



## ***Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl.m. Praze do roku 2020***





## Prvky cyklistické infrastruktury a dopravních řešení za poslední 2 roky:











## Přehled rozvoje základních prvků cyklistické infrastruktury:

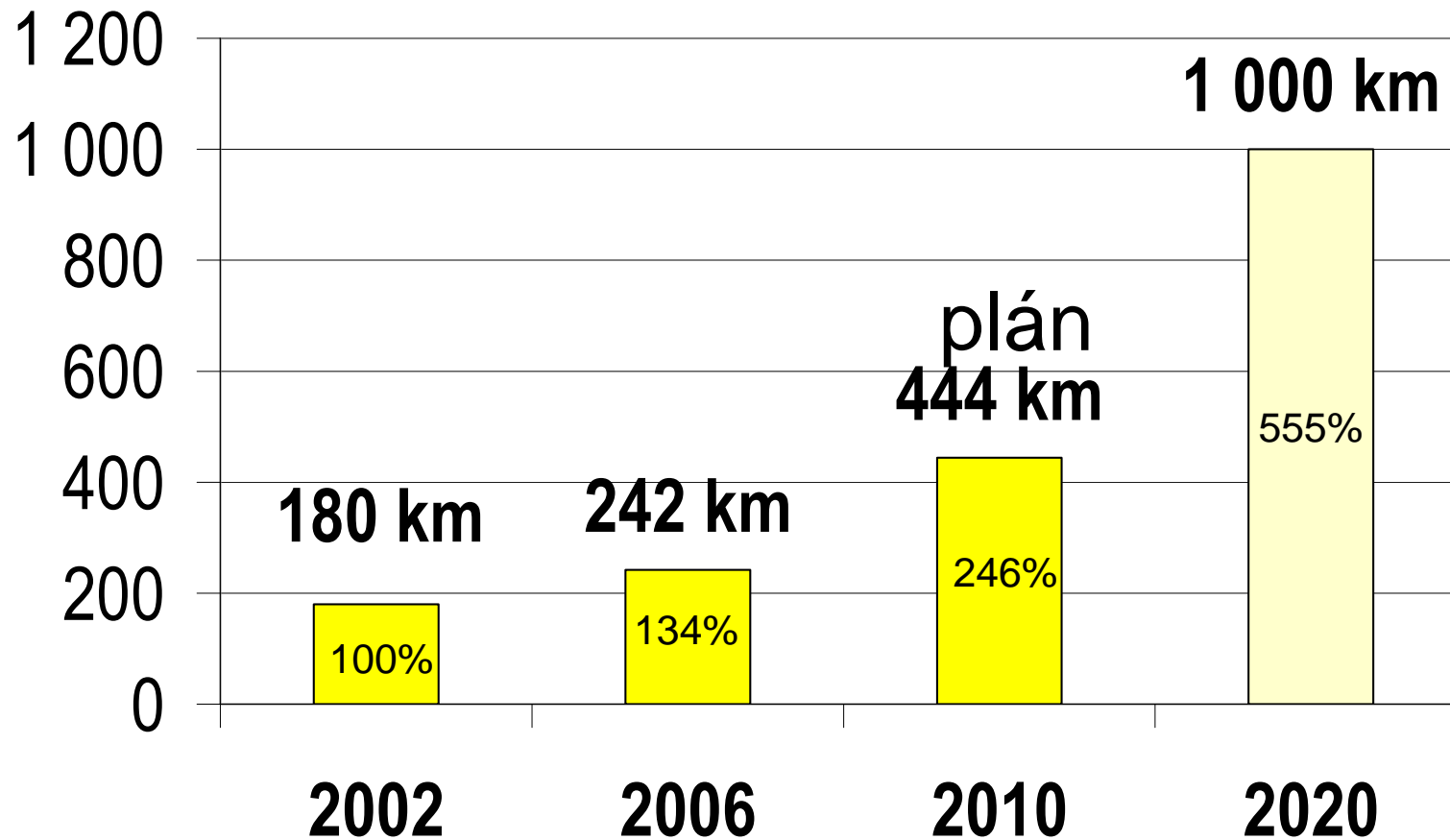
**Cyklotrasy** – základní síť páteřních a hlavních cyklotras je především orientační systém pro pohyb městem na kole.

Navržený rozsah sítě v generelu je 1000 km, do roku 2020 počítá koncepcí s možným rozšířením o dalších 300 – 500 km, především o cyklotrasy místně obslužné a rekreační.





