopravy, systematická podpora pěší dopravy a kombinování pěší dopravy a veřejné dopravy jako nástroj udržitelné mobility, zkvalitňování veřejných prostranství, zlepšení lidského zdraví i posílení společenské soudržnosti.
↗ *Strategie aktivní mobility v Praze*

Pěší plochy musí být dostatečně dimenzované tak, aby byl kromě pohybu umožněn také rozvoj pobytových aktivit, aktivního partneru a celkového oživení venkovního prostoru.

Chodci

Řešení pohybu pěších na veřejných prostranstvích musí zohledňovat všechny skupiny uživatelů, včetně splnění podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.



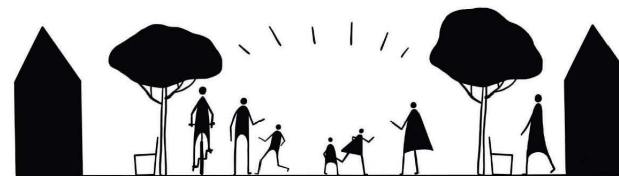
Zásady vytváření kvalitních podmínek pro pěší

Pěší trasy v území musí být především pro chodce **příjemné, bezpečné a přímé**. Chodci se pohybují nejpomaleji a intenzivně vnímají (pozitivně i kriticky) všechny aspekty pěší trasy. Kvalitní prostor pro pěší proto musí být součástí všech ulic i dalších veřejných prostranství. Zároveň, pěší propojení v území musejí být dostatečně husté a přímé, musí vhodně propojovat zdroje chůze a cíle, respektive ohniska cílů v území navzájem, zkrátka učinit pěší pohyb efektivním.

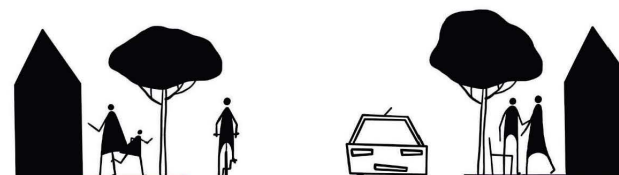
Hlavními zásadami při vytváření kvalitních podmínek pro pěší na území Prahy jsou tyto:

- 1 Každé veřejné prostranství, každá ulice, náměstí, křižovatka či spojnice sídel a městských čtvrtí musí poskytovat dostatečně kvalitní podmínky pro chůzi pro všechny skupiny uživatelů pěší dopravy.
- 2 Veřejná prostranství u významných cílů v území jsou prioritně řešena formou upřednostňující pěší dopravu, respektive aktivní mobilitu.
- 3 Pěší vazby směřující k těmto významným cílům a dalším ohniskům území jsou řešeny formou nadstandardně kvalitních a atraktivních pěších tras.

Z hlediska vlastního řešení pohybu pěších ve veřejném prostranství se uplatňují dva hlavní přístupy:



pohyb pěších po celé šířce prostranství



řešení pohybu pěších prostřednictvím chodníků

Pohyb pěších po celé šířce uličního prostoru

Řešení uličního či jiného veřejného prostranství umožňující pohyb pěších v celé šířce prostranství je výrazem priority pěších, respektive uživatelů aktivní mobility (standardně je v těchto prostranstvích povolena jízda cyklistů). Veřejné prostranství je vždy řešeno v jedné výškové úrovni s vysokým důrazem na architektonickou i designovou kvalitu prostranství. Vedení veřejné dopravy v takto řešených prostranstvích je nejen možné, ale dokonce žádoucí, neboť zkvalitňuje dopravní obsluhu takových prostranství a podporuje tak udržitelné multimodální dopravní chování kombinující aktivní mobilitu a veřejnou dopravu.



typy opatření

- pěší zóna (vyloučení automobilové dopravy z veřejného prostranství) *↗ kapitola 4, str. 56 a kapitola 4, str. 57*
- sdílený prostor (zóna setkávání*; umožnění provozu automobilové dopravy formou sdíleného prostoru s ostatními uživateli) *↗ kapitola 4, str. 58*
- lokální úsek ulice s vyloučením motorové dopravy nebo řešený formou sdíleného prostoru

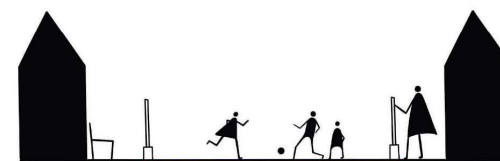
typické použití

- významná veřejná prostranství
- významné městské třídy a obchodní ulice
- turisticky exponovaná veřejná prostranství
- v okolí významných cílů v území
- spojnice významných cílů v území a stanic a zastávek veřejné dopravy
- přednádražní a předstaniční prostory, prostory přestupních bodů veřejné dopravy

Pěší zóny, sdílené prostory a veřejná doprava



Veřejná doprava může být naprosto přirozenou součástí pěších zón či sdílených prostorů a často hraje významnou roli zajištění udržitelné dopravní obsluhy lokality. České i zahraniční zkušenosti ukazují, že v pěších zónách může s chodci efektivně koexistovat jak tramvajová doprava, tak i doprava autobusová. Zastávky veřejné dopravy v pěší zóně či ve sdíleném prostoru musí mít realizovanou nástupní hranu o příslušné výšce, jsou tak jedinou výjimkou z pravidla jedné výškové úrovně těchto prostranství.



Pohyb pěší po celé šířce uličního prostoru může být naopak rovněž uplatněn i v klidných ulicích s velmi nízkou intenzitou motorové dopravy v rezidenční zástavbě, a to formou obytné zóny.

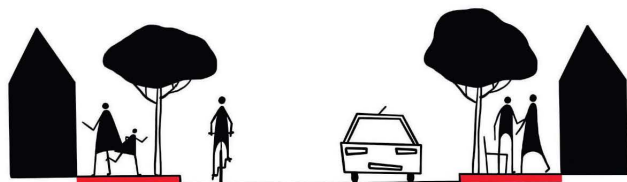
typy opatření

- obytná zóna *↗ kapitola 4, str. 82*

typické použití

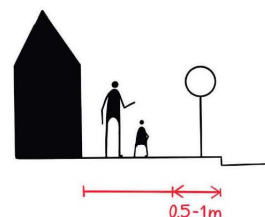
- klidné ulice s nízkou intenzitou motorové dopravy v rezidenční zástavbě

Řešení pohybu pěších prostřednictvím chodníků

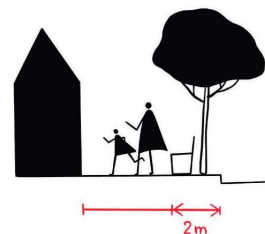


Řešení pohybu pěších prostřednictvím chodníků odpovídá „konvenčnímu“ rozdělení uličního prostoru na vozovku (hlavní dopravní prostor) a chodník (přidružený prostor). Chodníky jsou realizovány po stranách ulice přiléhajících k uliční čáře, vozovka je v tomto uspořádání pro chodce bariéra. Přechody pro chodce a místa pro přecházení, která slouží chodcům k překonávání této bariéry musí být umístovány na logických místech, v logické a přímé návaznosti na pěší vazby v území.

Pro navrhování a projektování řešení pohybu chodců prostřednictvím chodníků musí být dodrženy následující zásady:



Základem každého chodníku jeho **efektivní šířka**, tedy šířka volného prostoru pro průchod chodců. Efektivní šířka chodníku typicky závisí na intenzitách chodců, **standardně by však neměla klesnout pod 3,00 m**.



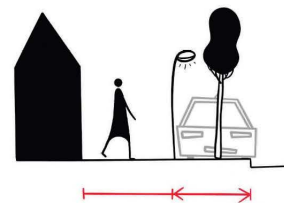
Chodník je vhodné rozšířit o pás široký alespoň 2,00 m pro stromořadí. V prostoru pásu mohou „mezi stromy“ být rovněž umístěny stojany pro jízdní kola, další mobiliář, sloupy veřejného osvětlení apod.

typy opatření

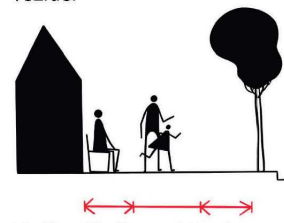
- chodník
↗ kapitola 4, str. 61
- živý chodník
↗ kapitola 4, str. 62

použití

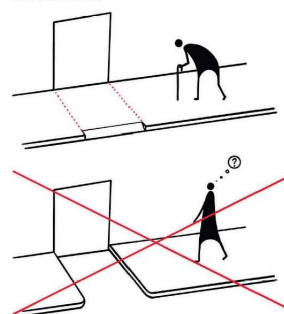
- klidné a zklidněné ulice (standardně řešené jako zóna 30)
- významné ulice s aktivním parterem
- ulice bez aktivního parteru zatížené motorovou dopravou



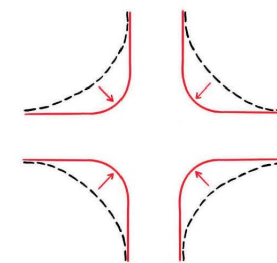
Pokud na chodník navazuje souvislý pás pro parkování automobilů, je vhodné jej prostřídat se stromy. V tomto případě se další prvky mobiliáře (viz výše) umístují do pásu rozšiřující chodník mezi prostorem efektivní šířky chodníku a pásem parkujících vozidel



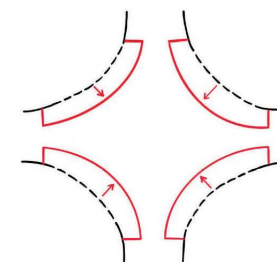
V případě ulice s aktivním parterem se nutně počítat s dalším prostorem pro sezení, předzahrádky a jiné aktivity odehrávající se na hraně ulice a domů, který by neměl zasahovat do efektivní šířky chodníku.



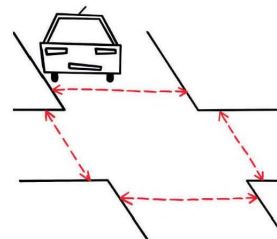
V místě napojení objektu na pozemní komunikaci musí zůstat zachována výšková i půdorysná kontinuita chodníku a nadřazenost pěšího pohybu.



Velikost křižovatek a plochy vozovek je obecně žádoucí minimalizovat ve prospěch ploch pro aktivní mobilitu.



Standardním řešením pro zlepšení pěších vazeb a zkrácení délky přecházení (a zároveň zajištění pomalejšího průjezdu vozidel) je rozšíření chodníkových ploch na nárožích. Toto však nesmí být na úkor provozu cyklistické dopravy (v obou směrech).

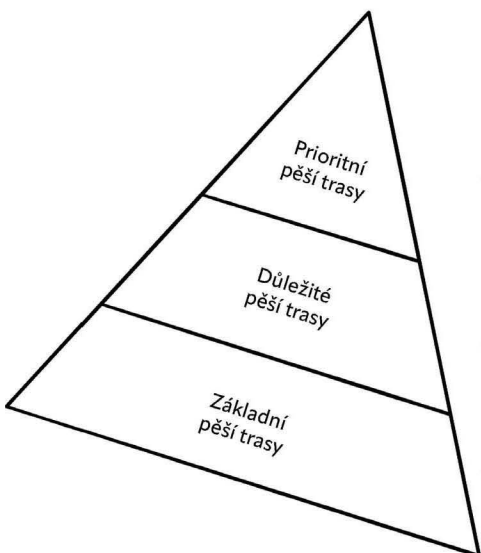


Přímé pěší vazby musí být zajištěny na všech ramenech křižovatek.

Hierarchie pěších tras na území Prahy

Hierarchie pěších tras určuje význam chůze v konkrétně řešeném místě, resp. její pozici vůči ostatním druhům dopravy přítomným v dané lokalitě. Při znalosti hierarchie pěší trasy můžeme ve standardech odlišovat mezi takovými formami organizace dopravy, které chůzi jednoznačně upřednostní (pěší zóna), najdou pro ni vstřícné podmínky (sdílený prostor, obytná zóna) nebo zajistí slušný základ (chodník).

Stanovení hierarchie pěších tras pro vymezené území by mělo být provedeno v genelech pěší dopravy, genelech aktivní mobility, genelech veřejných prostranství či obdobných dokumentech. Ty by měly být zpracovány pro části území hl. m. Prahy – typicky pro území městských částí či správních obvodů. Pokud takový generel v řešeném území zpracován není, může se projektant při určení hierarchie pěších tras orientovat podle následující tabulky, shrnující znaky významnějších tras podle různých hledisek. Zařazení pěší trasy mezi prioritní či důležité by pak mělo být obhájeno kombinací vícero znaků v daném místě.



- důležité lokální vazby s vysokou intenzitou pěších a důležité nadmístní vazby, významné turistické vazby nejvyšší standard pěší infrastruktury
- důležité lokální vazby vyšší standard pěší infrastruktury
- všechny ostatní pěší vazby základní standard pěší infrastruktury

Hierarchie pěších tras v zastavěném území:

Prioritní pěší trasy	Nachází se v urbanisticky významné lokalitě čtvrtového postavení, obvykle v blízkosti stanice metra, městské železnice či autobusových terminálů. Mezi body zájmu zde najdeme multifunkční obchodní centra, úřady městského významu, nemocnice, vzdělávací instituce uspořádané do kampusu. Příznačná je vysoká koncentrace pracovních příležitostí a/nebo vysoká hustota osídlení. Pokud platí více takových podmínek najednou, může být trasa zařazena do prioritní skupiny.
Důležité pěší trasy	Najdeme je v urbanisticky lokálním postavení, váží se na stanice tramvají nebo přestupní body autobusové dopravy. Mezi body zájmu patří samostatná vzdělávací instituce, divadlo, muzeum či knihovna, obchodní centrum střední velikosti nebo místní zdravotnické zařízení, zařízení sociálních služeb apod. Pro místa na důležitých pěších trasách je obvyklý mix pracovních příležitostí a vyšší hustoty osídlení. Přítomnost většiny těchto znaků indikuje zařazení mezi důležité pěší trasy.
Základní pěší trasy	Představují výchozí návrhový standard pro veškerou infrastrukturu určenou pro chodce v zastavěném území města. Pokud dané místo nesplňuje podmínky k zařazení mezi prioritní či důležité pěší trasy, aplikuje se na něj právě základní řešení návrhových standardů.

Hierarchie pěších tras v nezastavěném území:

Každodenní trasy	Obvykle tvoří propojení a napojení na zástavbu, mohou odpovídat i běžným uličním prostranstvím. Podstatná je vazba na každodenní potřebu mobility, proto u těchto tras sledujeme blízkost některých bodů zájmu (škola, nákupní příležitost) či návaznost na zastávku veřejné dopravy. Charakter tras předurčuje celoroční a pravidelné využití, vyžaduje tedy zimní údržbu, osvětlení a zpevnění.
Rekreační trasy	Nejčastěji jde o trasy v otevřené krajině, sloužící k propojení zástavby a rekreačních cílů v zázemí města. Nepředpokládá se potřeba jejich využití za ztížených podmínek (tma, déšť, zima), neboť rekreační účel jejich využití chodci není nezbytný.

Orientační tabulka podmínek lokalit zastavěného území k zařazení jejich pěších tras do jednotlivých skupin

Určení významu trasy pro chodce má více lokální charakter. Nehledáme „dálkové“ spojnice na vzdálenosti několika kilometrů, jako spíše kombinaci urbanistického charakteru, přítomnosti bodů zájmu v území, blízkosti významných zastávek veřejné dopravy a hustoty osídlení či počtu pracovních příležitostí. Současný výskyt několika takových „indikátorů“ v daném místě pak předurčuje význam lokality pro chůzi.

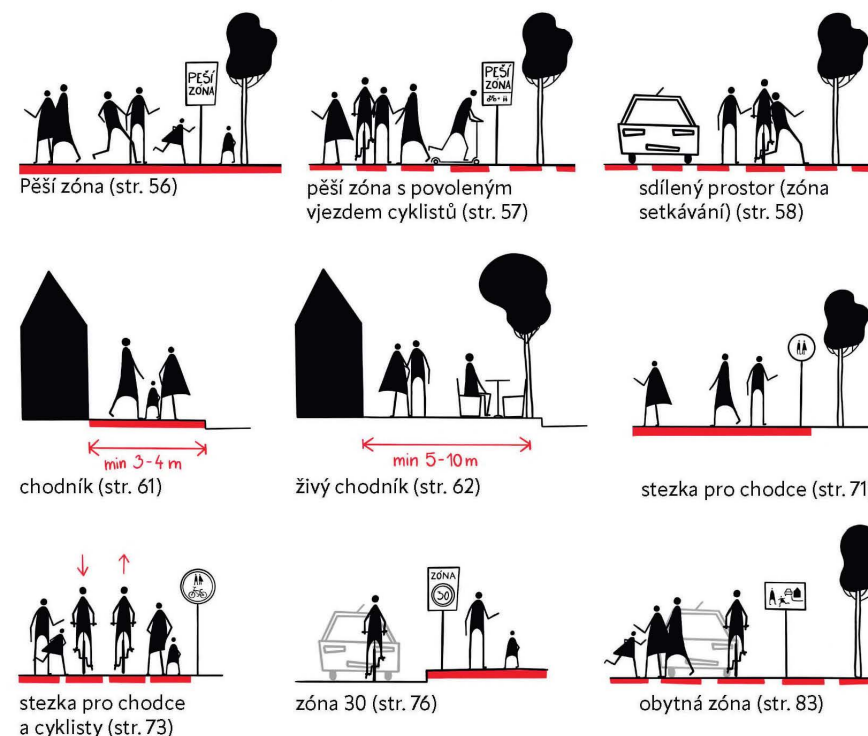
Například odlišností od cyklistických tras je menší ohled na liniový průběh konkrétní pěší trasy a větší důraz na plošně vymezené území, pro které sledujeme určený stupeň hierarchie. Jádrem takového území může být například náměstí nebo nádraží a plošným vymezením pak hlavní přístupové trasy k němu.

znaky	charakteristika	prioritní pěší trasy	důležité pěší trasy
urbanismus	postavení ulice v rámci hierarchie uličních prostranství	→ čtvrtkové postavení	→ lokální postavení
mobilita	dostupnost infrastruktury veřejné dopravy	→ stanice metra → vlakové nádraží nebo zastávka → významné uzly tramvajové či autobusové dopravy	→ tramvaj → tramvaj a autobus → P+R → B+R
občanská vybavenost	dostupnost jednotlivých druhů občanské vybavenosti	→ univerzitní kampus → multifunkční arena → obchodní centrum s plochou nad 10 000 m ² → zdravotní zařízení městského významu → úřad městského významu	→ vysoká, střední, základní škola → dům dětí a mládeže, vysokoškolské koleje → divadlo, kino, koncertní sál, muzeum, galerie → kulturní centrum nebo institut, knihovna → obchodní centrum s plochou nad 1 000 m ² → obchodní parter v ulici → zdravotní zařízení lokálního významu, objekty sociálních služeb → úřad lokálního významu → významný vyhlídkový bod
pracovní příležitosti	počet pracovních příležitostí na km ²	→ nad 4 000 pracovních příležitostí na km ²	→ nad 2 500 pracovních příležitostí na km ²
hustota zalidnění	průměrná hustota zalidnění na km ²	→ nad 5 000 obyvatel na km ²	→ nad 2 500 obyvatel na km ²

Dopravně-inženýrská řešení pohybu chodců

Řešení pohybu chodců, respektive projektování infrastruktury pro pěší na území Prahy se primárně řídí platnými českými právními a technickými normami. Ve většině případů se však na území Prahy uplatní, v kontextu významu pěší trasy, typu území, urbanistických a architektonických kvalit místa či jako standardní parametry velkorysejší, než jsou minimální hodnoty dané příslušnými normami.

