

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020



I. ÚVOD

Česká republika se usnesením vlády č. 678 ze dne 7. 7. 2004 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy v České republice přihlásila k podpoře cyklistiky. Hlavní město Praha se k podpoře cyklistiky resp. cyklistické dopravy přihlásilo opakovaně, poprvé už v roce 1993 usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 323.93, v poslední době ustanovením pracovní skupiny pro rozvoj a budování cyklotras a cyklostezek, v roce 2007 jmenováním Komise rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu (dále jen „Komise“) a nejnověji vložением koridorů cyklistické dopravy (sít' páteřních a hlavních cyklotras) do nového územního plánu.

Přesto, že plánování a budování pražské cyklistické infrastruktury probíhá nepřetržitě a vcelku uspokojivě od poloviny roku 2003 na bázi široké spolupráce dotčených odborů MHMP, institucí, městských investorů a Komise s využitím stále rostoucích prostředků z rozpočtu HMP, nebyla přijata koncepce rozvoje cyklistické dopravy a nebyly stanoveny funkční kompetence a odpovědnost za tento rozvoj. Předložený koncepční materiál se snaží tuto nedostatečnost napravit a stanovit předpoklady, cíle a prostředky, nutné k úspěšnému rozvoji pražské dopravní a rekreační cyklistiky pro období 2010 -2020.

Přijetí koncepce je nutné především proto, že v Praze s rostoucí nabídkou procyklistických dopravních řešení, cyklistických stezek a cyklotras stále stoupá počet uživatelů jízdních kol, především dopravních cyklistů, kteří se stávají nepřehlédnutelným dopravním fenoménem a převis poptávky a nabídky bezpečných dopravních řešení stále trvá. Vzhledem k tomu, že cyklistická doprava v cyklisticky vyspělých evropských městech je už dlouho významným prostředkem dopravní obsluhy území a její přínos pro posílení ochrany životního prostředí i zdraví uživatelů je nezpochybnitelný, je jistě žádoucí, aby se tento převis postupně zmenšoval a v ideálním případě zanikl.



II. CÍLE

A) Hlavní cíle:

- zvýšit přepravnost cestujících na kole v Praze na 5 – 7 % celkové přepravní kapacity v létě a na 2 – 3 % celkové přepravní kapacity v zimě

Při zhruba konstantním počtu lidí v pražské dopravě znamená zvýšení přepravnosti s použitím jízdního kola snížení počtu účastníků v ostatních druzích dopravy včetně OAD a veřejné dopravy se známými kladnými dopady na životní prostředí města, na opotřebení stavebních prvků dopravní infrastruktury i na zatíženost dopravních prostředků veřejné dopravy.

Přepravnost je míněna v užším slova smyslu tak, jak byla definována pro poslední cyklistický dopravní průzkum (ÚDI TSK, 2008), zachycuje počet lidí, kteří se přepravují v Praze na kole více než jednou týdně. Tento počet se zvýšil z 0,4 % v roce 2002 (cca 4400 cyklistů) na 1,5 % v roce 2008 (16 500 cyklistů, v sezóně tj. duben až září 2,5 %, tedy 27 500 cyklistů). Podle informací z instalovaných pevných sčítačů na některých významných cyklistických komunikacích (2009) lze dnešní stav odhadovat jako zvýšení na 2,2 % celoročně, v sezóně 3,5 %, tedy až 38 500 cyklistů, využívajících jízdní kolo v Praze více než jednou týdně.

Dosažením uvedeného cíle by se zvýšil počet uživatelů jízdních kol na 22 000 resp. 33 000 v zimě a 55 000 resp. 77 000 v letní sezóně, což by znamenalo výrazné odlehčení pražské dopravy.

- integrovat dopravní cyklistiku jako rovnoprávný a pro město výhodný druh dopravy do dopravního prostředí města a do všech „urbanisticko-komunikačních“ plánů, studií a projektů

Cyklistika, především jako dopravní alternativa, dosud není komplexně integrována při přípravě rozvoje pražské dopravní infrastruktury. Dlouhodobé nastavení plánování a realizace dopravních staveb ztěžuje a často znemožňuje začlenění stavebních nebo dopravních prvků cyklistické infrastruktury do realizovaných staveb a úprav přesto, že patřičné usnesení RHMP je v platnosti od roku 2003.