## CYKLOTRASY







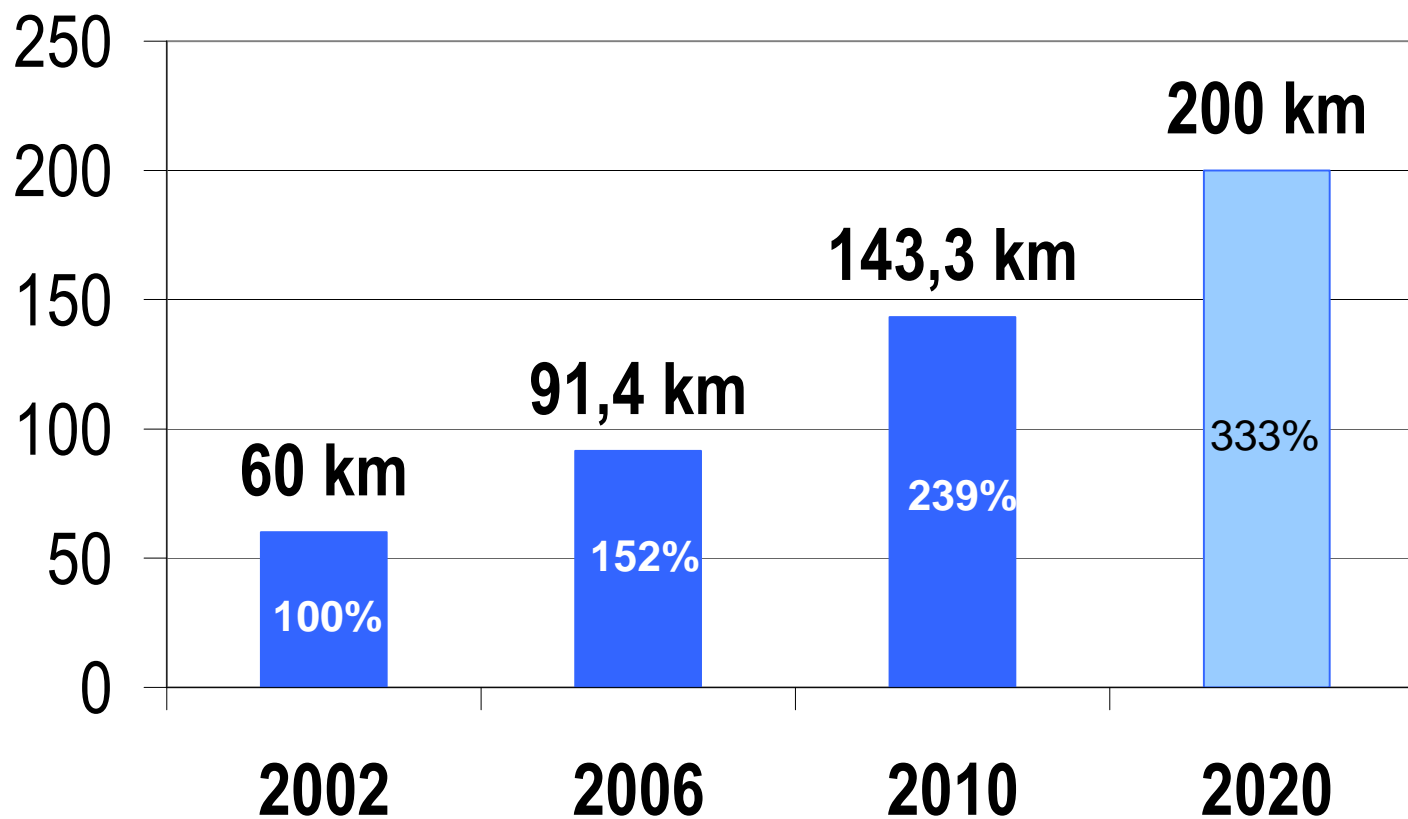
**Cyklostezky** – komunikace, určené pouze pro cyklisty nebo společné komunikace pro chodce a cyklisty (v Praze převažují), s vyloučením automobilové dopravy.

Základní „tvrdé“ dopravní opatření, obvykle nová stavba, v pražském terénu často projekčně i stavebně náročná a tedy nákladná. Hlavní prvek původního segregáčního modelu, který podporoval především rekreační cyklistiku.