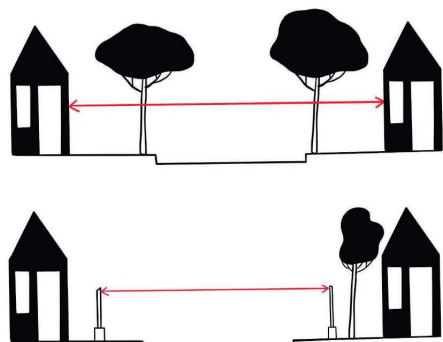
Typová opatření pohybu pěších



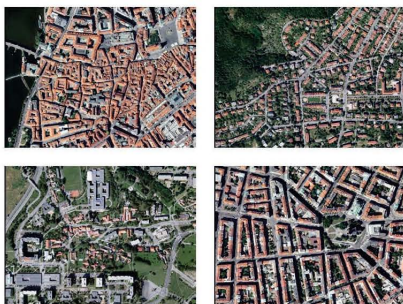
Volba způsobu řešení pohybu pěších

Volba konkrétního způsobu řešení pohybu pěších v konkrétní ulici či lokalitě závisí zejména na typu území a typu a charakteru veřejného prostranství, umístění významných veřejných prostranství a cílů v území a na významu pěší trasy
 ↗ kapitola 2, str. 26

Oblasti Prahy charakteristické uzavřenou uliční čarou



Pro oblasti města charakteristické uzavřenou uliční čarou, tedy historické město, kompaktní město, zahradní město a původní sídla a obce ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství, část B*, jsou charakteristické tradiční urbanistickou kompozicí (ulice, náměstí).



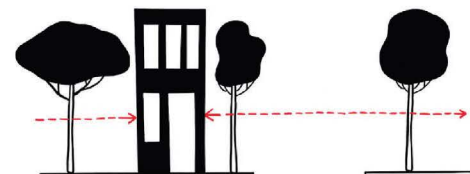
Konkrétní řešení pohybu pěších se pro danou konkrétní lokalitu zvolí dle následující tabulky:

Volba způsobu řešení pohybu pěších pro oblasti Prahy charakteristické uzavřenou uliční čarou:

typ veřejného prostranství	významná veřejná prostranství	klidné a zklidněné ulice	významné ulice s aktivním parterem zklidněné	významné ulice s aktivním parterem zatížené motorovou dopravou	ulice bez aktivního parteru zatížené motorovou dopravou
charakteristika	významná veřejná prostranství, přednádražní prostory, plochy před školami a významnými cíli v území, náplavka	obslužné komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110), rychlost 30 km/h	významná urbanistická osa v území, ulice s aktivním parterem s převažující obchodní, společenskou a pobytovou funkcí s přítomností veřejné dopravy i zklidněné motorové dopravy, sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110)	významná urbanistická osa v území, ulice s aktivním parterem rovněž zatížená motorovou dopravou, sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110), rychlost 50 km/h	sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110) bez aktivního parteru, rychlost 50 km/h
prioritní pěší trasy	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna → pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů → sdílený prostor (zóna setkávání*) 	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna → pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů → sdílený prostor (zóna setkávání*) 	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna → pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů → sdílený prostor (zóna setkávání*) → živý chodník 	<ul style="list-style-type: none"> → živý chodník 	<ul style="list-style-type: none"> → živý chodník
důležité pěší trasy	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna → pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů → sdílený prostor (zóna setkávání*) 	<ul style="list-style-type: none"> → sdílený prostor (zóna setkávání*) → obytná zóna → zóna 30 	<ul style="list-style-type: none"> → sdílený prostor (zóna setkávání*) → živý chodník <p>Pokud je pohyb pěších řešen prostřednictvím živého chodníku, mohou být úsek ulice před významnými cíli (budovami) lokálně řešeny způsobem výrazněji preferující aktivní mobilitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna (vhodné v případě žádoucího vyloučení průjezdu „tranzitní“ motorové dopravy z ulice) → sdílený prostor (zóna setkávání*) 	<ul style="list-style-type: none"> → živý chodník <p>Úseky ulice před významnými cíli mohou být lokálně řešeny způsobem výrazně preferující aktivní mobilitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> → sdílený prostor (zóna setkávání*) 	<ul style="list-style-type: none"> → chodník
základní pěší trasy	Významná veřejná prostranství jsou vždy zařazena do kategorie prioritní pěší trasy či důležité pěší trasy.	<ul style="list-style-type: none"> → zóna 30 → obytná zóna 	Zklidněné významné ulice s aktivním parterem jsou vždy zařazeny do kategorie prioritní pěší trasy či důležité pěší trasy.	<ul style="list-style-type: none"> → živý chodník → chodník (pouze v případě nižších intenzí chodců či nízkém potenciálu aktivního parteru) 	<ul style="list-style-type: none"> → chodník

Oblasti Prahy s charakteristikou modernistického města

Volba způsobu řešení pohybu pěších pro oblasti Prahy s charakterem modernistického města:



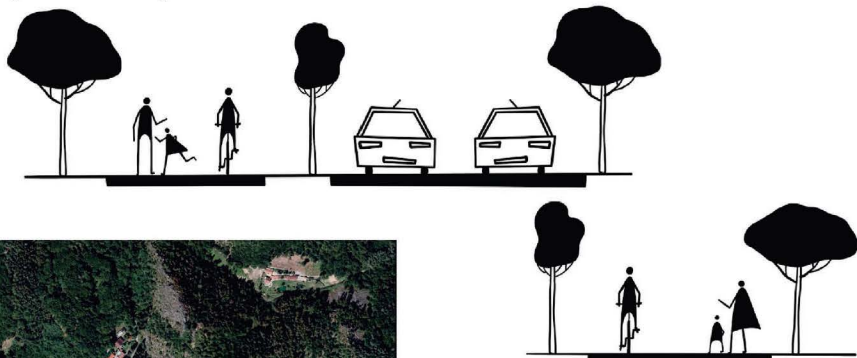
Pro oblasti Prahy s charakterem modernistického města tvořených rozvolněnou zástavbou a volnou uliční čarou (typicky sídliště) je typické, že přirozené pěší vazby v území se často nepřekrývají se sítí komunikací pro motorovou dopravu. V tomto smyslu je třeba k plánování pěší infrastruktury v těchto oblastech přistupovat odlišně než v tradiční městské zástavbě.

To představuje významně vyšší podíl pokrytí pěších vazeb prostřednictvím chodníků či stezek pro chodce (a stezek pro chodce a cyklisty) vedené v prostranstvích modernistického města, v řadě případů až s parkovým charakterem, případě ve velkoryse dimenzovaných „přidružených prostorech“ obslužných komunikací.

Konkrétní řešení se pro danou konkrétní lokalitu zvolí dle následující tabulky:

typ veřejného prostranství	prostory u významných cílů v území	prostor modernistického města bez komunikací pro motorovou dopravu	klidné sídlištní ulice (obslužné komunikace)	komunikace zatížené motorovou dopravou
<i>charakteristika</i>	<i>významná veřejná prostranství, přednádražní prostory, plochy před školami a významnými cíli v území</i>	<i>prostory modernistického města bez komunikací pro motorovou dopravu</i>	<i>obslužné komunikace v sídlišti s rychlostí do 30 km/h (včetně)</i>	<i>sběrné komunikace, rychlost 50 km/h</i>
prioritní pěší trasy	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna (s povoleným vjezdem cyklistů) → rozptylové plochy pro pěší v okolí objektů 	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna (s povoleným vjezdem cyklistů) → stezka pro chodce a cyklisty nadstandardně prostorově komfortní 	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna (s povoleným vjezdem cyklistů) → sdílený prostor (zóna setkávání*) 	V trase prioritních pěších tras by neměla vést intenzivnější motorová doprava.
důležité pěší trasy	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna (s povoleným vjezdem cyklistů) → rozptylové plochy pro pěší v okolí objektů 	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna (s povoleným vjezdem cyklistů) → stezka pro chodce a cyklisty nadstandardně prostorově komfortní 	<ul style="list-style-type: none"> → sdílený prostor (zóna setkávání*) → zóna 30 (s nadstandardně širokými chodníky) <p>Pokud je pohyb pěších řešen prostřednictvím chodníku, jsou úseky ulice před významnými cíli (budovami) lokálně řešeny způsobem výrazně preferující aktivní mobilitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna (vhodné v případě žádoucího vyloučení průjezdu „tranzitní“ motorové dopravy z ulice) 	<ul style="list-style-type: none"> → chodník (nadstandardně široký)
základní pěší trasy	Prostory u významných cílů v území jsou vždy zařazena do kategorie prioritní pěší trasy či důležité pěší trasy.	<ul style="list-style-type: none"> → stezka pro chodce a cyklisty 	<ul style="list-style-type: none"> → zóna 30 → obytná zóna 	<ul style="list-style-type: none"> → chodník

Spojnice sídel a městských čtvrtí městskou a příměstskou krajinou



Spojnice městských čtvrtí či sídel příměstskou krajinou s charakterem extravilánu jsou z hlediska pěších vazeb vždy řešeny formou samostatných stezek (stezky pro chodce či stezky pro chodce a cyklisty) vedené podél pozemních komunikací oddělené „zeleným“ pásem, případně stezek zajišťující přímá spojení územím nezávisle na síti komunikací pro motorovou dopravu.

typ pěší trasy	spojnice sídel a městských čtvrtí městskou a příměstskou krajinou
každodenní pěší trasy	→ stezka pro chodce (nadstandardně prostorově komfortní; segregované vedení cyklistů)
	→ stezka pro chodce a cyklisty (nadstandardně prostorově komfortní)
	→ chodník (pouze do rychlosti do 50 km/h v odůvodněných případech)
rekreační pěší trasy	→ stezka pro chodce a cyklisty → vedení chodců po komunikaci se zákazem vjezdu všech motorových vozidel, pokud tento prostor vyhoví bezpečnému pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace (předpokládá se udílení výjimek pro dopravní obsluhu, lesní správu apod.)



CY KLO

3/

Standardy vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty v Praze

- Zásady řešení cyklistické infrastruktury v Praze
- Hierarchie cyklistické infrastruktury na území Prahy
- Dopravně-inženýrská řešení provozu cyklistů na komunikační síti Prahy

3/ Standardy vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty v Praze

Cyklistická doprava je nedílnou a důležitou součástí dopravního systému Prahy. Rozvoj cyklistické dopravy je důležitým nástrojem udržitelné mobility, zlepšení životního prostředí i lidského zdraví, stejně tak jako zvyšování kvality veřejných prostranství a rozvoje lokální ekonomiky i sociálních vazeb.

Strategickými cíli hl. m. Prahy je zvýšení počtu cest realizovaných prostřednictvím cyklistické dopravy (respektive kombinací cyklistické dopravy, pěší dopravy a veřejné dopravy) a zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.

➤ *Strategie aktivní mobility v Praze*
Veškeré plánování, projektování i realizace cyklistické infrastruktury musí být činěna se zřetelem k těmto cílům a za účelem vytvořit pro Pražany i návštěvníky Prahy kvalitní podmínky pro jízdu na kole po celém území města.

Cílem hl. m. Prahy je vytvořit pro obyvatele i návštěvníky města kvalitní podmínky pro jízdu na kole po celém území metropole.



Zásady řešení cyklistické infrastruktury v Praze

Řešení pohybu cyklistů v širším území i v detailu uličního prostoru, respektive projektování cyklistické infrastruktury samostatně i jakou součástí celkového řešení veřejného prostranství musí naplňovat tato základní kvalitativní kritéria:

spojitost

Cyklistická infrastruktura tvoří soudržný a spojený celek a propojuje všechny výchozí a cílové body, do kterých mohou cyklisté směřovat, a to bez míst s naprostou absencí řešení pro cyklisty nebo výraznými propady jeho kvality.

bezpečnost

Cyklistická infrastruktura je realizována v souladu s principy bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zároveň přehledně vymezuje prostor pro pohyb cyklistů a jasně jej označuje (zejména vodorovným dopravním značením).

přímost

Cyklistická infrastruktura nabízí cyklistům vždy co nejpřímější trasu, optimálně bez ztracených spádů a vzdáleností.

komfort

Cyklistická infrastruktura je navrhována a realizována s orientací na její uživatele. Cyklisté by při jejím používání měli zažívat co nejméně nepříjemností – samozřejmostí by měl být kvalitní a udržovaný povrch či komfortní šířkové uspořádání, přiměřené sklony, dostatek cyklostanů v krátké docházkové vzdálenosti, respektive dostupnost kvalitního parkování pro jízdní kola.

atraktivita

Cyklistická infrastruktura je vždy navržena tak, aby respektovala charakter veřejného prostranství, kterým prochází a zároveň byla atraktivní a pocitově příjemná pro všechny skupiny uživatelů cyklistické dopravy.

rychlost

Cyklistická infrastruktura umožňuje cyklistům dosažení přiměřené cestovní rychlosti, a to jak prostřednictvím hierarchizace cyklistické sítě, návrhových parametrů cyklistické infrastruktury či přednosti v jízdě nebo zohlednění provozu cyklistů při světelném řízení křižovatek.

Cyklistická infrastruktura v Praze musí vytvářet kvalitní podmínky pro krátké lokální cesty od dveří ke dveřím, pro delší cesty na kole pro město i při dojíždění z/do sídel v okolí Prahy, pro efektivní kombinování cest na kole s veřejnou dopravou i podmínky pro rekreační vyjíždky na kole, cykloturistiku a sportovní cyklistiku.

➤ *Strategie aktivní mobility v Praze, kapitola 1*

Hlavními zásadami pro navrhování a projektování cyklistické infrastruktury v Praze jsou:

1 Podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb cyklistů musí být vytvořeny v každé ulici a na každé spojnici městských čtvrtí či sídel v příměstské krajině nebo v jejich těsném souběhu.

2 Páteřní celoměstské trasy, stejně jako důležité lokální cyklistické trasy musí být realizovány ve vyšším kvalitativním standardu.

3 Prvky cyklistické infrastruktury na sebe musí logicky navazovat, být spojitě a celkové řešení pohybu cyklistů musí zohledňovat všechny kategorie cyklistů – od nezkušeného po zkušeného, od pětiletého dítěte po seniora.



Typy uživatelů cyklistické dopravy a jejich rychlosti

Úroveň uživatele	Typický uživatel	Důvody jízdy na kole	Potřeby uživatele
Nový, nezkušený či slabší	<ul style="list-style-type: none"> o děti doprovázené rodiči na kole o samostatně jezdící malé děti o osoby, které s cyklistikou začínají o Seniori a osoby se sníženou schopností pohybu a orientace 	<ul style="list-style-type: none"> o učení se jízdy na kole o jízda do školy o jízda po okolí za účelem odpočinku, návštěvy rodinných příslušníků či přátel o jízdní kolo jako kompenzační pomůcka nebo náhrada chůze na krátké cestě (kombinace s chůzí) 	Bezpečnost a srozumitelnost je na prvním místě. Primárně využívají zklidněné ulice či ulice s vyloučením motorové dopravy a samostatné stezky pro cyklisty či chodce a cyklisty. Mají tendenci jezdit mimo provoz i v nepříliš frekventovaných ulicích.
Středně zkušený	<ul style="list-style-type: none"> o starší samostatně jezdící děti o občasní uživatelé cyklistiky o rekreační cyklisté preferující jízdu mimo automobilový provoz o pravidelní uživatelé (městské) cyklistiky 	<ul style="list-style-type: none"> o jízda do školy či do práce na kratší vzdálenost, kombinace kola s veřejnou dopravou o jízda po okolí za účelem odpočinku, návštěvy rodinných příslušníků či přátel o každodenní jízdy po okolí za účelem dojíždění, nákupů či volnočasových aktivit o rekreační jízda na kole v přírodním prostředí 	Pocit bezpečí zůstává na prvním místě, ale snadnost jízdy a příměstské cesty, která je chráněna od velkého zatížení automobilovou dopravou, jsou zásadními motivačními faktory.
Zkušený	<ul style="list-style-type: none"> o pravidelně jezdící uživatel, který preferuje jízdu ve vozovce s motorovými vozidly i při uvědomění si všech rizik, přínosů a vlastních schopností. 	<ul style="list-style-type: none"> o pravidelné dojíždění o sportovní a kondiční cyklistika (delší vzdálenosti) o cykloturistika 	Chráněná a příjemná cesta je fajn, je však třeba mít možnost využití co nejkratší cesty s minimálním zpožděním, i když to představuje jízdu po silnici.
Profesionální	<ul style="list-style-type: none"> o uživatel provozující cyklistickou dopravu jako součást svého zaměstnání 	<ul style="list-style-type: none"> o rozvoz zboží či zásilek/zásobování (cargocyklistika) o hlídka ve veřejném prostranství (městská policie) 	Prioritním kritériem pro volbu trasy je její přímota a rychlost.

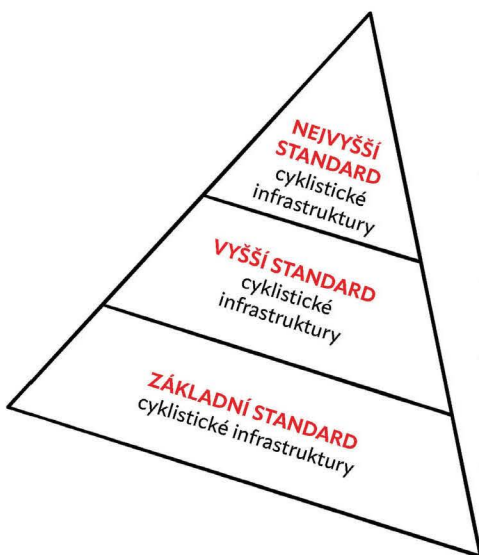


Hierarchie cyklistické infrastruktury na území Prahy

Kvalitní podmínky pro pohyb cyklistů musí být zajištěny v každé ulici a na každé spojnici městských čtvrtí či sídel, a to formou základní cyklistické infrastruktury. Vyšší vrstvu následně tvoří hlavní síť cyklistické infrastruktury primárně spojující hlavní zdroje a cíle dopravy v území, a to jak celoměstském měřítku, tak i v lokálním měřítku městských částí, městských čtvrtí či sídel v příměstské krajině. Nejvyšší vrstvu pak tvoří nadřazené cyklistické trasy („cyklistické dálnice“), které představují nejvýznamnější spojení na celoměstské úrovni a jsou rovněž součástí cyklistických tras národního významu.

Plánování sítě cyklistické infrastruktury

Plánování sítě cyklistické infrastruktury je především úkolem generelu cyklistické dopravy \rightarrow TP 179, kapitola 2.2. Ten může být zpracován jednotně pro celé území hl. m. Prahy, nebo po jeho částech – typicky pro území městských částí či správních obvodů. Na celoměstské úrovni sjednocuje požadavky na souvislou síť cyklistické infrastruktury celoměstský systém cyklotras.



- \rightarrow nadřazené cyklotrasy dle Systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy
- \rightarrow páteřní cyklotrasy dle Systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy
- \rightarrow spojení významných zdrojů a cílů dopravy lokálního i celoměstského charakteru
- \rightarrow všechny ostatní ulice či spojnice městských čtvrtí a sídel

Plánování hlavní sítě cyklistické infrastruktury v rámci těchto generelů probíhá na základě následujícího standardizovaného postupu:

1 Identifikace zdrojů a cílů dopravy v území a spojení, která mají potenciál být realizována cyklistickou dopravou

Zdroje dopravy typicky představují obytné plochy, respektive železniční stanice, stanice metra či parkoviště mající funkci záchytných parkovišť pro dojíždějící (P+R).

Jako cíle cyklistické dopravy musí být identifikovány a považovány veškeré cíle významné v území, zejména:

- o lokální městská centra, významné obchodní ulice, obchodní centra
- o významné stanice, zastávky a přestupní body veřejné dopravy (zejména stanice metra a linek S)
- o významné budovy veřejné správy
- o mateřské, základní a střední školy, budovy univerzit a univerzitní kampusy
- o sportoviště, parky, centra volnočasových aktivit, komunitní centra, divadla, kina
- o významní zaměstnavatelé

2 Navržení konkrétních tras sítě cyklistické infrastruktury v dané úrovni standardu

Na základě identifikovaných zdrojů a cílů v území (viz výše) a vedení nadřazených, páteřních a hlavních cyklotras dle Systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy je definováno konkrétní vedení hlavní sítě cyklistické infrastruktury v území (uliční sítě).