Pokud je požadavek na integrační procyklistická řešení vložen už do stupně strategické rozvahy a následných studií, zatěžuje minimálně výslednou realizaci, což se nedá říci o nynější snaze vkládat tato integrační řešení do stupňů DUR nebo do SP nových a upravovaných dopravních staveb, kdy jejich realizaci může oddalovat a zdražovat.

Vnímání dopravní cyklistiky jako jednoho z prvků dopravního systému je nezbytné už při dnešním počtu uživatelů jízdních kol v Praze a usnadní a urychlí plánované zvýšení tohoto počtu v letech 2010 až 2020.

- připravit a iniciovat takové změny zákonů, vyhlášek, norem a TP, které poskytnou cyklistům v Praze maximální uživatelské bezpečí a zvýší vlivnost dopravního prostředí města

Spolupráce Komise s MD ČR (BESIP, CDV) a dopravní policií ČR už přinesla první novelu vyhlášky č. 30/2001 Sb. k zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. I přes novelizace vychází dopravní legislativa stále z původních „silničních zákonů“ ze šedesátých a sedmdesátých let. Absolutním zvýhodněním automobilové dopravy je toto pojetí dopravní legislativy již dávno zastaralé a neodpovídá dnešnímu užívání dopravních prostředků a téměř nezohledňuje ostatní druhy dopravy včetně chodců a cyklistů. Deformuje i vnímání dopravního prostředí města v souvislosti s jeho rozvojem. Stávající legislativa je ale jedním z nutných východisek při plánování dalšího rozvoje dopravní infrastruktury se všemi známými důsledky, které ve svém výsledku může ústít až k dehumanizaci pražského dopravního a souvisejícího životního prostředí. I velká část norem a technických předpisů pochází z doby striktních ukazatelů a velkého množství výjimek a mnoho z nich už neodpovídá dnešní situaci.

Tento legislativní rámec je možné racionálně zlepšovat, čehož je důkazem i procyklistická novela vyhlášky 30 silničního zákona, platná od 14.9. 2010.



B) Podpůrné cíle:

- urychleně proznačit maximální délku stávajících páteřních a hlavních cyklotras základní sítě pražských CT, pokud možno v souvislých liniích (450 km do roku 2010, dále min. 30 km za rok, 750 - 1000 km do r. 2020)
- rozšířit základní síť pražských cyklotras o dalších 200 – 500 km a zakotvit ji v novém územním plánu

Síť cyklistických tras je základním orientačním prvkem cyklistické infrastruktury. Její kompozice je obdobná síti turistických tras a stejně tak slouží první orientaci v městském prostředí. Její strukturování je systematicky shodné se silniční sítí, tedy radiály, tangenty a jejich spojnice.

V generelu základní sítě páteřních a hlavních tras (součást Územního plánu) je navrženo cca 1 000 km tras, dosud je vyznačeno nebo před vyznačením (k 15. 12. 2010) 443 km. Zda bude tato síť po úplném vyznačení odpovídat potřebám cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky, souvisí s dalším vývojem užíváním jízdního kola v Praze. Je na místě uvažovat o eventuálním zahuštění formou místně obslužných cyklotras o dalších 200 až 500 km. Toto rozšíření bude mít charakter místních sítí cyklotras třetího řádu a musí vznikat ve spolupráci s městskými částmi a zohledňovat jejich potřeby.

Je nutné formou víceetapové výchovy a vzdělávání měnit názor kompetentních úředníků, projektantů a dalších řešitelů i policie na smysl a funkci sítě cyklotras. Dosud není vždy přesně vnímáno, že se jedná o systém orientačního značení a nikoliv systém komunikací pro cyklisty.

Generel základní sítě cyklotras je v příloze 1.