3 Identifikace případných konfliktů s infrastrukturou pro ostatní módy dopravy

Navržené konkrétní trasy jsou následně „konfrontovány“ s infrastrukturou pro ostatní módy dopravy, a to z hlediska vzájemného křížení i souběhu. Tento krok již definuje konkrétní požadavky na stavebně-dopravní provedení infrastruktury v jednotlivých úsecích.

System celoměstských cyklotras hl. m. Prahy

System celoměstských cyklotras hl. m. Prahy je základním a nepominutelným podkladem při plánování veškerých opatření na komunikacích v Praze. Tato opatření musí být připravována tak, aby vedla k realizaci cyklistických propojení v terénu v takové kvalitě, která odpovídá jejich významu pro cyklistickou dopravu v Praze.

System celoměstských cyklotras definuje souvislou síť cyklistické infrastruktury z celoměstského měřítka, přičemž tento system pracuje s kategoriemi:

nadřazené cyklotrasy: nejvýznamnější trasy celoměstského významu či průběh významných tras národního významu územím Prahy, realizované v nejvyšší standardu cyklistických opatření

páteřní cyklotrasy: významné trasy celoměstského významu

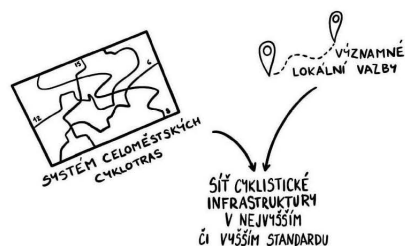
hlavní cyklotrasy: ostatní trasy celoměstského významu, při aktualizacích systému postupně doplňované. (hlavní cyklotrasy Systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy nejsou totožné s hlavní sítí cyklistické infrastruktury dle kap. 3.2.1.)

Tento system je stanoven hlavním městem Prahou a nemusí zahrnovat všechny významné lokální vazby.

Síť cyklistické infrastruktury realizovaná ve vyšším či nejvyšším standardu by měla zahrnovat výběr ze systému celoměstských cyklotras a významné místní vazby, které součástí tohoto systému nejsou. Výběr celoměstských cyklotras pro realizaci v nejvyšším či vyšším standardu je provedeno navazující dokumentací, respektive - v případě místních vazeb - dle místních generelů cyklistické dopravy, generelů aktivní mobility či obdobných koncepčních dokumentů. U těchto cyklotras je primárně preferováno vedení cyklistů mimo vozovku.

Volba typu cyklistického opatření

Volba konkrétního typu cyklistického opatření v konkrétní ulici či lokalitě závisí na řadě faktorů, zejména na typu území a typu veřejného prostranství ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství, část B*, typu ulice či propojení ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství, část C.1*, zda je lokalita součástí hlavní sítě cyklistické infrastruktury (viz kapitolu 3.2), či jaké cíle dopravy se v dané lokalitě vyskytují.



Nadřazená síť cyklistické infrastruktury

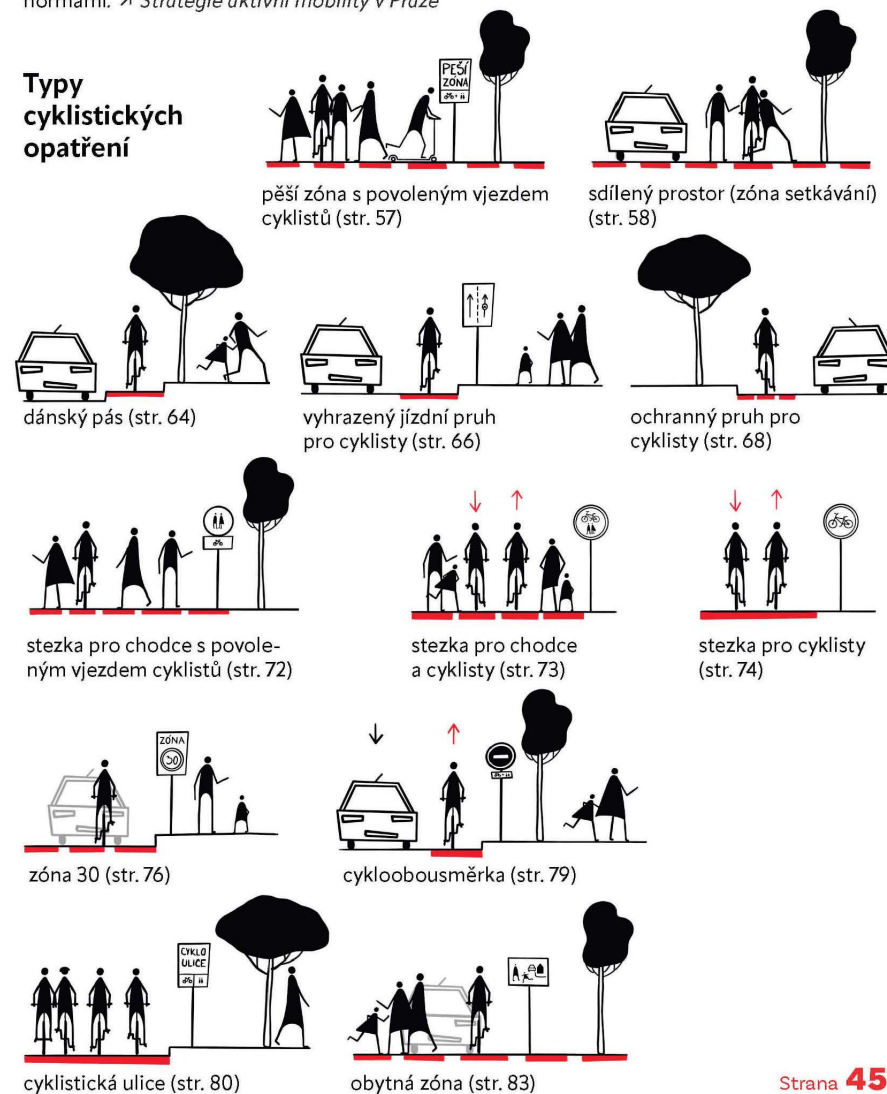
Nadřazená síť cyklistické infrastruktury představuje „cyklistické dálnice“ v rámci území a jedná se o nejvyšší vrstvu cyklistické infrastruktury, která by měla být realizována v nejvyšším standardu a v nejkomfortnějších návrhových parametrech prioritně v segregovaných či chráněných trasách. Nadřazená síť cyklistické infrastruktury je definována Systémem celoměstských cyklotras jako cyklotrasy A1 – A9, doplněné o vybrané spojky. ↗ *Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy*

Kompletní hlavní síť cyklistické infrastruktury by měla být realizována ve vyšším standardu ↗ *Volba typu cyklistického opatření, kapitola 3, str. 44*

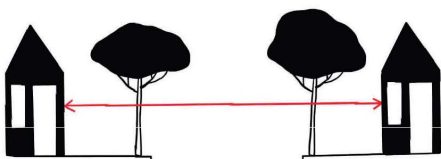
Dopravně-inženýrská řešení provozu cyklistů na komunikační síti Prahy

Řešení provozu cyklistů na komunikační síti Prahy, respektive navrhování a projektování prvků cyklistické infrastruktury se primárně řídí platnými českými právními a technickými normami, zejména TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Ve většině případů se však na území Prahy uplatní jako standardní parametry velkorysejší, než jsou minimální hodnoty dané příslušnými normami. ↗ *Strategie aktivní mobility v Praze*

Typy cyklistických opatření

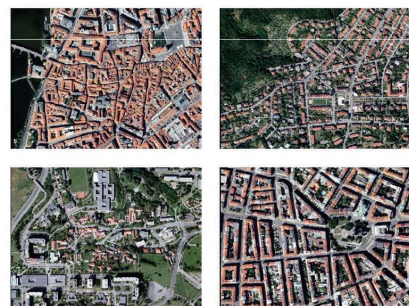


Oblasti Prahy charakteristické uzavřenou uliční čarou



Pro oblasti města charakteristické uzavřenou uliční čarou, tedy historické město, kompaktní město, zahradní město a původní sídla a obce ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství, část B*, jsou charakteristické tradiční urbanistickou kompozicí (ulice, náměstí). Pro tyto oblasti obecně pro způsob řešení pohybu cyklistů platí následující rozhodovací tabulka.

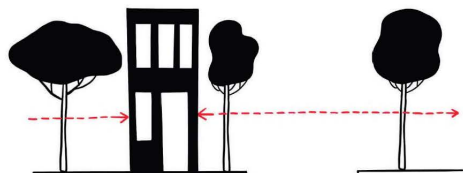
I pokud je v dané lokalitě řešena cyklistická infrastruktura mimo hlavní dopravní prostor, je třeba umožnit jízdu cyklistů i v hlavním dopravním prostoru (princip duálního průjezdu)
↗ *TP 179, ustanovení 2.3.3.4*



Volba typu cyklistické infrastruktury pro oblasti Prahy charakteristické uzavřenou uliční čarou:

typ veřejného prostranství	významná veřejná prostranství	klidné a zklidněné ulice	významné ulice s aktivním parterem zklidněné	významné ulice s aktivním parterem zatížené motorovou dopravou	ulice zatížené motorovou dopravou
<i>charakteristika</i>	významná veřejná prostranství, přednádražní prostory, plochy před školami a významnými cíli v území, náplavka	obslužné komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110), rychlost 30 km/h	významná urbanistická osa v území, ulice s aktivním parterem s převažující obchodní, společenskou a pobytovou funkcí s přítomností veřejné dopravy i zklidněné motorové dopravy, sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110)	významná urbanistická osa v území, ulice s aktivním parterem rovněž zatížená motorovou dopravou, sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110), rychlost 50 km/h	sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110) bez aktivního parteru, rychlost 50 km/h
nejvyšší standard cyklistické infrastruktury vedení nadřazené cyklotrasy ↗ <i>Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy</i>	→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů (s prostřednictvím volby povrchů vizuálně vyznačeným pásem pro pohyb cyklistů) → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ cyklistická ulice V případě velkorých prostorových poměrů: → stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru) → obytná zóna	→ stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru) → dánský pás → sdílený prostor (zóna setkávání*) → pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů	→ dánský pás → stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru)	→ stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru podél komunikace) → dánský pás Primárně je vhodné vést nadřazenou síť cyklistické infrastruktury mimo ulice zatížené motorovou dopravou, pokud to však není na úkor přímosti a rychlosti spojení.
vyšší standard cyklistické infrastruktury vedení páteřní cyklotrasy ↗ <i>Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy</i> nebo významná lokální vazba	→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ cyklistická ulice → zóna 30 (s ochrannými cyklistickými pruhy) → obytná zóna → cykloobousměrka	→ dánský pás → stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru podél komunikace) → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ dánský pás → stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru podél komunikace) → sdílený prostor (zóna setkávání*) → vyhrazené jízdní	→ stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru) → dánský pás V některých případech je možné vedení nadřazené cyklistické infrastruktury blízkým souběžným koridorem.
základní standard cyklistické infrastruktury	→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ zóna 30 (s ochrannými cyklistickými pruhy či bez specifických cyklistických opatření) → obytná zóna → cykloobousměrka	→ dánský pás → vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty → ochranné pruhy pro cyklisty → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ dánský pás → vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty → ochranné pruhy pro cyklisty → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás v přidruženém prostoru podél komunikace) → dánský pás Rovněž je možné aplikovat duální přístup, tj. zachování možnosti pohybu rychlých a zkušených cyklistů v HDP komunikaci zatížených motorovou dopravou... → vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty → ochranné pruhy pro cyklisty ... a zároveň možnost jízdy cyklistů po chodníku: → stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů)

Oblasti Prahy s charakterem modernistického města



Pro oblasti Prahy s charakterem modernistického města tvořených rozvolněnou zástavbou a volnou uliční čarou (typicky sídliště) je typické, že přirozené přímé cyklistické vazby v území se často nepřekrývají se sítí komunikací pro motorovou dopravu. V tomto smyslu je třeba k plánování cyklistické infrastruktury v těchto oblastech přistupovat odlišně než v tradiční městské zástavbě.



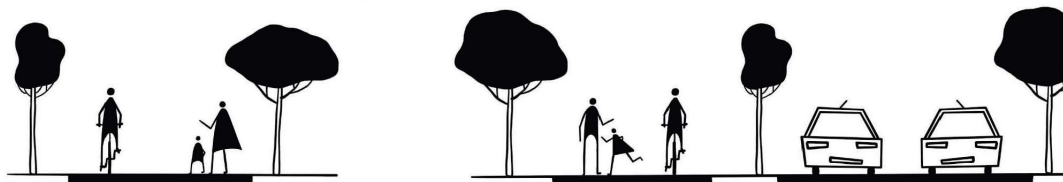
To představuje významně vyšší podíl pokrytí cyklistických vazeb prostřednictvím stezek pro cyklisty či stezek pro chodce a cyklisty vedené v prostranstvích modernistického města bez sítě komunikací pro motorové vozidla, případě ve velkoryse dimenzovaných „přidružených prostorech“ obslužných komunikací. Možnost využití sítě sběrných komunikací (zejména pro rychlé a přímé cesty zkušenějších cyklistů) však musí být zachována (princip duálního průjezdu). *TP 179, ustanovení 2.3.3.4*

Konkrétní řešení se pro danou konkrétní lokalitu zvolí dle následující tabulky:

Volba typu cyklistické infrastruktury pro oblasti Prahy s charakterem modernistického města:

typ veřejného prostranství	prostory u významných cílů v území	prostor modernistického města bez komunikací pro motorovou dopravu	klidné sídlištní ulice (obslužné komunikace)	komunikace zatížené motorovou dopravou
<i>charakteristika</i>	<i>významná veřejná prostranství, přednádražní prostory, plochy před školami a významnými cíli v území</i>	<i>prostory modernistického města bez komunikací pro motorovou dopravu</i>	<i>obslužné komunikace v sídlišti s rychlostí do 30 km/h (včetně)</i>	<i>sběrné komunikace, rychlost 50 km/h</i>
nejvyšší standard cyklistické infrastruktury vedení nadřazené cyklotrasy <i>TP Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy</i>	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů (s prostřednictvím volby povrchů vizuálně vyznačeným pásem pro pohyb cyklistů) → sdílený prostor (zóna setkávání*) (s prostřednictvím volby povrchů vizuálně vyznačeným pásem pro pohyb cyklistů) 	<ul style="list-style-type: none"> → stezka pro cyklisty (provoz chodců mimo stezku pro cyklisty) → stezka pro chodce a cyklisty 	<ul style="list-style-type: none"> → cyklistická ulice → stezka pro cyklisty (provoz chodců mimo stezku pro cyklisty) → stezka pro chodce a cyklisty → obytná zóna 	<ul style="list-style-type: none"> → stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás v přidruženém prostoru) → dánský pás
vyšší standard cyklistické infrastruktury vedení páteřní cyklotrasy <i>TP Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy</i> nebo významná lokální vazba	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů (s prostřednictvím volby povrchů vizuálně vyznačeným pásem pro pohyb cyklistů) → sdílený prostor (zóna setkávání*) 	<ul style="list-style-type: none"> → stezka pro chodce a cyklisty → stezka pro cyklisty 	<ul style="list-style-type: none"> → cyklistická ulice → zóna 30 → cykloobousměrka → stezka pro chodce a cyklisty → obytná zóna 	<ul style="list-style-type: none"> → stezka pro cyklisty / (obousměrný cyklistický pás v přidruženém prostoru podél komunikace) → stezka pro chodce a cyklisty → dánský pás
základní standard cyklistické infrastruktury	<ul style="list-style-type: none"> → pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů → sdílený prostor (zóna setkávání*) 	<ul style="list-style-type: none"> → stezka pro chodce a cyklisty → stezka pro chodce (s povoleným vjezdem cyklistů) – legalizace jízdy cyklistů na chodníku nebo na parkové cestě 	<ul style="list-style-type: none"> → zóna 30 → obytná zóna → cykloobousměrka → stezka pro chodce (s povoleným vjezdem cyklistů) – legalizace jízdy cyklistů na chodníku 	<ul style="list-style-type: none"> Uplatňuje se duální přístup, tj zachování možnosti pohybu rychlých a zkušených cyklistů v HDP komunikací zatížených motorovou dopravou... → vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty → ochranné pruhy pro cyklisty ... a zároveň možnost jízdy cyklistů po chodníku: → stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů)

Spojnice sídel a městských čtvrtí městskou či příměstskou krajinou



Spojnice městských čtvrtí či dílčích sídel příměstskou krajinou s charakterem extravilánu jsou z hlediska cyklistické infrastruktury řešeny typicky formou samostatných stezek (stezky pro cyklisty) vedené podél pozemních komunikací oddělené „zeleným“ pásem, případně stezek zajišťujících přímá spojení nezávisle na síti komunikací pro silniční dopravu.

V případě, že je cyklistická vazba realizována formou stezky pro cyklisty, musí být vždy zajištěna souběžná a stejně atraktivní vazba pro pěší.



typ veřejného prostranství	spojnice sídel a městských čtvrtí městskou a příměstskou krajinou
nadřazená síť cyklistické infrastruktury (viz kapitolu 3.2.2) vedení nadřazené cyklotrasy <i>→ Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy</i>	→ stezka pro cyklisty → stezka pro chodce a cyklisty
hlavní síť cyklistické infrastruktury (viz kapitolu 3.2.1) vedení páteřní cyklotrasy <i>→ Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy nebo významná lokální vazba</i>	→ stezka pro chodce a cyklisty → vedení cyklistů v HDP obslužné nebo účelové komunikace s velmi nízkými intenzitami automobilové dopravy
ostatní komunikace a spojnice v území	→ stezka pro chodce a cyklisty

Základní návrhové parametry

Návrhové parametry pro projektování cyklistické infrastruktury na území Prahy primárně vychází z národních technických předpisů *→ TP 179, kapitola 3.1* Návrhové parametry musí respektovat potřeby všech typů uživatelů cyklistické infrastruktury, včetně cargokol a jízdních kol s přívěsným dětským vozíkem.

Návrhová rychlost primárně vychází z obvyklé rychlosti pohybu průměrného cyklisty, tj. 20-25 km/h. Její konkrétní hodnoty pro navrhování cyklistické infrastruktury v Praze definuje následující tabulka:

	cyklistická opatření v hlavním dopravním prostoru	cyklistická infrastruktura mimo hlavním dopravní prostor, samostatná cyklistická infrastruktura
základní návrhová rychlost	směrové vedení respektuje směrové poměry komunikace, to obvykle splňuje i parametry pro provoz cyklistů	min. 20 km/h v zájmu vyšší plynulosti jízdy a komfortu jízdy je standardně uplatňována návrhová rychlost vyšší
návrhová rychlost pro nadřazenou síť cyklistické infrastruktury <i>→ kapitola 3, str. 44</i>		min. 30 km/h v zájmu vyšší plynulosti jízdy a komfortu jízdy je standardně uplatňována návrhová rychlost vyšší
úseky s klesáním přes 3 %		30 km/h
úseky s klesáním přes 6 %		40 km/h
výchozí návrhová rychlost pro účely řízení cyklistického provozu v SSZ (nutno vždy posuzovat individuálně dle kontextu)	15 km/h v HDP 10 km/h mimo HDP	15 km/h v HDP 10 km/h mimo HDP

Směrové vedení cyklistické infrastruktury by mělo být přiměřeně velkorysé, vytvářející podmínky pro plynulou jízdu relativně konstantní rychlostí.

Směrové vedení cyklistických opatření v hlavním dopravním prostoru je primárně definováno směrovými prvky dané komunikace *→ ČSN 73 6110*.

V případě vedení cyklistické infrastruktury mimo hlavní dopravní prostor, respektive v případě samostatné cyklistické infrastruktury jsou minimální poloměry směrových oblouků definovány následovně:

	poloměr směrového oblouku	rozšíření jízdního prostoru pro cyklisty v e směrovém oblouku
doporučený minimální poloměr oblouku pro nadřazenou síť cyklistické infrastruktury ↗ kapitola 3, str. 44	20 m	+ 0,25 m
doporučený minimální poloměr oblouku	10 m	+ 0,25 m
minimální hodnoty poloměru oblouku	dle TP 179, tabulka 4 při řešení vedení cyklistů v křižovatkách platí minimální poloměr vnitřního zaoblení 1,00 m při dostačující šířce cyklistického pásu	

Pro výškové vedení a podélný sklon platí příslušná ustanovení národních technických předpisů ↗ TP 179, kapitola 3.1.6, 3.1.7 a 3.1.8.

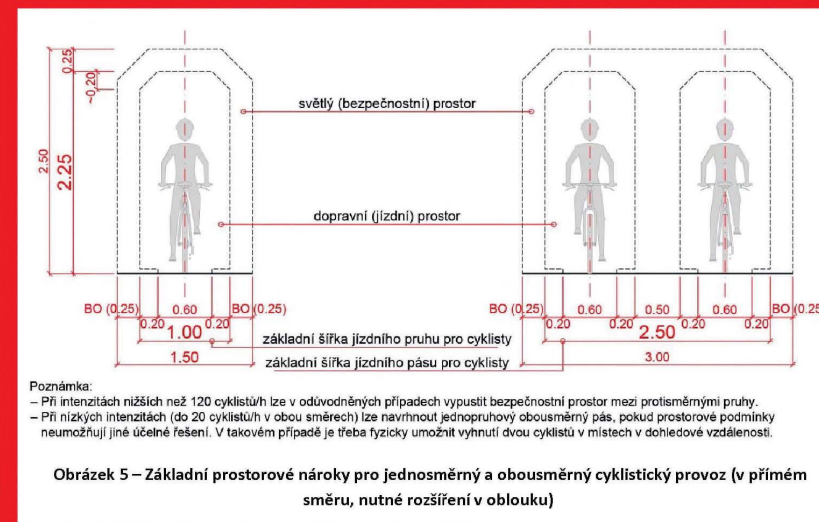
Při budování nájezdových ramp ve směrovém oblouku je vhodné, aby tyto rampy byly levotočivé ve směru pohybu vzhůru. Cyklista jedoucí nahoru po pravé straně, tedy při vnější straně oblouku, překonává výškový rozdíl po delší dráze, tedy v nižším podélném sklonu.

Princip duálního průjezdu

Jízdu cyklistů v hlavním dopravním prostoru je nutné zohlednit vždy, a to i v případě existence cyklistické infrastruktury v přidruženém prostoru (respektive souběžné segregované či chráněné trasy). Pro určité skupiny cyklistů totiž může být pohyb v hlavním dopravním prostoru výhodnější.

Výjimkou může být krátký souběh trasy vedené převážně v jiném koridoru krátkým průjezdem ulic, kde nelze umožnit legální průjezd v přidruženém prostoru jiným způsobem.

Prostorové nároky cyklistické dopravy dle TP 179

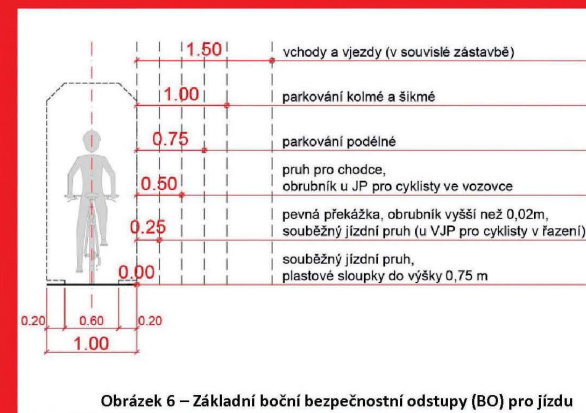


Základní prostor a průjezdný profil cyklisty:

- Šířka cyklisty (ramena, řídítka) 0,60 m
- Základní šířka jízdního pruhu pro cyklisty 1,00 m
- Podjezdná výška 2,25 m
- Šířka bezpečnostního prostoru 0,25 m
- Šířka zpevněného povrchu pro jízdu bez (dětského) vozíku 0,75 m
- Šířka zpevněného povrchu pro jízdu s (dětským) vozíkem 1,25 m

Minimální rozměry světlého prostoru

- Šířka světlého prostoru (1 cyklista) 1,50 m
- Šířka světlého prostoru (2 cyklisté) 2,50 m
- Výška světlého prostoru 2,50 m



TYPY OPAT ŘENÍ

4/

Přehled typů opatření pro aktivní mobilitu

- Pěší zóna
- Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů
- Sdílený prostor (zóna setkávání)
- Chodník
- Živý chodník
- Dánský pás
- Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty
- Ochranný pruh pro cyklisty
- Stezka pro chodce
- Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol
- Stezka pro chodce a cyklisty (společná)
- Stezka pro cyklisty
- Zóna 30
- Cykloobousměrka
- Cyklistická ulice
- Obytná zóna

4/ Přehled typů opatření pro aktivní mobilitu

Pěší zóna

Pěší zóny jsou výrazem podpory aktivní mobility, zejména prostřednictvím absolutní priority pěších. Pěší zóny se realizují obvykle v centrálních částech měst či čtvrtí, v obchodních ulicích či před významnými cíli v území za účelem výrazného zkvalitnění podoby veřejného prostranství, vytvoření podmínek pro pobytovou a společenskou funkci a výrazné omezení (vyloučení) motorové dopravy z prostoru.

stavební řešení / uspořádání pěší zóny	standardně dle národních pravidel pro pěší zóny V památkově chráněných území je třeba, aby provedení pěší zóny (architektonické, materiállové, apod.) respektovalo předmět ochrany památkové péče, respektive principy a pravidla uplatňovaná v těchto veřejných prostranstvích.
dopravní režim / vyznačení	vyznačení svislou dopravní značkou IZ 6a Pěší zóna
relevantní odkazy	<ul style="list-style-type: none"> ↗ <i>Manuál tvorby veřejných prostranství, kapitola C.1.1</i> ↗ <i>TP 103 Navrhování obytných a pěších zón</i> ↗ <i>Vyhláška č. 398/2009 Sb.</i>

Ve stísněném prostoru vnitřního města se nelze vyhnout situacím, kdy je pěší zónou vedena rovněž veřejná hromadná doprava - v mnoha případech zajišťuje převážnou část jejich dopravní obsluhy. Zejména v případě kolejové dopravy je vhodné alespoň opticky (a samozřejmě, rovněž naplněním požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb.) vymezit koridor pro její vedení. Je třeba mít na paměti, že toto řešení vede ke snížení cestovní rychlosti veřejné hromadné dopravy a pečlivě jej zvažovat s ohledem na tento obecně problematický efekt.

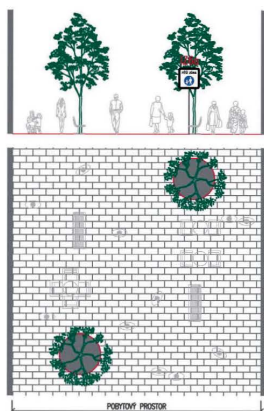
Pěší zóna bez povolení vjezdu cyklistů se využívá spíše výjimečně, a to pouze v lokalitách s velmi vysokými intenzitami chodců a při zajištění alternativní trasy souběžného vedení cyklistů.



Pěší zóna v dolní části Václavského náměstí



Subtilní naznačení koridoru pro průjezd cyklistů v rámci jednotného materiállového řešení povrchu pěší zóny (Aarhus, Dánsko).



Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů

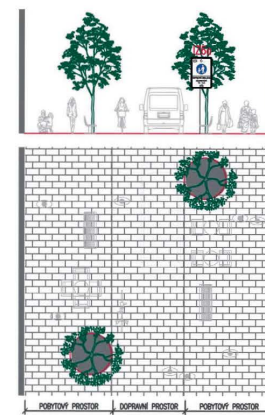
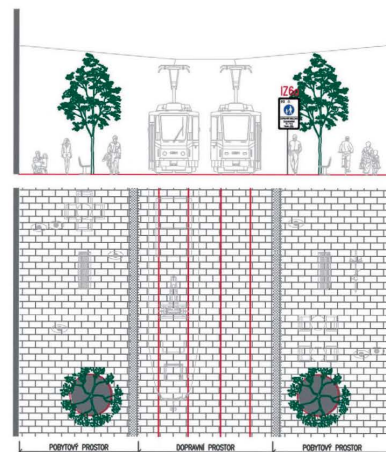
Povolení vjezdu cyklistů do pěší zóny ↗ kapitola 4.1 je standardním řešením, neboť se typicky jedná o atraktivní cíle nebo přirozené vazby i pro cyklistickou dopravu.

Ve stísněném prostoru vnitřního města se nelze vyhnout situacím, kdy je pěší zónou vedena rovněž veřejná hromadná doprava - v mnoha případech zajišťuje převážnou část jejich dopravní obsluhy. Zejména v případě kolejové dopravy je vhodné alespoň opticky (a samozřejmě, rovněž naplněním požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb.) vymezit koridor pro její vedení. Je třeba mít na paměti, že toto řešení vede ke snížení cestovní rychlosti veřejné hromadné dopravy a pečlivě jej zvažovat s ohledem na tento obecně problematický efekt.

Provoz cyklistů je v prostoru pěší zóny typicky rozptýlen (obdobně jako u chodců), nicméně jsou-li v pěší zóně zjevné chodníky, cyklisté by po nich pohybovat neměli. V případě, že je pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů součástí hlavní či nadřazené sítě cyklistické infrastruktury je možné, respektive vhodné aplikovat do prostoru zóny vizuální prvky „vyznačující“ optimální vedení cyklistické dopravy, případně zachovat vizuálně koridor vozovky pro veškerou dopravu.



stavební řešení / uspořádání pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů	standardně dle pravidel pro pěší zóny V památkově chráněných území je třeba, aby provedení pěší zóny (architektonické, materiállové, apod.) respektovalo předmět ochrany památkové péče, respektive principy a pravidla uplatňovaná v těchto veřejných prostranstvích. (vhodným vizuálním provedením povrchů lze naznačit vedení cyklistické dopravy prostorem pěší zóny)
způsob vyznačení	vyznačení svislou dopravní značkou IZ 6a Pěší zóna, ve spodní ploše značky je vyznačen symbol jízdního kola
relevantní odkazy	<ul style="list-style-type: none"> ↗ <i>Manuál tvorby veřejných prostranství, kapitola C.1.1</i> ↗ <i>TP 103 Navrhování obytných a pěších zón</i> ↗ <i>TP 179, kapitola 6.5</i> ↗ <i>ČSN 73 6110, kapitola 10.3</i> ↗ <i>Vyhláška č. 398/2009 Sb.</i>



Sdílený prostor (zóna setkávání)



Sdílený prostor je moderní urbanisticko-dopravní koncept, který je založen na integrovaném využívání prostoru ulice či veřejného prostranství všemi či vybranými módy dopravy a ve kterém veřejný prostor lze vyváženě využít pro společenskou, ekonomickou, pobytovou i dopravní funkci po celého jeho šířce.

Koncept sdíleného prostoru odstraňuje „tradiční“ rozdělení ulice či veřejného prostranství na oddělené „zóny“ pro jednotlivé druhy dopravy, odstraňuje prvky regulace jednotlivých druhů dopravy (dopravní značení, světelnou signalizaci apod.), a naopak vytváří podmínky pro přirozené chování a vzájemnou interakci všech uživatelů prostoru založenou na principu přirozeného lidského chování a vzájemné ohleduplnosti, kdy žádný z módů dopravy není nadřazený. Typickým obecným znakem sdílených prostorů je volný pohyb všech uživatelů (chodců, cyklistů i motorových vozidel), kdy vzájemná interakce je založena na očním kontaktu a vzájemné „dohodě“. To v konečném důsledku vede ke zvýšení bezpečnosti všech uživatelů sdíleného prostoru i k výraznému oživení společenské a ekonomické funkce ulice či veřejného prostranství.

Formou sdíleného prostoru může být řešena celá délka ulice i pouze její dílčí část (například úsek u významného cíle v území). Typické lokality, které jsou vhodné k řešení formou sdíleného prostoru jsou: náměstí a významná veřejná prostranství, městské třídy a obchodní ulice, prostory přednádraží a přestupních bodů veřejné dopravy,

zklidněné ulice s aktivním parterem, malá náměstí či ulice v centru města i v lokálních centrech sídel či školní kampusy, ulice či úseky ulic s významnými cíli.

Sdílené protory jsou obecně funkční při relativně nižších intenzitách automobilové dopravy.

Sdíleným prostorem může být vedena kolejová i nekolejová veřejná doprava, včetně umístění zastávek veřejné dopravy v něm, což přispívá ke kvalitní dopravní obsluze a podpoře kombinování aktivní mobility a veřejné dopravy.

Ve stísněném prostoru vnitřního města se nelze vyhnout situacím, kdy je pěší zónou vedena rovněž veřejná hromadná doprava - v mnoha případech zajišťuje převážnou část jejich dopravní obsluhy. Zejména v případě kolejové dopravy je vhodné alespoň opticky (a samozřejmě, rovněž naplněním požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb.) vymezit koridor pro její vedení. Je třeba mít na paměti, že toto řešení vede ke snížení cestovní rychlosti veřejné hromadné dopravy a pečlivě jej zvažovat s ohledem na tento obecně problematický efekt.



stavební řešení / uspořádání sdíle- ného prostoru

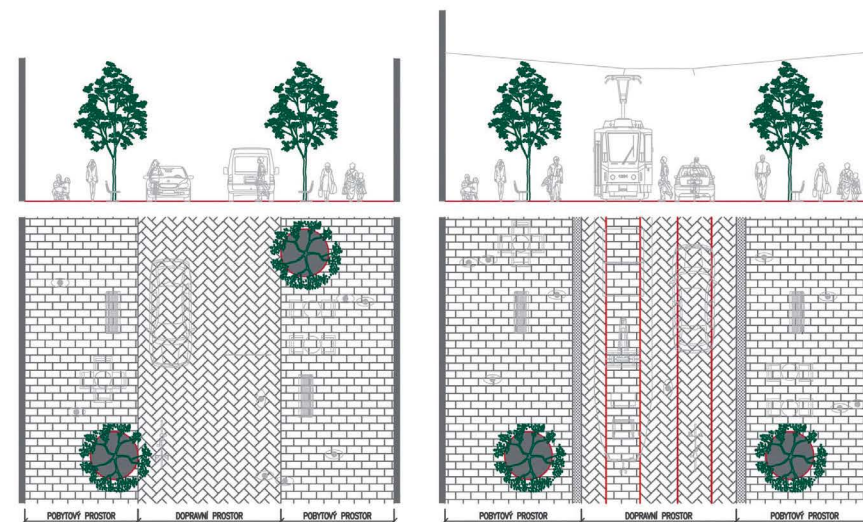
v jedné výškové úrovni vizuálně (typem či barvou povrchů) i umístěním prvků mobiliáře či stro-
mů je vymezen zklidnění „koridor“ pro pohyb motorových vozidel

dopravní režim / vyznačení

V Česku v současné době není zaveden specifický dopravní režim pro sdílené prostory tak, jak je to obvyklé v jiných evropských zemích.

Nicméně je připraven návrh zavedení specifického dopravního režimu „zóna setkávání“, který by odpovídal dopravnímu režimu shared space, begegnungszone či zone de rencontre.

Dle současné právní úpravy lze sdílený prostor vyznačit dopravní značkou IZ 6a Pěší zóna (s povoleným vjezdem všech vozidel do 3,5 t). V případě vytvoření pouze lokálních sdílených prostorů je lze realizovat pouze stavebně, například v kombinaci se snížením nejvyšší dovolené rychlosti na 20 km/h.





Malé náměstí a přilehlé ulice řešené formou sdíleného prostoru přispívají k prioritě aktivní mobility a celkově kultivují veřejná prostranství (Kornsteinplatz, Hallain, Rakousko).



Zklidnění dopravy a legálně umožněný pohyb chodců po celé šířce ulice v prostoru před základní školou prostřednictvím sdíleného prostoru / Begegnungszone (Lustenau, Rakousko).



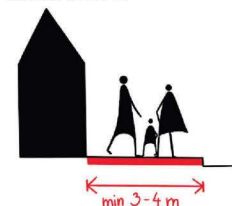
Formu sdíleného prostoru lze velice efektivně využívat při řešení přestupních bodů veřejné dopravy či přednádražních prostorů. Ta zajistí nejen přímý a bezpečný pohyb cestujících (nevidomí jsou vedeni standardními opatřeními), dostatečné rozptylové plochy i vyšší architektonickou kvalitu prostranství, které netvoří bariéru v území a přirozeně podporuje užívání veřejné dopravy a aktivní mobility (Aarau, Švýcarsko).

Pojďme zavést Zónu setkávání i v Česku!



Hlavní město Praha si dlouhodobě uvědomuje potřebu zajistit systematickou podporu realizaci veřejných prostranství formou sdíleného prostoru, kterou dosavadní česká právní úprava a národní technické normy neposkytují, a to přesto, že v zemích západní Evropy se jedná o naprosto standardní řešení. Proto již v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (projekt P+) byl definován úkol zpracovat návrh na implementaci sdíleného prostoru (ve smyslu shared space / Begegnungszone / woonerf / zone de rencontre). Výsledkem tohoto úkolu je studie „Pojďme zavést zónu setkávání i v Česku“, která obsahuje rešerši zahraniční právní úpravy, technických norem a příkladů dobré praxe, návrh implementace sdíleného prostoru do Zákona č. 361/2000 Sb. a zásady navrhování sdílených prostorů v podmínkách Česka.

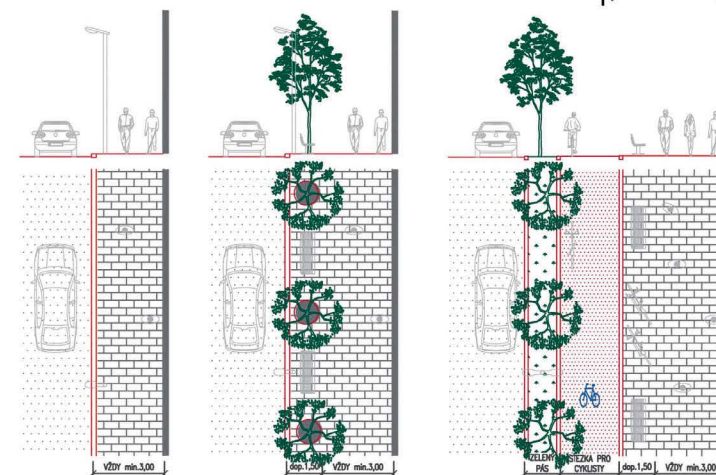
Chodník



Chodník je standardním řešením prostoru pro pěší při konvenčním uspořádání ulice rozdělené na „vozovku“ (hlavní dopravní prostor) a „chodník“ (pás pro pěší v přidruženém prostoru). Plochy chodníku musí být dostatečně dimenzovány nejen pro volný pohyb chodců, respektive dalších uživatelů aktivní mobility, ale i pro rozvoj pobytové funkce. Konkrétní podoba a uspořádání chodníku závisí na řadě faktorů, zejména intenzitách pěší, podoba parteru a významu ulice a pěších tras.