- v liniích cyklotras budovat co nejvíc bezpečných cyklostezek nebo společných komunikací pro chodce a cyklisty jako podpůrnou aktivitu především rekreační, ale i dopravní cyklistiky dosáhnout 200 km do r. 2010, dále min. 10 km za rok

Cyklistické stezky (v Praze obvykle komunikace pro společný provoz chodců a cyklistů) jako obecně nejvíce vnímaný základní prvek cyklistické infrastruktury mají význam především pro rekreační cyklistiku, místně i pro cyklistiku dopravní. Patří mezi „tvrdá“, tedy finančně i přípravou náročná procyklistická opatření a posouzení vhodnosti jejich navrhování a budování v pražském prostředí je náročné. Větší význam mají na stavebně méně sevřené pražské periférii a jako místní chráněné komunikace ve vhodných územích městských částí.

Budoucnost vyššího bezpečí cyklistické dopravy a rekreace je spíše ve vytváření bezpečných celopražsky významných průjezdů nebo okruhu využívajících nejen cyklostezky, ale i cyklotrasy vedené po zklidněných komunikacích a komunikace s integrací dopravní cyklistiky.

Dalším možným tématem rozvoje jsou přírodní stezky, které bude možné situovat do přírodnějších částí pražského okolí ve formě „singltreků“.

- iniciovat procyklistická dopravní řešení v hlavním dopravním prostoru, především liniová (30 km do r. 2010, dále min. 3 km za rok)

Dopravní opatření v hlavním dopravním prostoru jsou nejdůležitějším prvkem integrace dopravní a částečně i rekreační cyklistiky v pražské dopravě. Díky vysokému stupni konzervatismu některých řešitelů pražské dopravy jsou tato řešení dosud využívána méně než je žádoucí, ale dnes už se stoupající dynamikou. Je to i díky novým úpravám v dopravní legislativě i postupné změně vnímání městské cyklistiky a jejího místa v dopravním organizmu Prahy.

Integrační dopravní opatření mají několik předností, které je odlišují od ostatních cyklistických řešení. Především vznikají (resp. mají vznikat) jako harmonická součást dopravních řešení nových a opravovaných staveb a jsou tedy méně nákladná. Dále jsou snadno obnovitelná při poškození a jejich údržba je součástí údržby komunikací.

Významně ovlivňují vnímání dopravního prostoru jako prostoru sdíleného a postupně zvyšují „mezidruhovou“ toleranci a ohleduplnost všech účastníků dopravy a tak zvyšují i její bezpečnost a uživatelskou vlivnost.

Lze je jednoduše rušit v případě, že nenaplní očekávaný dopravní bezpečnostní přínos pro cyklistickou dopravu v kontextu s dopravou ostatní.

- vytvořit kompetentní a dostatečně pravomocný městský úřad nebo část úřadu stávajícího, odpovědný za rozvoj cyklistické dopravy a rekreace v Praze

Je lhostejné, na jaké úrovni řídicí nebo spravující struktury tento „cykloúřad“ vznikne, bude-li mít dostatečnou odbornou i politickou podporu a bude vybaven vysokou koordinační pravomocí a odpovědností.

Navrhované složení a náplň „cykloúřadu“ je v příloze 2.

- rozšířit možnosti pro přepravu kol v prostředcích veřejné dopravy v rámci PID

Pokračující spoluprací s DOP MHMP, DP HMP, ROPID, ČD aj. postupně rozšiřovat tyto přepravní možnosti. Pokračovat v započaté spolupráci při navrhování konstrukce nových dopravních prostředků veřejné dopravy (nizkopodlažní soupravy tramvají, autobusy, přívozní čluny apod.).

- rozšířit možnosti bezpečného a technicky vhodného uložení kol ve známých nebo očekávaných cílových místech ve spolupráci s ÚMČ, městskými institucemi a dopravujícími podniky (DP HMP, ČD aj.)

Nové typy pražských stojanů (dvoumístná konstrukce „převrácené U“, instalované od roku 2008, se osvědčily. Dosavadní počet (necelých 1 000 ks) je třeba několikanásobně zvýšit. Jednou z priorit je osazení základních a středních škol.