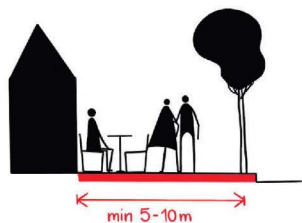
Pro řešení chodníku rovněž platí obecně platné zásady řešení pohybu pěších prostřednictvím chodníků ↗ kapitola 2, str. 19

Jízda cyklistů po chodníku je standardně zakázána. V případě, že je třeba povolit vjezd cyklistů na chodník, uplatňují se pravidla pro stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol. ↗ Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol



efektivní šířka chodníku ↗ kapitola 2, str. 24	3,00 m a vyšší vizuálně (typem či barvou povrchů) i umístěním prvků mobiliáře či stromů je vymezen zklidnění „koridor“ pro pohyb motorových vozidel
typické užití	u všech typů komunikací s výškovým oddělením na „vozovku“ a „chodník“
kontext s řešením pohybu cyklistů	chodník lze v kontextu řešení pohybu cyklistů kombinovat: → s řešením pohybu cyklistů v hlavním dopravním prostoru (cyklistická ulice, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, ochranný pruh pro cyklisty, zóna 30) → s dánským pásem odkaz → s cyklistickým pásem v přidruženém prostoru odkaz
relevantní odkazy	↗ ČSN 73 6110, kapitola 6 ↗ Manuál tvorby veřejných prostranství, kapitola C.2.1

Živý chodník



Živý chodník je chodník s výraznou pobytovou a společenskou funkcí umožňující a podporující živé interakce s aktivním parterem. V tomto smyslu je používán u ulic zachovávající konvenční rozdělení uličního prostoru na „vozovku“ a „chodník“, zároveň jsou však ulicemi, ve kterých je třeba vytvořit komfortní a velkorysé podmínky pro pěší, respektive aktivní mobilitu. Typicky se jedná o významné ulice s aktivním parterem.

Plochy chodníku musí být dostatečně dimenzovány nejen pro volný pohyb chodců, respektive dalších uživatelů aktivní mobility, ale i pro pobytovou

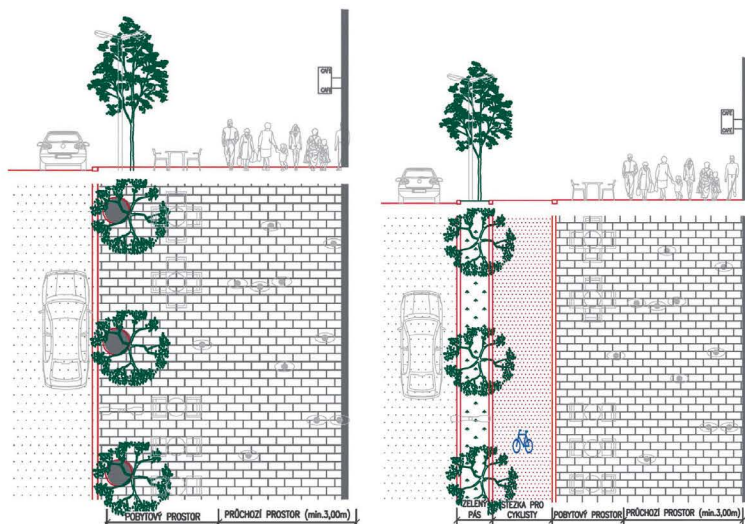
a společenskou funkci ulice a aktivity na rozhraní veřejného a soukromého prostoru. Efektivní šířka chodníku však musí být vždy zachována. Konkrétní podoba a uspořádání živého chodníku závisí na řadě faktorů, zejména intenzitách pěší, podoba parteru a významu ulice a pěších tras.

Standardem u živého chodníku je stromořadí a vybavení prostoru kvalitním městským mobiliářem a nadstandardně veřejným osvětlením. Vhodná je i vyšší architektonické a designové kvality zpracování chodníku.

Pro řešení živého chodníku rovněž platí obecně platné zásady řešení pohybu pěších prostřednictvím chodníků
 ↗ kapitola 2, str. 19

Jízda cyklistů po chodníku je standardně zakázána. V případě, že je třeba povolit vjezd cyklistů na chodník, uplatňují se pravidla pro stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol.
 ↗ Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol

efektivní šířka chodníku ↗ kapitola 2, str. 24	3,00 m a vyšší (dle intenzit pěších a významu pěší trasy) vizuálně (typem či barvou povrchů) i umístěním prvků mobiliáře či stromů je vymezen zklidnění „koridor“ pro pohyb motorových vozidel
celková šířka chodníku	5,00 – 10,00 m či vyšší celková šířka vychází z urbanistických souvislostí, významu místa a významu pěší trasy
uspořádání chodníku	zachování efektivní šířky chodníku, a však výrazné rozšíření celkové šířky chodníku a vytvoření tak prostoru pro společenskou a pobytovou funkci ulice, respektive vytvoření kvalitních podmínek pro interakce prostoru chodníku s aktivním parterem standardem je stromořadí, kvalitní vybavení městským mobiliářem a nadstandardně kvalitní osvětlení
typické užití	u všech typů komunikací s výškovým oddělením na „vozovku“ a „chodník“
kontext s řešením pohybu cyklistů	živý chodník lze v kontextu řešení pohybu cyklistů kombinovat: → s řešením pohybu cyklistů v hlavním dopravním prostoru (cyklistická ulice, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, ochranný pruh pro cyklisty, zóna 30) → s dánským pásem odkaz → s cyklistickým pásem v přidruženém prostoru odkaz
relevantní odkazy	↗ ČSN 73 6110, kapitola 6 ↗ Manuál tvorby veřejných prostranství, kapitola C.2.1



Dánský pás

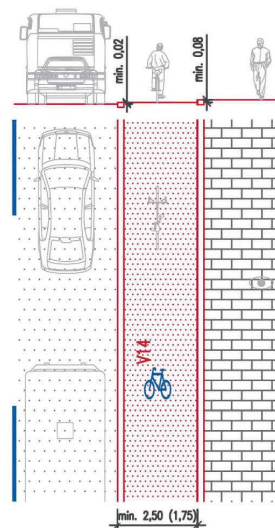
samostatný jednosměrný cyklistický pás



Dánský pás je samostatným jednosměrným cyklistickým pásem v hlavním dopravním prostoru, který je fyzicky oddělen od ostatních jízdních pruhů pro motorová vozidla, a to standardně prostřednictvím výškové úrovně odlišné od vozovky. Toto opatření efektivně kombinuje výhody integračních (možnost vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru v oblastech křižovatek) i segregačních opatření (fyzické oddělení provozu cyklistů v mezikřižovatkových úsecích od prostoru pro motorovou dopravu).

Parkovací místa se navrhují zpravidla v poloze mezi dánským pásem a vozovkou.

Prostorem křižovatek je dánský pás standardně veden v hlavním dopravním prostoru formou vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty.



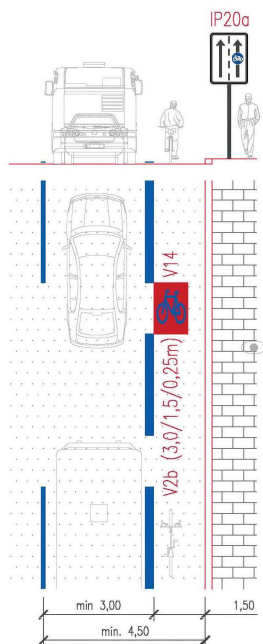
šířka pásu	<p>2,25 m nebo širší (dle výhledových intenzit cyklistické dopravy, respektive významu cyklistické vazby)</p> <ul style="list-style-type: none"> → 2,50 m nebo širší při vedení pásu za parkujícími vozidly → 1,75 m ve stísněných poměrech mimo nadřazenou či hlavní síť cyklistické infrastruktury (při vedení dánského pásu podél parkujících vozidel musí být dodržena šířka min. 2,50 m) → min. 1,50 m v lokálních zúženích a extrémně stísněných poměrech a jako stoupací cyklopásky, v délce nepřesahující 100 m. <p>Nedosahuje-li šířka dánského pásu 2,25 m, je žádoucí nabídnout cyklistům cca každých 100-200 metrů rozšířené dostatečně dlouhé úseky umožňující vzájemné předjíždění.</p>
standardní výškový rozdíl od vozovky	<p>0,08 – 0,15 m v mezikřižovatkových úsecích</p> <p>Provedení výškového rozdílu může mít formu klasického obrubníku i zkosené obruby v lokalitách či místech, ve kterých je to účelné, zejména s ohledem na umístění vchodů/vjezdů do budov či přítomnosti aktivního parteru.</p>
standardní výškový rozdíl od chodníku (výškové úrovně přidruženého prostoru)	<p>0,08 – 0,08 m</p> <p>Standardní provedení výškového rozdílu formou zkosené obruby.</p>
možné principiální způsoby průchodu pásu křižovatkou	<p>→ formou vyhrazeného jízdního pruhu</p>
dopravní režim / vyznačení	<p>Vodorovnou dopravní značkou V14 umístěnou v ose pásu.</p> <p>Vhodné použití probarveného (červeného) asfaltu na povrch pásu.</p>
relevantní odkazy	<p>↗ TP 179, kapitola 4.7</p>

Vyhrazený cyklopruh

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

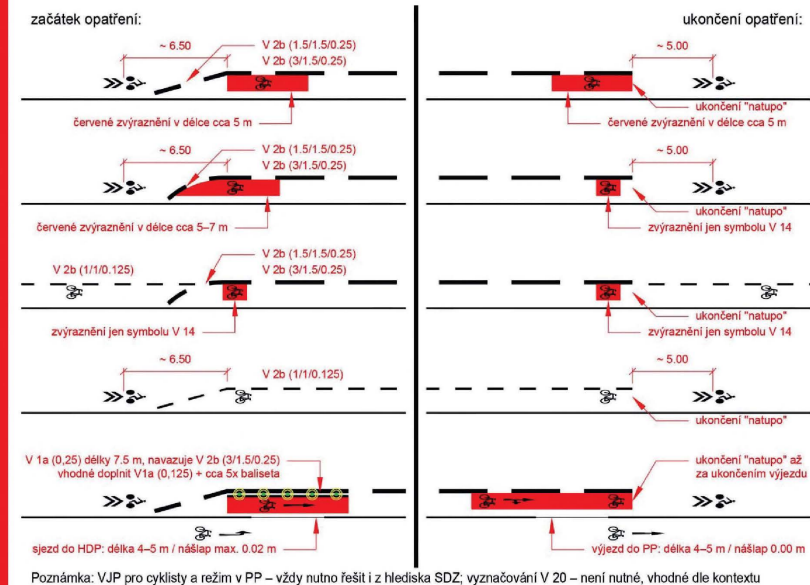


Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty zajišťuje vyhrazený prostor pro cyklisty ve vozovce (v hlavním dopravním prostoru). Je vždy jednosměrný, vyznačený zpravidla při pravém okraji vozovky.

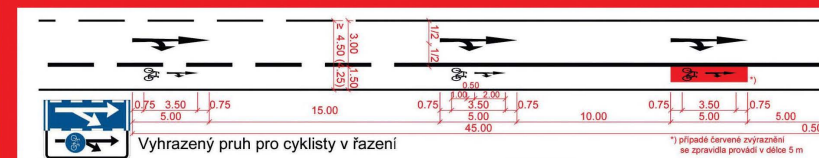


šířka pruhu	1,50 m či širší (2,00 m při umožnění vzájemného předjíždění cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu) dle výhledových intenzit cyklistické dopravy, respektive významu cyklistické vazby a prostorových možností 1,75 m či širší (2,75 m při umožnění souběžné jízdy cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu) v případě, že k pruhu pro cyklisty přiléhají podélná parkovací stání
princiální způsob průchodu pruhu křižovatkou	zachování kontinuity vyhrazené jízdní dráhy pro cyklisty v prostoru řadících pruhů i vlastním prostoru křižovatky (vyznačení vodorovným dopravním značením v prostoru křižovatky)
dopravní režim / vyznačení	Vyznačení svislou dopravní značkou IP20a „Vyhrazený jízdní pruh“ a vodorovnou dopravní značkou V2b (3,0/1,5/0,25) a V14 s červeným podbarvením umístěnou v ose optimálního průjezdu s ohledem na bezpečnostní odstupy. V oblasti řadících pruhů je symbol svislé dopravní značky IP20a vyznačen na příslušné svislé dopravní značce IP19. Možné použití probarveného (červeného) asfaltu na povrch jízdního pruhu (v takovém případě se realizuje V14 bez červeného podbarvení).
relevantní odkazy	→ TP 179, kapitola 4.4

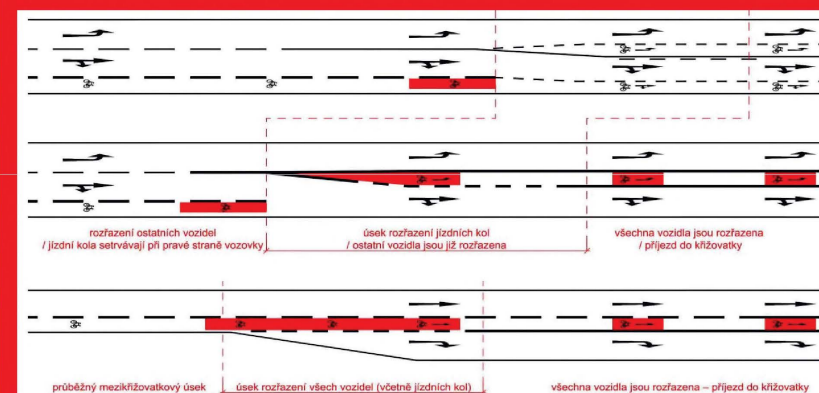
Vzorové provedení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty dle TP179



Základní příklady řešení začátku a ukončení vyhrazeného a ochranného pruhu pro cyklisty



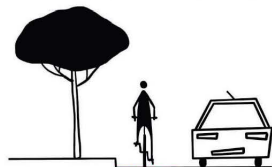
Vzorové provedení vyhrazeného řadícího pruhu.



Rozdázení jízdních kol: samostatně až po rozdázení ostatních vozidel / společně na začátku

Ochranný pruh

Ochranný pruh pro cyklisty



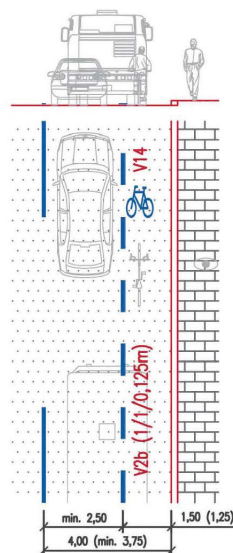
Ochranný pruh pro cyklisty je jedním ze základních integračních opatření pro cyklisty ve vozovce. Je vždy jednosměrný a zpravidla vyznačený při pravém okraji vozovky. Vyznačuje se jen v místech, kde z různých důvodů nelze vyznačit vyhrazený jízdní pruh.

šířka ochranného pruhu pro cyklisty	1,50 m 1,75 m (2,00 m) v případě, že k ochrannému pruhu přiléhají podélná parkovací stání (2,00 při klesání více než 3 %) minimálně 1,25 m – pouze ve stísněných poměrech a výhradně pouze s přilehlým jízdním pruhem šířky 2,50 m.
šířka přilehlého prostoru jízdního pruhu	2,50 – 3,00 m (nad 2,50 m přípustné pouze s cyklopruhem v základní nebo zvětšené šířce) V případě vysoké intenzity provozu nadměrných vozidel (např. MHD a těžké nákladní dopravy) by šířka přilehlého jízdního pruhu neměla klesnout pod 3,00 m.
princiální způsob průchodu pásu křižovatkou	zachování kontinuity ochranného pruhu pro cyklisty prostoru řadicích pruhů i vlastním prostoru křižovatky (vyznačení vodorovným dopravním značením v prostoru křižovatky)
dopravní režim / vyznačení	Pouze vodorovnou dopravní značkou V2b (1/1/0,125) a V14 umístěnou v ose optimálního průjezdu s ohledem na bezpečnostní odstupy.
relevantní odkazy	TP 179, kapitola 4.3

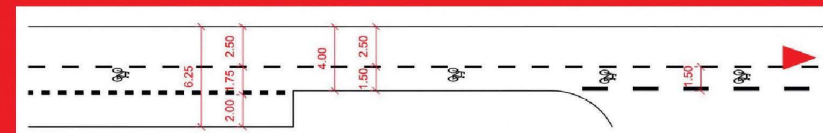
V případě významné hodnoty podélného sklonu komunikace je vhodné poskytnout komfortnější prostorové poměry a vyšší ochranu cyklistům jedoucím do stoupání. V takovém případě lze navrhnout i asymetrické příčné profily komunikací kdy:

- o ve směru do stoupání bude místo ochranného pruhu pro cyklisty realizován vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (výrazně nižší rychlost cyklistů jedoucích do stoupání oproti ostatním vozidlům), případně dánský pás či jiné (jednosměrné) řešení v přidruženém prostoru.
- o ve směru po spádu bude namísto ochranného pruhu pro cyklisty realizován piktogramový koridor TP 179, kapitola 4.6 (vyšší rychlost cyklistů v jízdě po spádu)

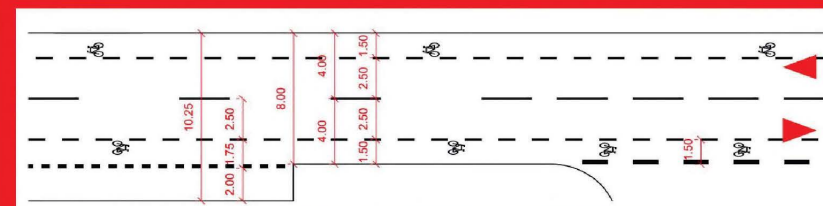
Ve stoupáních se sklonem nad cca 6 % se doporučuje umožnit vždy jízdu do stoupání v přidruženém prostoru.



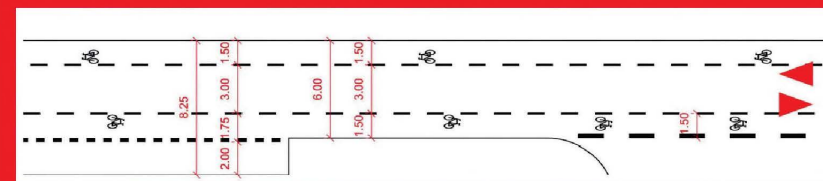
Vzorová provedení ochranného pruhu pro cyklisty dle TP 179



Ochranný pruh pro cyklisty na směrově dělené komunikaci, respektive jednosměrné vozovce

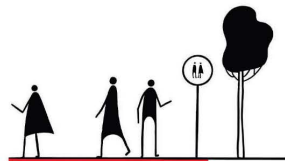


Ochranný pruh pro cyklisty na obousměrné dvoupruhové komunikaci

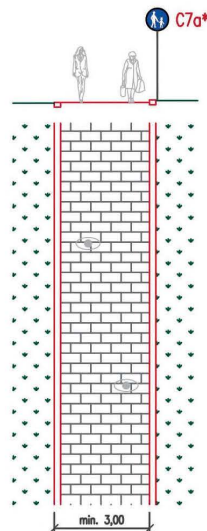


Ochranný pruh pro cyklisty na obousměrné komunikaci bez středové dělicí čáry.

Stežka pro chodce



Stežka pro chodce je standardní řešením pěších vazeb na spojnicích městských čtvrtí a dílčích sídel (vedení podíl komunikace pro motorovou dopravu s oddělením „zeleným pásem“ nebo samostatně v území) a v prostorech modernistického města. Obvykle je stežka pro chodce kombinována se stezkou pro cyklisty (viz dále).