III. PŘEDPOKLADY NAPLNĚNÍ KONCEPCE

A) Hlavní

- přijmout nezbytnost řešit pražskou dopravní i rekreační cyklistiku celostně a v souladu s koncepcí dopravy, tedy rozvojem dopravní infrastruktury i rozvojem území
- řešit plánování a budování cyklistické infrastruktury v mezích daných územním plánem, především na základě v něm zakotvených koridorů cyklistické dopravy – sítě páteřních a hlavních cyklotras
- určit konkrétní víceetapovou kompetenci a odpovědnost za rozvoj pražské dopravní a rekreační cyklistiky

B) Podpůrné

- zadat vypracování strategie rozvoje cyklistické dopravy do roku 2020
- vypracovat a přijmout variantní harmonogram plánování a budování všech prvků cyklistické infrastruktury na období 2010 – 2015 a výhled do roku 2020
- vytvořit funkční systém zpětné vazby a reagovat na potřeby uživatelů odpovídajícími změnami při plánování rozvoje pražské cyklistiky



IV. PROSTŘEDKY

A) Hlavní prostředky:

- zajistit dostačující vícezdrojové finanční pokrytí potřeb rozvoje cyklistické dopravy a rekreace
- využívat stávající usnesení RHMP a ZHMP pro rozvoj cyklistiky, event. iniciovat a spolupracovat na přípravě nových
- naplnit nově zřízený kompetentní úřad kvalifikovanými odborníky na cyklistickou problematiku, zavést systém spolupráce a kompetencí se souvisejícími úřady HMP (event. MČ) a dalšími institucemi a městskými investory, PČR a MP HMP

B) Podpůrné prostředky:

- stálý monitoring reálného užívání kol v Praze, postupná instalace pevných sčítačů (minimálně 10 v r. 2009, celkem minimálně 50 monitorovaných profilů na páteřních a hlavních cyklotrasách do roku 2020)
- stálá informační kampaň – pravidelné seznamování veřejnosti včetně odborné se stavem a rozvojem pražské cyklistické dopravy, s navrženými řešeními a eventuálními problémy
- zavedení systému výchovy a informací na základních školách, rozšíření použití možností BESIP v šíření informací o cyklistické dopravě a jejím bezpečném využívání v pražské dopravní realitě
- spolupráce s MČ, ostatními regiony a městy na propojení sítě českých cyklistických tras event. stezek, spolupráce s evropskými partnery
- co nejvýhodněji využívání a sdružování městských, státních a evropských finančních prostředků, využití synergického efektu při rozvoji dopravy a občanské vybavenosti obecně napříč městskými částmi, městy, regiony i státy
- vydávat dostatečné množství kvalitních informačních tiskovin a map
- založit a provozovat městská „cykloinfocentra“ (1 – 3 místa), patřičně vybavit informacemi o cyklistice infocentra Prahy v evropských městech
- kvalitně naplňovat a aktualizovat cyklistické webové stránky s aktivní zpětnou vazbou mezi městem a jeho uživateli

	PRVKY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY SOUČASNÝ STAV A VÝHLED K 15.12.2010							
	Trasy	Stezky	Pruhy	Bus + taxi + cyklo	Obou- směrky	V19	Pikto-kori- dory	Cyklo stojany
Období	Km					Míst	Km	Ks
do roku 2003	180,0	60,0	0,3	0,0	0,0	0	0	0
2003	7,7	1,1	0,0	0,0	1,0	0	0	0
2004	10,0	3,2	0,0	0,0	0,2	0	0	0
2005	33,0	3,5	0,0	0,0	1,0	1	0	0
2006	11,6	23,6	0,1	0,0	0,3	0	0	0
2003 - 2006	62,3	31,4	0,1	0,0	2,5	1	0	0
2007	49,4	20,4	1,8	0,0	1,3	2	0,0	0
2008	25,9	18,4	6,0	0,0	0,7	28	0,0	386
2009	28,0	6,3	15,1	9,8	0,3	64	11,4	428
2010	31,7	4,7	0,4	1,5	1,0	105	0,5	57
2007 - 2010	135,0	49,8	23,3	11,2	3,3	199	11,9	871
celkem k 13.9.2010	377,3	176,1						
2010 rozpracované	66,5	2,1	3,3	0,0	0,3	0	3,4	0
očekávaný stav k 15.12.2010	443,8	143,3	27,0	11,2	6,1	200	15,3	871
Komunikace s vysokou bez- pečností (stezky, vyhrazené jízdní pruhy)	181,5							