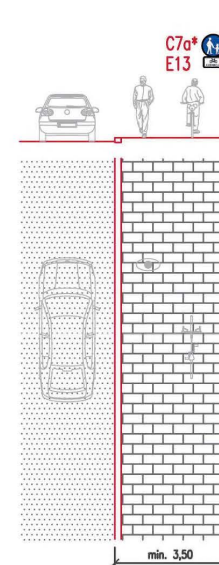


šířka stezky	3,00 m a vyšší (dle intenzit a významu pěší vazby) (minimálně 2,00 m pouze ve stísněných poměrech)
křížení stezky s komunikací pro motorovou dopravu	přechod pro chodce místo pro přecházení
dopravní režim / vyznačení	Vyznačení svíslou dopravní značkou C7a

Stežka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol

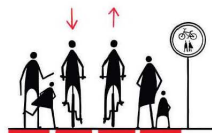


Stežka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol je opatřena „legalizací“ jízdy jízdních kol na chodníku. Používá se zejména při uplatnění tzv. duálního přístupu, případně na samostatných komunikacích pro chodce a cyklisty, pokud je třeba zdůraznit, že cyklista „je hostem“ mezi chodci.



šířka stezky	6,00 m a vyšší na chodníku v ulici s živým parterem 4,50 m a vyšší na chodníku přiléhajícím k budovám se vstupy (minimálně 3,50 m pouze ve stísněných poměrech v omezené délce nebo v případě jednosměrné jízdy cyklistů ve stoupání). 3,50 m a vyšší na chodníku přiléhajícím k zeleni nebo k budovám bez vstupů (minimálně 2,50 m pouze ve stísněných poměrech nebo v případě jednosměrné jízdy cyklistů ve stoupání)
křížení stezky s komunikací pro motorovou dopravu	<ul style="list-style-type: none"> o sružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty (V8c) o kontinuální vedení chodníku přes vyústění vedlejší ulice
dopravní režim / vyznačení	Vyznačení svíslou dopravní značkou C7a+E13
relevantní odkazy	<ul style="list-style-type: none"> ↗ TP 179, kapitola 4.9 ↗ ČSN 73 6110, kapitola 6, kapitola 10.1.2

Stežka pro chodce a cyklisty (společná)

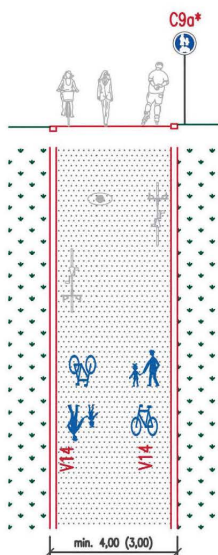


Společná stežka pro chodce a cyklisty je standardní řešením společného provozu chodců a cyklistů v případě samostatně vedené stežky (modernistické město, spojnice sídel či městských čtvrtí).

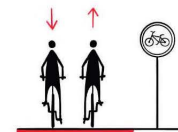
S ohledem na řešení pohybu nevidomých a slabozrakých je vhodné zřizovat vodící linie po obou stranách stežky, aby nedocházelo k pohybu těchto osob v protisměru proti jedoucím cyklistům.

Při vyšších intenzitách chodců či cyklistů se může jednat o konfliktní prostor. V tomto kontextu je třeba důkladně zvažovat vhodnou šířku stežky, příp. segregované vedení pěších a cyklistů. [↗ kapitola 3 \(rozhodovací tabulky\)](#)

šířka stežky	4,00 m a vyšší (dle intenzit a významu pěší vazby) (minimálně 3,00 m)
křížení stežky s komunikací pro motorovou dopravu	sdužený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty (V8c)
dopravní režim / vyznačení	Vyznačení svislou dopravní značkou C9a, možné vyznačení středové čáry (V2a (1/3/0,125), případně V1a (0,125) v místech, kde není vhodné předjíždění) a symbolů chodců a jízdního kola
relevantní odkazy	↗ TP 179, kapitola 4.9 ↗ ČSN 73 6110, kapitola 6, kapitola 10.1.2 ↗ Vyhláška č. 398/2009 Sb.



Stežka pro cyklisty



Stežka pro cyklisty představuje samostatnou komunikaci či pás určenou pouze pro cyklistický provoz (respektive pro případné užití obdobnými prostředky aktivní mobility).

Stežka pro cyklisty může být vedena:

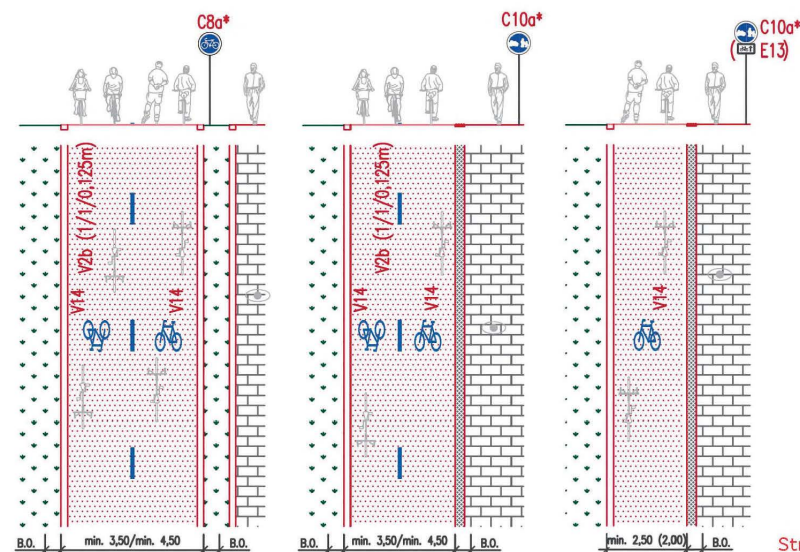
- samostatně v území nebo podél komunikace pro motorová vozidla oddělená „zeleným“ pásem (vždy ve formě obousměrné stežky pro cyklisty)
- v rámci přidruženého prostoru místní komunikace formou obousměrného či jednosměrného cyklistického pásu výškově či jinak fyzicky odděleného od chodníku
- v rámci přidruženého prostoru místní komunikace formou obousměrného či jednosměrného cyklistického pásu ve výškové úrovni shodné s chodníkem



Jednosměrný pás pro cyklisty v přidruženém prostoru komunikace v úrovni chodníku.



Obousměrný cyklistický pás v přidruženém prostoru (stežka pro cyklisty) výškově oddělený od ploch pro pěší.



šířka jednosměrné stezky (pásu)	2,25 m nebo širší (dle výhledových intenzit cyklistické dopravy, respektive významu cyklistické vazby) min. 1,50 m ve stísněných poměrech
šířka obousměrné stezky (pásu)	3,50 m a vyšší (dle intenzit a významu cyklistické vazby) 4,50 m a vyšší (dle intenzit) v případě, že je stezka součástí nadřazené sítě cyklistické infrastruktury (minimálně 2,50 m pouze ve stísněných poměrech)
princiální způsob průchodu pásu křižovatkou či řešení křížení s komunikací pro motorovou dopravu	přejezd pro cyklisty přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce (v případě cyklistického pásu v přidruženém prostoru na úrovni chodníku)
dopravní režim / vyznačení	samostatně vedená stezka pro cyklisty (modernistické město, spojnice sídel či městských čtvrtí) či fyzicky odděleného cyklistického pásu v přidruženém prostoru: Svislá dopravní značka C8a (Stezka pro cyklisty), vyznačení středové čáry V2a (1/3/0,125), případně V1a (0,125) v místech, kde není vhodné předjíždění) a symbolů jízdního kola. V případě šířky 2,50 m ve stísněných poměrech se pro vyznačení středové čáry použije V2b (1/1/0,125). cyklistický pás v přidruženém prostoru na úrovni chodníku: Svislá dopravní značka C10a (Stezka pro chodce a cyklisty dělená), vizuální oddělení plochy určené pro provoz cyklistů (optimálně typem či červeným zabarvením povrchu) a umístění symbolů jízdního kola
relevantní odkazy	↗ TP 179, kapitola 4.9 (4.9.4 Stezka pro cyklisty a 4.9.5 Stezka pro cyklisty dělená) ↗ Vyhláška č. 398/2009 Sb.

Zóna 30



Zóna 30 je standardním dopravním režimem pro obslužné komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110), tj. klidné a zklidněné ulice, klidné sídlištní ulice a v některých případech i zklidněné významné ulice s aktivním parterem.

↗ Strategie aktivní mobility v Praze, kapitola 3 / 4. Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility

Zóna 30 je charakteristická zachováním konvenčního uspořádání uličního prostoru („vozovka“ – „chodník“), zklidněním dopravy a zavedením nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h. To nejen usnadňuje pěším příčné překování ulice, ale obecně poskytuje větší komfort a bezpečnost uživatelům aktivní mobility. Pro zónu 30 platí následující zásady:

- v zóně jsou důsledně aplikována opatření zklidnění dopravy (se zřetelem k pěšímu i cyklistickému provozu)
- křižovatky v zóně jsou standardně řešeny formou zvýšené křižovatkové plochy umožňující pohyb pěších přes křižovátku všemi směry
- vjezdy do zóny jsou zásadně řešeny formou chodníkových přejezdů (dlouhých zpomalovacích prahů integrujících přechod pro chodce či místo pro přecházení) při zachování kontinuity pěší trasy podél významné komunikace (odsunutí začátku zóny 30 od křižovatky je nežádoucí)

- v úseku před významným cílem dopravy (typicky vzdělávací institucí, sportovištěm, komunitním centrem apod. může zóna 30 přejít ve sdílený prostor či pěší chodnu
- pro navrhování chodníků v zóně 30 platí výše uvedená pravidla pro chodník či živý chodník

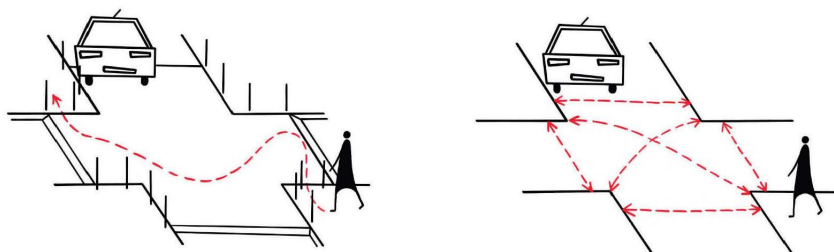
V zónách 30 je řešen pohyb cyklistů ve vozovce společně s ostatními vozidly, a to bez specifických integračních či segregáčních opatření. Pohyb cyklistů je však nutné zohlednit při stavebně-technickém provedení zklidňovacích opatření. ↗ TP 218, kapitola 3.6.2

Pokud je daný úsek zóny 30 součástí hlavní sítě cyklistické infrastruktury (viz kapitolu 3.2.1), zvýrazní se pohyb cyklistů prostřednictvím vodorovné dopravní značky V20 umístěné v ose jízdního pruhu.



stavební řešení / uspořádání pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů	standardně dle pravidel pro zóny 30 ↗ TP 218 Navrhování zón 30 ↗ Manuál tvorby veřejných prostranství, kapitola C.1.2 vjezdy do zóny jsou standardně realizovány formou chodníkových přejezdů (dlouhých zpomalovacích prahů integrujících funkci přechodu pro chodce či místa pro přecházení)
řešení pohybu chodců	podélný pohyb chodců je zajištěn prostřednictvím chodníků dle pravidel pro: chodník ↗ kapitola 4, str. 61 živý chodník ↗ kapitola 4, str. 62 příčný pohyb chodců je zajištěn primárně formou příslušně stavebně provedených míst pro přecházení a přechodů pro chodce dle národních norem a technických podmínek, respektive prostřednictvím zvýšených křižovatkových ploch
řešení pohybu cyklistů	pohyb cyklistů standardně ve vozovce (bez další specifických opatření) provedení veškerých prvků zklidnění dopravy musí umožňovat bezproblémový pohyb cyklistů případné jednosměrné komunikace vždy formou cykloobousměrek
princiální řešení křižovatek	standardně formou zvýšených křižovatkových ploch (přednost zprava) pokud je ulice v rámci zóny 30 jednosměrná pro motorovou dopravu, pro cyklistickou dopravu se vždy realizuje formou cykloobousměrky (odkaz) Cykloobousměrka
dopravní režim / vyznačení	svislou dopravní značkou IZ8a (Zóna 30)

Křižovatky v zónách 30 jsou standardně řešeny formou zvýšených křižovatkových ploch umožňující volný pohyb chodců ve všech přímých (i diagonálních vazbách.)



ČSN 73 6110 k Zónám 30

Ustanovení 4.1.1. (Všeobecné zásady řešení místních komunikací)

[...]

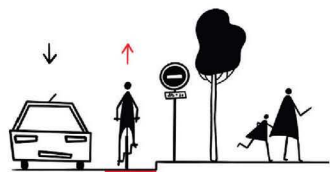
Základním nástrojem zklidňování dopravy na obslužných komunikacích je snižování dovolené rychlosti na 30 km/h, tj. navrhování zón s omezenou rychlostí. Tato opatření na současné komunikační síti mohou být jen organizačního charakteru, ale mají být podpořena stavebními opatřeními. Na novostavbách nebo rekonstrukcích musí sledovanému záměru odpovídat jak návrh stavby, tak navrhované stavební úpravy.

[...]

Vzorové provedení vjezdu do Zóna 30 dle TP218

Řešení vjezdu do Zóny 30 z obslužné komunikace přes dlouhý práh.

Cykloobousměrka



Cykloobousměrka představuje nástroj zajištění prostupnosti cyklistů v území a zajišťuje obousměrný provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru ulic, ve kterých motorová vozidla mohou jet pouze jedním směrem (jednosměrka). Každá pro automobily jednosměrná ulice by měla umožňovat obousměrný pohyb cyklistů.

↗ Strategie aktivní mobility v Praze, kapitola 3 / 2. Snadná prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů

Konkrétní podoba závisí na typu komunikace a šířkových poměrech.

Použití jednotlivých typů řešení cykloobousměrky odpovídá použití příslušných typů cyklistických opatření, ze kterých podoba cykloobousměrky vychází (dánský pás, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, ochranný pruh pro cyklisty atd.)

šířka jízdního pruhu pro cyklisty

1,50 m či širší (2,00 m při umožnění souběžné jízdy cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu) dle výhledových intenzit cyklistické dopravy, respektive významu cyklistické vazby a prostorových možností

1,75 m či širší (2,75 m při umožnění souběžné jízdy cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu) v případě, že k ochrannému pruhu přiléhají podélná parkovací stání

minimálně 1,25 m – pouze ve stísněných poměrech a jiných odůvodněných případech

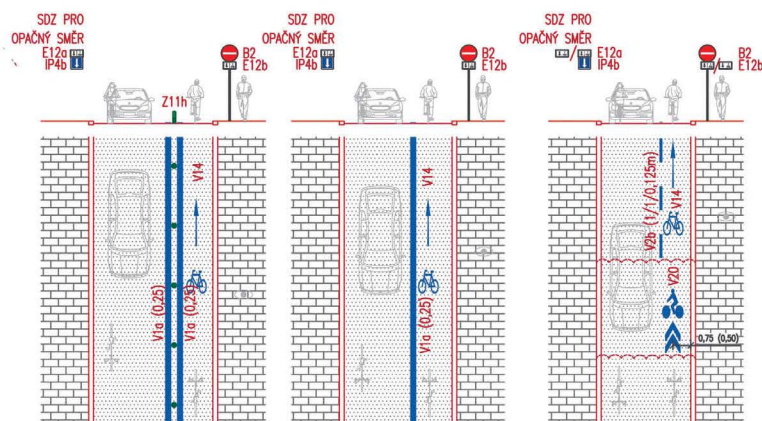
Šířka vozovky cykloobousměrky bez protisměrného jízdního pruhu

od 3,0 m až 4,0 m dle podmínek v TP 179 (30 km/h, frekvence vozidel)

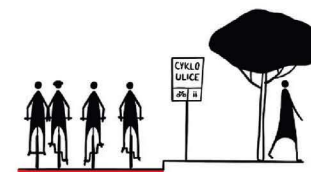
Minimální šířka vozovky bez protisměrného jízdního pruhu závisí na místních podmínkách (délka úseku, parkování, sklonové a směrové poměry, rychlost, apod.)

relevantní odkazy

↗ TP 179, kapitola 4.3



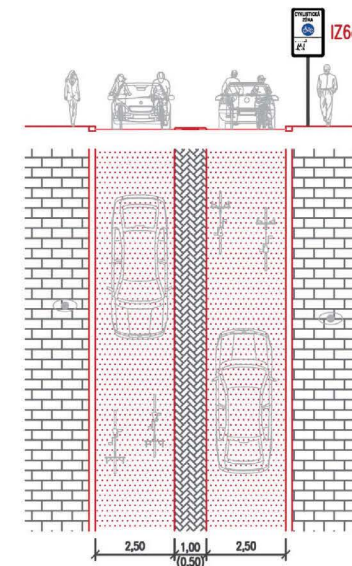
Cyklistická ulice



Cyklistická ulice je standardním prvkem cyklistické infrastruktury. Jedná se o místní komunikaci rozdělenou na „vozovku“ a „chodník“, přičemž v rámci hlavního dopravního prostoru je upřednostněn pohyb cyklistů. Cyklistická ulice je prakticky ekvivalentem zóny 30, kterou však prochází významná cyklistická vazba a je součástí hlavní či nadřazené sítě cyklistické infrastruktury (viz kapitola 3.2).

Z hlediska příčného uspořádání může mít cyklistická ulice podobu:

- se standardní vozovkou (zejména v případě dodatečného „přeznačení“ běžné ulice na cyklistickou ulici)
- s vozovkou se středním pásem z odlišného typu povrchu (tato varianta by měla být zvolena při novostavbách či rekonstrukcích)



Řešení křižovatek cyklistické ulice s dalšími obslužnými komunikacemi musí zajistit kontinuitu cyklistické ulice přes křižovatku, včetně vyznačení hlavní pozemní komunikace ve směru cyklistické ulice.

Cyklistická ulice se standardní vozovkou		Cyklistická ulice se středním pásem z odlišného typu povrchu	
šířka vozovky	min. 5,5 m (2x a = 2,75 m) max. 6,5 m (2x a = 3,25 m)	rozměry jízdních pásů a šířka vozovky	šířka jízdního pásu: 2,50 m šířka středového pásu s odlišným typem povrchu: 0,50 – 1,50 m (standardně 1,00 m) celková šířka vozovky: 5,50 – 6,50 m
princi-piální řešení křižovatek	standardní, obdobně jako u Zóny 30 u křižovatek cyklistické ulice s ostatními obslužnými komunikacemi vyznačení hlavní pozemní komunikace ve směru cyklistické ulice a zdůraznění vedení cyklistické ulice prostřednictvím vodorovného dopravního značení	princi-piální řešení křižovatek	zachování prostorového uspořádání cyklistické ulice i v křižovatce, vyznačení hlavní pozemní komunikace ve směru cyklistické ulice
dopravní režim / vyznačení	Vyznačení svislou dopravní značkou IZ 9a a vodorovnou dopravní značkou V20. Vhodné použití červeného zvýraznění, zejména na začátku a na konci cyklistické ulice.	dopravní režim / vyznačení	Vyznačení svislou dopravní značkou IZ 9a a vodorovnou dopravní značkou V20. Vhodné užití červeně probarveného asfaltu, případně jiného povrchu ↗ <i>Povrchy ploch pro pěší a cyklistické infrastruktury</i>
rele-vantní odkazy	↗ TP 179, kapitola 4.7		

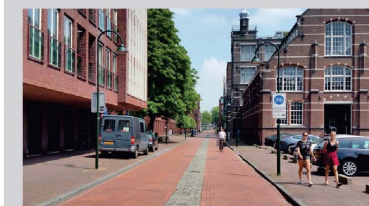
Cyklistická ulice



Cyklistická ulice je ulicí, která je primárně určena cyklistickému provozu, respektive je v ní preferován cyklistický provoz před provozem ostatních vozidel. Cyklistům umožňuje dosahovat relativně vysokou cestovní rychlost a bezpečnost provozu, proto je cyklistická ulice typicky zřizována jako součást hlavních cyklistických tras v území. Koncept cyklistické ulice má kořeny v Nizozemí, nicméně do své právní úpravy jako specifický dopravní režim ji implementovala řada evropských států (například Belgie, Dánsko, Německo, či Rakousko). V Česku je ne zcela ideálně implementována do Zákona č. 361/2000 Sb. formou „cyklistické zóny“ a je žádoucí zásadní korekce právní úpravy.



Příklad cyklistické ulice se standardní vozovkou (Bremen, Německo).



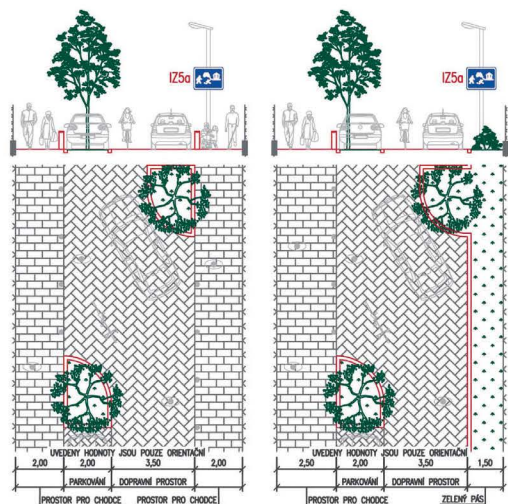
Příklad cyklistické ulice se středním pásem z odlišného typu povrchu (Delft, Nizozemí).

Obytná zóna



Obytná zóna je dopravním režimem a způsobem řešení uličního prostoru ve zklidněných ulicích s nízkými intenzitami automobilové dopravy v residenčních oblastech s nízkou obytnou zástavbou. Hlavním principem je jedna výšková úroveň, důsledná aplikace opatření zklidnění dopravy a rovnost všech uživatelů prostoru (obdobně jako sdílený prostor). Pohyb cyklistů je tu v dopravním prostoru společně s chodci i ostatními vozidly.

stavební řešení / uspořádání pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů	standardně dle pravidel pro obytné zóny ↗ TP 103 <i>Navrhování obytných a pěších zón</i> ↗ Vyhláška č. 398/2009 Sb. vjezdy do zóny jsou standardně realizovány formou chodníkových přejezdů (dlouhých zpomalovacích prahů integrujících funkci přechodu pro chodce či místa pro přecházení)
princiální řešení křižovatek	přednost zprava
dopravní režim / vyznačení	svislou dopravní značkou IZ5a Obytná zóna
relevantní odkazy	↗ TP 103 <i>Navrhování obytných a pěších zón</i> ↗ TP 179, kapitola 6.6 ↗ ČSN 73 6110, kapitola 3.1.10 ↗ Vyhláška č. 398/2009 Sb.



SPE CIFI KACE

5/

Další specifická pravidla řešení aktivní mobility

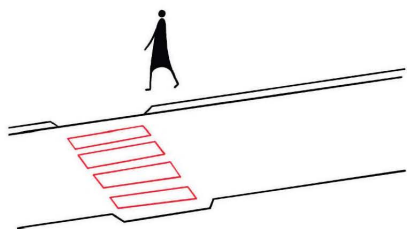
- Přečody pro chodce, místa pro přecházení
- Oblasti zastávek a přestupních bodů veřejné dopravy
- Specifické aspekty cyklistických opatření podél tramvajového pásu
- Interakce cyklistických opatření a vyhrazeného jízdního pruhu pro vozidla veřejné dopravy
- Parkování jízdních kol
- Piktogramový koridor pro cyklisty
- Povrchy ploch pro pěší a cyklistické infrastruktury
- Provedení dopravního značení

5/ Další specifická pravidla řešení aktivní mobility

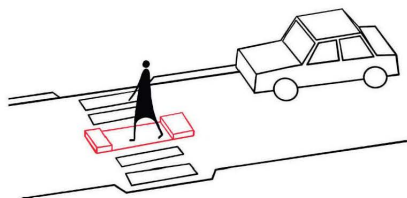
řešení aktivní mobility

Přechody pro chodce, místa pro přecházení

Přechody pro chodce a místa pro přecházení musí vždy logicky navazovat na pěší vazby v území. Pěší vazba musí být vždy zajištěna na všech ramenech křižovatky, v mezikřižovatkovém úseku pak právě v návaznosti na pěší vazby v území, vstupy do významných budov či zastávky a stanice veřejné dopravy.



Přechod pro chodce zajišťuje přecházení přes vozovku s preferencí pěšího pohybu.

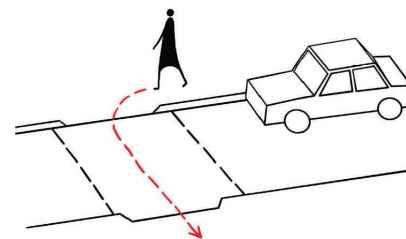


Na přechod pro chodce je vhodné vložit dělicí ochranný ostrůvek, který umožní chodci rozfázovat přecházení jízdních pruhů, zejména při vyšších intenzitách provozu (komunikace zatížená motorovou dopravou). Při doplňování ochranných ostrůvků je třeba mj. zvážit, aby nevzniklo nebezpečné hrdlo pro cyklisty pohybující se ve vozovce.

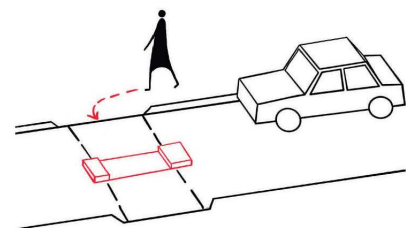
Řešení křížení pěší vazby s hlavním dopravním prostorem komunikace formou **přechodu pro chodce** se realizuje zejména pokud se jedná o:

- pěší vazbu v rámci významných ulic či ulic zatížených motorovou dopravou, a to jak v případě příčných vazeb, tak i v případě podélných pěších vazeb přes vedlejší (boční) ulice do těchto ulic ústících
- pěší vazbu v rámci prostoru zastávky veřejné dopravy, či navazující nebo směřující na zastávku, stanici či přístupný bod veřejné dopravy *→ kapitola 5, str. 90 → Standard zastávek PID, kapitola 02.A*
- pěší vazbu navazující na vstup do významné budovy či pěší vazbu, která je součástí pěších tras do školských, sportovních či kulturních institucí
- pěší vazbu užívanou ve větší míře dětmi nebo osobami se sníženou možností pohybu a orientace
- další lokality, která splňují podmínky pro umístění přechodu pro chodce dle platných technických norem

Pěší vazby přes vyústění zklidněných ulic na hlavní komunikaci se řeší přednostně kontinuálním vedením chodníku. V ostatních případech je možné realizovat místa pro přecházení.



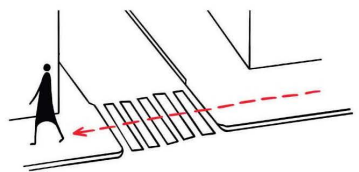
Místo pro přecházení umožňuje vozovku bezpečně přecházet, avšak bez zákonné přednosti pěšího provozu.



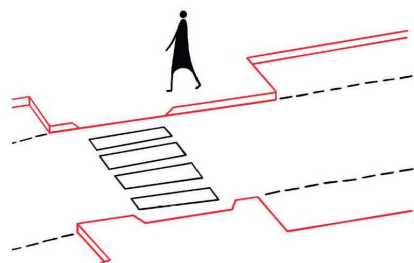
Na místo pro přecházení je žádoucí vložit ochranný ostrůvek, který umožní chodci rozfázovat přecházení jízdních pruhů, zejména při vyšších intenzitách provozu (komunikace zatížená motorovou dopravou).

Pro realizaci přechodů pro chodce či míst přecházení platí následující zásady:

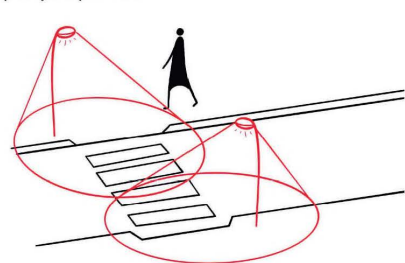
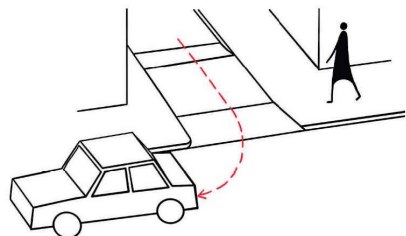
- stavební provedení přechodů pro chodce či míst pro přecházení má být v rámci ulice či uceleného úseku shodné (zásada shodných řešení shodných situací)
- u dvoupruhových komunikací je preferováno řešení neřízeného přechodu pro chodce s dělicím ochranným ostrůvkem a přísvětlením, u komunikací s nižšími intenzitami je možná varianta bez ostrůvku
- přechody pro chodce přes vícepruhové komunikace jsou standardně řešeny s využitím světelné signalizace
- stavební provedení přechodu musí být takové, aby přirozeně zklidňovalo dopravu, délka přechodu byla co nejkratší a zajišťovalo vzájemnou viditelnost chodce a vozidla (řidiče), a to zejména žádoucím vysazením (rozšířením) chodníkových ploch a zamezením zastavení a stání vozidel v rozhledovém trojúhelníku
- přechody pro chodce i místa pro přecházení mohou být integrovanou součástí zvýšených křižovatkových ploch. *→ Zóna 30, kapitola 4, str. 75*



Žádoucí je zachování přímé trasy chůze (bez zacházek / ztracených vzdáleností) přes boční ulice. Oddalování přechodu od přirozené přímé linie je zcela nevhodné.



Vysazené chodníkové plochy a fyzické zajištění rozhledového trojúhelníku stavebním provedením přechodu je standardním řešením a mělo by být uplatňováno vždy. Místo však nemělo vytvářet nebezpečné hrdlo pro cyklisty pohybující se ve vozovce. Do tohoto prostoru lze efektivně umístit parkování jízdních kol, avšak při respektování specifik dané lokality a zachování bezpečného pohybu pěších.



Přechod pro chodce je standardně vybaven přísviscím prostoru přechodu.

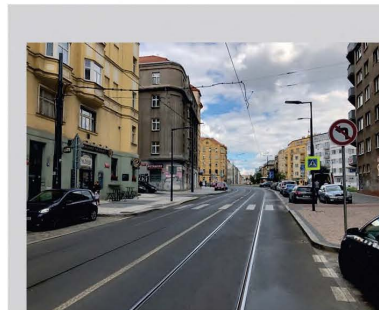
Přechody pro chodce lze v kontextu okolních pěších a cyklistických vazeb kombinovat i s přejezdy pro cyklisty.

↗ ČSN 73 6110

↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola C.2.3*

U napojení boční ulice je standardním řešením zvýšení vozovky na úroveň chodníku a zachování směrové i materiálové kontinuity chodníku. Pěší vazby přes vyústění zklidněných ulic na hlavní komunikaci se řeší přechodem pro chodce nebo místem pro přecházení (integrovaným do dlouhého příčného prahu).

Toto řešení se zvolí jako v případě napojení běžné ulice (zóny 30), tak v případě napojení sdíleného prostoru či obytné zóny.



Příklad přechodu pro chodce s vysazenými chodníkovými plochami, stavebním zajištěním volnosti příslušných rozhledových trojúhelníků a přísviscím přechodu.



Příklad zachování výškové kontinuity chodníku v místě přecházení přes boční komunikaci.



Příklad přejezdu pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce.

Oblasti zastávek a přestupních bodů veřejné dopravy

Umístění zastávek veřejné dopravy v území by mělo zohledňovat plošnou obsluhu území i logicky navazovat na pěší vazby v něm. ↗ *Standard zastávek PID, kapitola 01.D*

Prostor zastávky je specifickým prostranstvím v rámci ulice a je jej třeba řešit komplexně s ohledem na provoz veřejné dopravy, přístup cestujících na zastávková stanoviště i zachování prostupnosti území. ↗ *Standard zastávek PID, kapitola 02*

Přístup na zastávky veřejné dopravy musí být jednoduchý, příjemný a bezpečný pro všechny skupiny uživatelů veřejné dopravy. Pěší trasa na zastávku musí být přímá, jednoduchá, bezbariérová, bez ztracených spádů i vzdáleností. Přístup na zastávkové stanoviště musí být zajištěn z obou stran ulice v obou jeho čelech. ↗ *Standard zastávek PID, kapitola 02*



Plochy přednádražních prostorů i přestupních bodů veřejné dopravy by měly zajišťovat přímé, krátké a intuitivní přestupní vazby a vytvářet kvalitní podmínky pro multimodální chování, zejména kombinování aktivní mobility a veřejné dopravy ↗ *Standard zastávek PID, kapitola 04 a kapitola 05*

Zastávky, stanice a přestupní body veřejné dopravy jsou významnými cíli pěší dopravy v území, proto pěším trasám vedoucím k nim by měla být věnována specifická pozornost:

prioritní pěší trasy	přednádražní prostory (prostory kolem významných železničních stanic a zastávek), prostory před stanicemi metra a pěší trasy k nim
důležité pěší trasy	přednádražní prostory (prostory kolem méně významných železničních stanic a zastávek) a pěší trasy k nim pěší trasy mezi významnými cíli v území a příslušným tramvajovým či autobusovým zastávkám
důležité pěší trasy nebo standardní pěší trasy	pěší trasy k tramvajovým a autobusovým zastávkám

Z hlediska cyklistické dopravy je primárně nutné zajistit bezpečný a plynulý průjezd cyklisty prostorem zastávky. Ty kladou zvláštní nároky na vyřešení uspokojivé interakce průjezdu cyklistů a lokálně zvýšené frekvence chodců, i potřeby zajistit bezpečný nástup a výstup z vozidel, které je obtížné naplnit zvláště ve stísněných prostorových poměrech.

Základní pravidla pro řešení pohybu cyklistů v prostorů zastávky definují platné koncepční dokumenty Prahy. ↗ *Standard zastávek PID, kapitola 02.B* ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola C.2.6*

Standard zastávek PID



Požadavky na řešení prostoru zastávek i přestupních bodů veřejné dopravy na území Prahy, včetně zajištění přístupu a propojování aktivní mobility a veřejné dopravy, definuje dokument Standard zastávek PID.

standardzastavek.pid.cz

Tyto standardy nad rámec těchto koncepčních dokumentů i nad rámec ustanovení národních technických norem a podmínek doporučují následující specifická ustanovení:

Specifické aspekty zastávek s mysem pojížděným cyklisty ("cyklovídeň").

- Nežřizuje se v klesání nad 1 %.
- Mimo stoupání přesahující 2 % se na vjezdu doplňuje optickou brzdou pro přijíždějící cyklisty, případně dalšími opatřeními.
- Zastávku s pojížděným mysem lze zřídit i pro autobusovou dopravu v zastávce kategorie E v případě, že nelze (nebo není vhodné) pojíždět zastávkový záliv a frekvence spojů na zastávce zastávky je malá.

Chodník s povolenou jízdou kol v zastávce. Realizuje se u zastávek kategorie Db a E (výjimečně Da) podle standardů zastávek PID, nelze-li současně vést cyklisty odděleně.

- Průjezd může být jednosměrný (náhoda cyklovídeň) i obousměrný.
- V návaznosti na jízdu cyklistů v HDP se předpokládá duální řešení, tj. Je vždy možný i průjezd cyklistů ve vozovce.
- V klesání se doplňuje optickou brzdou a výstrahou.
- Je také vhodné nařídit cyklistům jízdu sníženou rychlostí.

Specifické aspekty cyklistických opatření podél tramvajového pásu

Chodník s jízdou kol v zastávce mimo nástup a výstup cestujících je možné realizovat v zastávkách kategorie Da, Db a E podle Standardu zastávek PID. Realizuje se jako chodník s povolenou jízdou kol (viz výše), na kterém je průjezd povolen pouze, když v zastávce nestanicuje žádné vozidlo (autobus, tramvaj). Ve chvíli, kdy jsou v zastávce odbavování cestující, smí cyklista kolo přes zastávku pouze vést. Toto řešení je funkční obdobou §16/1 zákona 361/2000, přikazujícímu ve vozovce zastavení za vozidlem veřejné dopravy stanicujícím v místě bez ostrůvku.

- Zastávka s jízdu kol mimo nástup a výstup cestujících se zřizuje v prostorově stísněných podmínkách.
- Pohyb pěších na zastávce může být vyšší, než je-li jízda na kole povolena trvale.
- Realizace: Dodatkovou tabulkou ("cyklistům vjezd povolen, není-li v zastávce vozidlo")

Obecně je žádoucí vést cyklistickou dopravu mimo tramvajové koleje tak, aby se minimalizovala křížení kolejí pod ostrým úhlem při vjíždění do tramvajových kolejí a zpět. Zejména nežádoucí je takový manévr na sběrných komunikacích se základní rychlostí 50 km/h, kdy jsou na bezpečnou jízdu cyklisty kladeny dva protichůdné požadavky: co nejvyšší rychlost pro bezpečné řazení do proudu vozidel a co nejnižší rychlost pro bezpečné křížení pravé kolejnice. Při návrhu je proto třeba rozlišovat situace, kdy tramvajová trať není pojížděna automobily (nebo je provoz velmi slabý) a pojížděné tramvajové trati situace na zatížených komunikacích.

Při vedení cyklistů v tramvajových kolejích je též znemožněno předjetí cyklisty tramvají, což má negativní dopad na spolehlivost a cestovní rychlost provozu tramvajové dopravy.

Nedoporučuje se zřizovat profily dovolující předjetí cyklisty tramvají bez minimálně metrového bočního odstupů (vzdálenost obruby od pravé kolejnice mezi 1,25 a 2,0 metru).

Interakce cyklistických opatření a vyhrazeného jízdniho pruhu pro vozidla veřejné dopravy

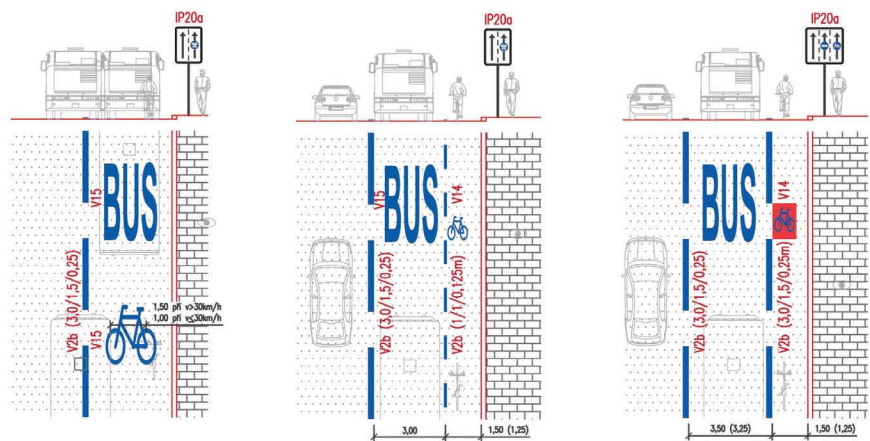
Vyhrazené jízdni pruhy pro vozidla veřejné dopravy jsou významným prvkem preference veřejné dopravy a zajišťují přednostní, plynulý a rychlý průjezd autobusů veřejné dopravy (PID) po místní komunikaci. Obvykle se vyhrazené jízdni pruhy vyskytují v ulicích zatížených motorovou dopravou.

Pokud je vyhrazený jízdni pruh pro autobusy situován při pravém okraji vozovky, je nutné povolit užívání tohoto vyhrazeného jízdni pruhu i cyklisty. V tomto případě se primárně nejedná o opatření pro podporu cyklistické dopravy, ale opatření k zajištění bezpečnosti pohybu cyklistů v hlavním dopravním prostoru takové komunikace. Vedení frekventované cyklistické trasy po frekventovaném BUS pruhu má negativní dopad na plynulost jízdy cestujících v MHD. Toto opatření zajišťuje, že se cyklista může legálně pohybovat při pravém okraji vozovky. V případě, že by provoz cyklistů nebyl ve vyhrazeném jízdni pruhu umožněn, legální pohyb cyklistů by probíhal

na rozhraní vyhrazeného jízdni pruhu a přilehlého jízdni pruhu, což je v rozporu s principy bezpečnosti silničního provozu.

Pokud to prostorově umožňují, je vhodné rozšířit vyhrazený jízdni pruh pro vozidla veřejné dopravy na hodnotu 4,50 m a vyznačit v rámci něj ochranný pruh pro cyklisty, čímž je již zajištěna možnost předjíždění cyklistů vozidly veřejné dopravy, aniž by vozidla veřejné dopravy musel vybočovat z vyhrazeného jízdni pruhu do přilehlého jízdni pruhu *↗ Zákon č. 361/2000 Sb, § 17, odst. 6*

V případě, že je daná komunikace součástí hlavní sítě cyklistické infrastruktury a ta je realizována formou vyhrazeného jízdni pruhu pro cyklisty, je nutné vyznačit vyhrazený jízdni pruh pro cyklisty při pravém okraji vozovky a souběžně s ním vyhrazený jízdni pruh pro autobusy.



Parkování jízdních kol

Místa k odstavení a parkování jízdních kol jsou důležitou a nedílnou součástí cyklistické infrastruktury. Pro odstavná či parkovací místa pro jízdní kola platí následující hlavní zásady:

- **Vhodné pro daný účel**
Provedení, stavební řešení i model provozování parkovacích stání pro jízdní kola by měl odpovídat danému účelu i kontextu místa.
- **Bezpečné**
V případě parkování jízdních kol v soukromých či vnitřních prostorách by tyto prostory měly být zabezpečené či pod přiměřeným dohledem. V případě umístění parkovacích stojanů ve veřejném prostranství by se mělo jednat o logická, dobře viditelná a dobře osvětlená místa s přirozeným dohledem.
- **Dobře umístěné**
Parkovací stání by měla být vhodně umístěná, pohodlně a přímo dostupná, co nejblíže příslušnému cíli.
Parkování jízdních kol a umístování stojanů by nemělo překážet nebo dokonce ohrožovat cestující a pěší, přicházející a vyčkávací na zastávce.
Umístění parkovacích stojanů by mělo být vždy umístěno mimo vodící linie pro nevidomé, a to tak, aby do nich nezasahovala ani u stojanu zaparkovaná jízdní kola. Rovněž by nemělo narušovat rozhledové poměry na přechodech pro chodce, místech pro přecházení či v křižovatce.

- **Brát v úvahu různé typy jízdních kol**
Parkovací kapacity musí vyhovovat různým typům a velikostem jízdních kol.
- **Poskytovat dostatečnou kapacitu**
Parkovací místa by měla poskytovat dostatečnou kapacitu pro parkování jízdních kol, a to zejména v kontextu typů místa a okolních cílů.

Základní rozměry odstavných a manipulačních prostorů dle TP 179

- Plocha nezbytná pro odstavení jednoho běžného jízdního kola: 0,90 m (0,80 m) × 2,00 m
- Plocha nezbytná pro odstavení dvou běžných jízdních kol vedle sebe: 1,00 (2 × 0,50) m × 2,00 m
- Půdorysný rozměr minimálního manipulačního prostoru pro běžné jízdní kolo: 2,20 × 0,90 m

Orientační hodnoty parkovacích potřeb pro výpočet potřebné kapacity

typ budovy/cíle	orientační kapacita parkovacích míst	umístění parkovacích míst
OBYTNÉ BUDOVY		
obytné budovy (rezi- denční parkování)	1 parkovací místo na jednu obytnou místnost	primárně uvnitř obytných budov (zabezpečené) dostupné z uliční úrovně
velcí zaměstnavatelé		
zaměstnanci	1 parkovací místo na 5-10 pracovních míst	primárně uvnitř budovy / areálu zaměstnavatele, kryté a zabezpečené
návštěvníci / zákazníci	dle obratu návštěvníků či zákazníků (orientačně 1 parkovací místo na 5-20 pracovních míst)	uvnitř budovy / areálu nebo v uličním prostoru
VZDĚLÁVACÍ INSTITUCE A SPORTOVIŠTĚ		
mateřské, základní školy a střední školy	1 parkovací místo na 3-10 žáků	uvnitř budovy dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání v rámci areálu školy
vysoké školy a vyšší odborné školy	1 parkovací místo na 3-10 studentů	uvnitř budovy dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání v rámci campusu
nakupování		
obchody s potravinami	1 parkovací místo na 30 – 50 m ² prodejního prostoru	v uličním prostoru (veřejném prostranství)
další obchody	1 parkovací místo na 100–200m ² prodejního prostoru	v uličním prostoru (veřejném prostranství)
obchodní centra	1 parkovací místo na 100 m ² prodejního prostoru	uvnitř budovy obchodního centra dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání
ZASTÁVKY A STANICE PID		
B+R u železničních stanic a zastávek	dle obratu stanice a umístění stanice v území (orientačně 1 parkovací místo na 10 cestujících obratu stanice)	vnitřní prostory ve výpravní budově dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání v přednádražním prostoru
B+R u stanic metra		vnitřní prostory vestibulu stanice metra nebo krytá venkovní stání v předstaničním prostoru
tramvajové a auto- busové zastávky	orientačně 2-5 parkovacích míst na zastávku	v uličním prostoru (veřejném prostranství)
SPORTOVNÍ, ZÁBAVNÍ A KULTURNÍ AKTIVITY		
sportoviště	1 parkovací místo na 2-5 návštěvníků	uvnitř budovy dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání v areálu nebo stání v uličním prostoru (veřejném prostranství)
knihovny, komunitní centra, domy dětí a mládeže	1 parkovací místo na 2-10 návštěvníků	uvnitř budovy dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání v areálu nebo stání v uličním prostoru (veřejném prostranství)
zoo	dle obratu návštěvníků (orientačně 1 parkovací místo na 1000 m ² plochy)	krytá venkovní stání v rámci areálu či před vstupem
stadiony	1 parkovací místo na 10–30 sedadel	uvnitř budovy dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání

Parkování jízdních kol v obytných budovách

Součástí výstavby a či rekonstrukcí obytných budov by mělo být zřízení místností určených pro odstavení jízdních kol obyvatel budovy (koláren), a to v uliční úrovni, přístupné komfortně a co nejpřímějším přístupem a adekvátně zabezpečené. Kolárny mohou být součástí interiéru budovy, případně být umístěny v rámci pozemku mimo veřejné prostranství (viz výše).

Návrh na doplnění § 34 do Pražských stavebních předpisů

§ 34

Požadavky na odkládání jízdních kol

(1) Stavby se vybavují prostory k odkládání jízdních kol s kapacitou podle konkrétního záměru a umístění stavby.

(2) Plochy pro odkládání jízdních kol návštěvníků se zřizují jako veřejně přístupné a musí umožnit uzamčení jízdního kola. Tyto se zřizují zejména u staveb občanské vybavenosti. Místa pro uschování jízdních kol trvalých uživatelů staveb se zřizují mimo veřejně přístupný prostor v úrovňově přístupných a uzamykatelných kolárnách. Kolárny se rozumí interiérový prostor uzavřený stavebními konstrukcemi či exteriérový prostor převážně uzavřený a vymezený stavebními konstrukcemi. V místě stání jízdních kol musí být prostor zastřešen

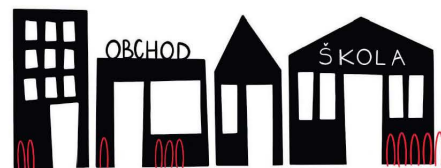
Parkování jízdních kol v uličním prostoru

Pro parkování jízdních kol v uličním prostoru jsou umísťovány cyklostojany.

↗ *Katalog prvků ve veřejných prostranstvích*

S výjimkou odpočívek, kde se nepředpokládá větší vzdálení se uživatele od kola, se nepřipouští umísťování stojanů, které nedovolují pohodlné připoutání jízdního kola za rám (stojany na přední kolo, tzv. "drátolamy").

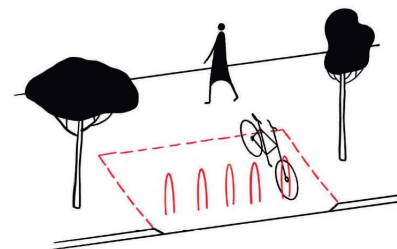
Pro umísťování cyklostojanů v uličním prostoru platí následující pravidla:



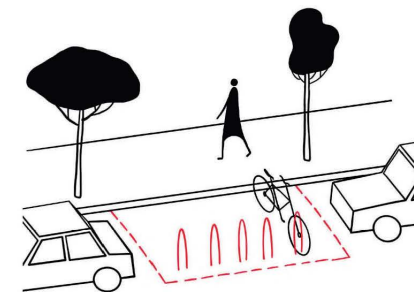
V každé ulici by měla být poskytnuta přiměřená kapacita pro parkování kol, která by měla být rovnoměrně rozmístěna po délce ulice s vyšší koncentrací na nárožích. Množství stojanů by mělo odpovídat potenciální zátěži daného místa cyklistickou dopravou i prostorovým možnostem konkrétního prostranství.

U významných cílů jsou cyklostojany umísťovány dle prostorových možností co nejbliže jejich vchodu a v kontextu skutečnosti, zda jsou v cíli poskytovány kapacity pro parkování kol návštěvníků i v rámci objektu či areálu. ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola C.2.6*

Samozřejmostí je umísťování cyklostojanů tak, aby nebyly narušeny požadavky bezbariérovosti, zejména z hlediska vodicích linií pro nevidomé a slabozraké.

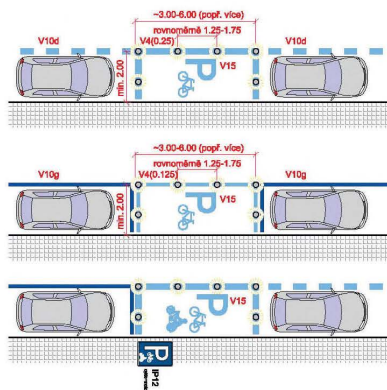


Cyklostojany je v uličním prostoru vhodné umísťovat v přidruženém prostoru, a to vždy tak, aby byla zachována kontinuita efektivní šířky chodníku. Vhodná umístění jsou například v linii se stromořadím či dalšími prvky mobiliáře či začlenění do vegetačního pásu podél fasády domu. V rámci významných veřejných prostranství je obecně důležitá umísťování cyklostojany tam, kde nevytváření prostorovou překážku. Není-li povolena jízda v přidruženém prostoru, musí být stojany v přidruženém prostoru snadno bezbariérově dostupné z vozovky (například přes snížené obruby vjezdů či přechodů pro chodce v těsné blízkosti).

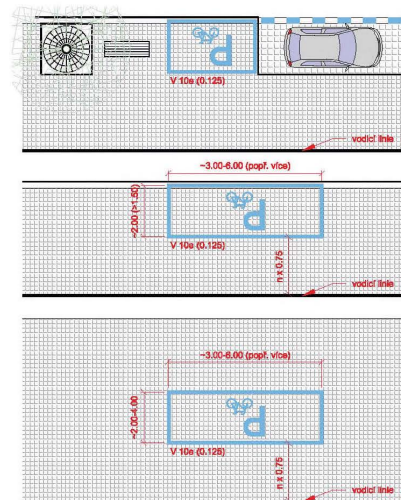


Cyklostojany je možné umísťovat i do „hnízd“ v parkovacím pásu v rámci hlavního dopravního prostoru, a to zejména v ulicích bez stromořadí či „furniture zone“.

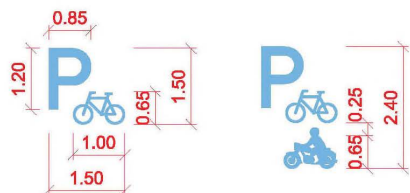
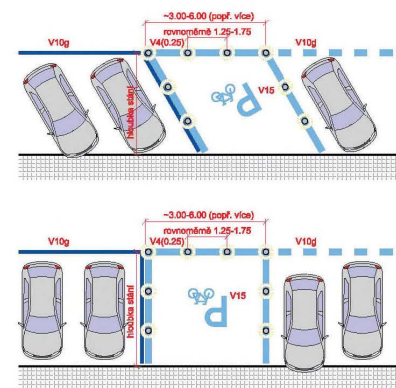
Podrobnosti umísťování cyklostojanů ve veřejných prostranstvích stanovuje Manuál tvorby veřejných prostranství ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola C.2.6 a D.5.2*



- o ohraničení vodicí čarou V 4 (§. 0,25 nebo 0,125 dle kontextu – viditelnost, návaznosti čar atd.)
- o vždy doplněné sloupky – buď balisety na čáře V 4, resp. jiné sloupky uvnitř (0,5 m od osy V 4)
- o pokud je určeno i pro motocykly, doplní se SDZ IP 12 s příslušnými symboly
- o vždy doplněné VDZ V 15 s písmenem "P" a symbolem jízdního kola, resp. též motocyklu
- o výhledově potenciálně možnost ukotvení stojanového hnízda v rámci vymezeného prostoru



- o ohraničení vodicí čarou V 4 (§. 0,25 nebo 0,125 dle kontextu – viditelnost, návaznosti čar atd.)
- o vždy doplněné sloupky – buď balisety na čáře V 4, resp. jiné sloupky uvnitř (0,5 m od osy V 4)
- o pokud je určeno i pro motocykly, doplní se SDZ IP 12 s příslušnými symboly
- o vždy doplněné VDZ V 15 s písmenem "P" a symbolem jízdního kola, resp. též motocyklu
- o výhledově potenciálně možnost ukotvení stojanového hnízda v rámci vymezeného prostoru



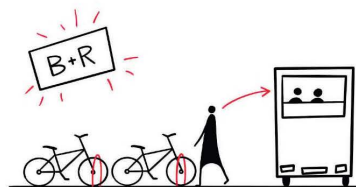
pouze cyklo
standardně
bez použití SDZ



IP 12
cyklo + moto



Parkoviště B+R



Parkoviště B+R při stanicích metra či železniční dopravy jsou klíčovým bodem propojení cest cyklistickou a veřejnou dopravou. Umístění B+R by mělo být vždy v přímé návaznosti na vstup do stanice metra či přístup k železničním nástupišťům a zároveň se zajištěním cyklistické infrastruktury umožňující dojezd cyklistů až k B+R (respektive přímo do něj v případě rozsáhlejších parkovišť B+R). Naopak obvykle není vhodné realizovat B+R v parkovacích domech P+R, neboť parkoviště P+R bývají typicky umístěna v relativně větší vzdálenosti od vlastní stanice veřejné dopravy a nemají zajištěný komfortní příjezd na kole.

Pro parkoviště B+R by měly být primárně využívány stávající prostory budov železničních stanic či prostorů v rámci objektu stanice metra. Pouze v odůvodněných případech je možné přikročit k realizaci samostatného objektu.

Vzhledem k relativně dlouhé nepřítomnosti majitele jízdního kola musí být parkoviště B+R vždy zabezpečená (přístupná jen oprávněným uživatelům a minimálně s kamerovým dohledem). Vhodné je v rámci parkovišť B+R poskytovat další služby pro cyklisty (dofouknutí, drobné nářadí). Provozní model parkovišť B+R bude jednotný na celém území Prahy a bude propojený s držením jízdního dokladu na použití PID (PID lítačka).

Zřízení B+R se nevylučuje se zřízením či zachováním běžného nehlídaného stojanu pro kola v prostoru stanice, který využijí uživatelé pro krátkodobé parkování nebo majitelé levnějších kol. Tyto stojany je vhodné umístit na místě chráněném před povětrnostními vlivy a zároveň s respektováním požadavků na bezbariérové užívání komunikace.

Součástí každého parkoviště B+R by měla být i stanice bikesharingu.

Piktogramový koridor pro cyklisty

Piktogramový koridor pro cyklisty (vodorovná dopravní značka V20) se primárně používá v situacích, kdy je třeba upřesnit konkrétní (optimální) trajektorii pohybu cyklisty v dopravních situacích. Zejména se jedná o tyto situace:

upřesnění pohybu cyklistů v prostoru křižovatky

pokud je optimální trajektorie pohybu cyklisty vedena uprostřed jízdního pruhu či vozovky (pokud konkrétní prostorové poměry či dopravní řešení neumožňuje bezpečné předjíždění cyklisty ostatními vozidly při splnění příslušných zákonných ustanovení *↗ §17, odst. 6 Zákona č. 361/2000 Sb.*)

pokud je třeba vyznačit pohyb cyklistů uprostřed tramvajové koleje (v případě, kdy jízda vpravo od pravé kolejnice tramvajové koleje není z hlediska cyklistické provozu bezpečná)



Povrchy ploch pro pěší a cyklistické infrastruktury



Povrchy ploch pro pěší musí být příjemné pro pěší i další uživatele aktivní mobility na pomezí pěší a cyklistické dopravy, kteří chodníky a další plochy pro pěší mohou užívat. Zásady a parametry volby typů povrchů v rámci veřejných prostranství na území hl. m. Prahy definuje Manuál tvorby veřejných prostranství *↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola D.1.1, respektive jeho plug-iny*

Provedení dopravního značení

Základním povrchem cyklistické infrastruktury na území Prahy je obecně hladký zpevněný povrch. Konkrétnější pravidla specifikuje následující tabulka:

asfalt <i>↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola D.1.1</i> 293 Asfalt 294 Probarvený asfalt	standardní povrch cyklistické infrastruktury
hladká řezaná dlažba <i>↗ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola D.1.1</i> 273 Kamenná žulová dlažba řezaná 274 Velkoformátová kamenná žulová dlažba 275 Velkoformátová kamenná žulová dlažba 283 Betonová dlažba středního formátu 291 Betonová monolitická plocha	typicky plochy pěších zón, významných veřejných prostranství
přírodě blízký zpevněný povrch	v chráněných přírodních územích, rekreační charakter

Veškeré svislé dopravní značení související s cyklistickou infrastrukturou na území Prahy se ve smyslu národních technických předpisů realizuje ve zmenšené velikosti *↗ TP 65, kapitola 3.4.4*

STRATEGIE AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE



Hlavní město Praha
Magistrát hl. m. Prahy
Odbor dopravy
Jungmannova 35, Praha 1
www.praha.eu

Zpracovatelé strategie:



Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
Národní 984, Praha 1
IČO 48588733
www.mottmac.com



Vojtěch Novotný
mobility consultancy & advisory
Mokrá 1129, Praha 11
IČO 08498831
www.vojtechnovotny.cz

v roce 2022

Zpracovatelský tým:

Vojtěch Novotný (Vojtěch Novotný – mobility consultancy & advisory)
Daniel Šesták (Mott MacDonald CZ)
Yussuf Zachar (Mott MacDonald CZ)
Denis Liutov (Vojtěch Novotný – mobility consultancy & advisory)

Pracovní skupina projektu:

Dominika Marešová (MHMP ODO)
Karolína Klímová (MHMP ODO)
Martin Havelka (MHMP ODO)
Jakub Kutílek (MHMP ODO)
Pavel Polák (MHMP)
Vojtěch Benedikt (IPR Praha)
Petra Syrová (Pěšky městem, z.s.)
Vratislav Filler (AutoMat, z.s.)
Peter Bednár

Grafické zpracování a sazba:

Michala Bartuňková

Autoři fotografií:

Magistrát hl. m. Prahy
IPR Praha
Vojtěch Novotný
Daniel Šesták
Pexels.com

V těchto standardech jsou použity vzorové výkresy parkování jízdních kol v uličním prostoru (str. 98), které pro Magistrát hl. m. Prahy zpracoval Tomáš Cach.