## CYKLOSTEZKY







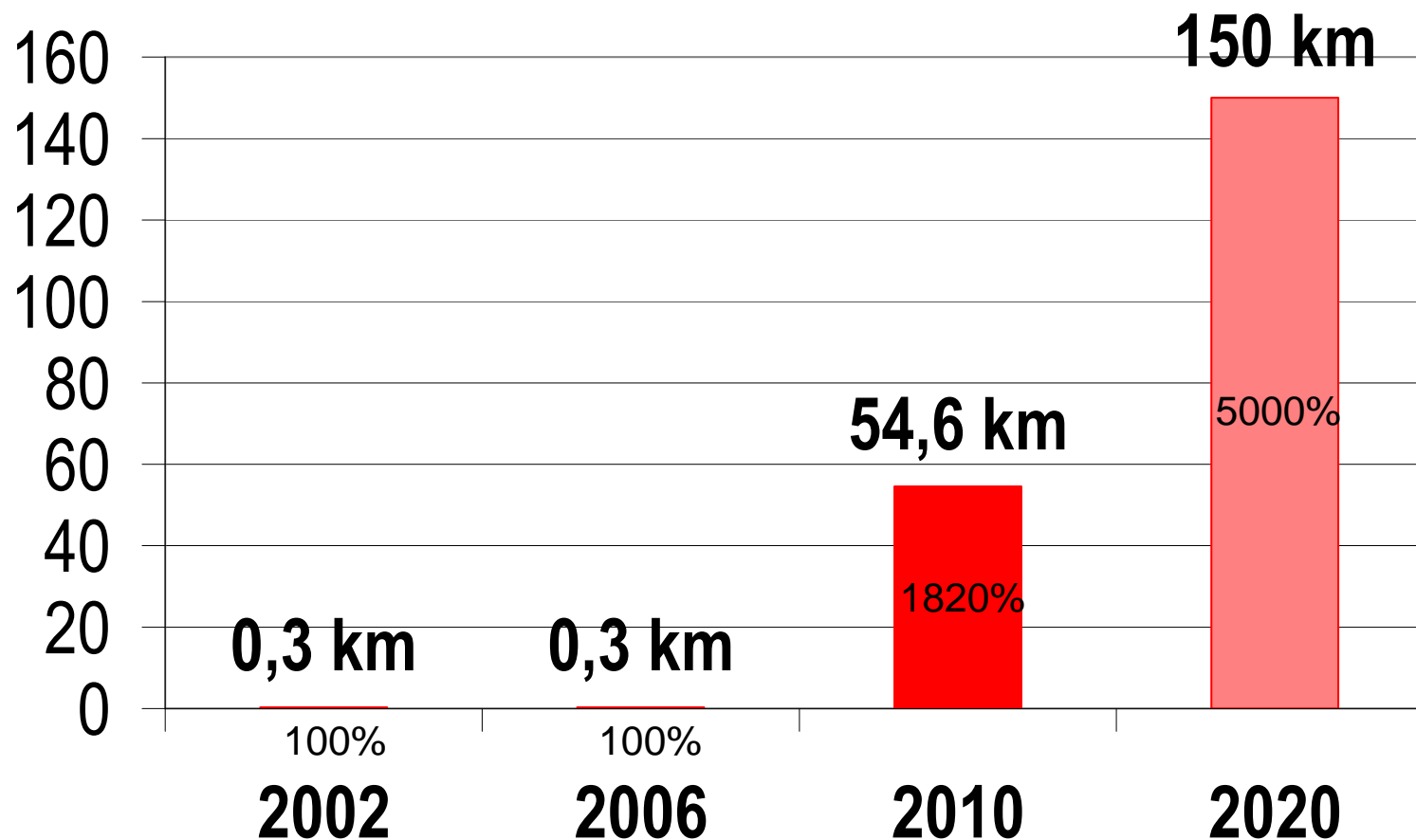
**Integrační dopravní opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru –** především vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, příp. pro autobusy, cyklisty a taxi, vyhrazené prostory na světelně řízených křižovatkách, cyklistické koridory, pro cyklisty oboustranně průjezdné jednosměrné komunikace. Základní „měkká“ dopravní opatření, stavebně nenáročná a málo nákladná, umožňující zvýšení bezpečnosti pro dopravní cyklisty v běžném provozu hl. města.

35. jednání Rady HMP dne 26.10. 2010





# INTEGRAČNÍ DOPRAVNÍ OPATŘENÍ







## Cyklistické stojany

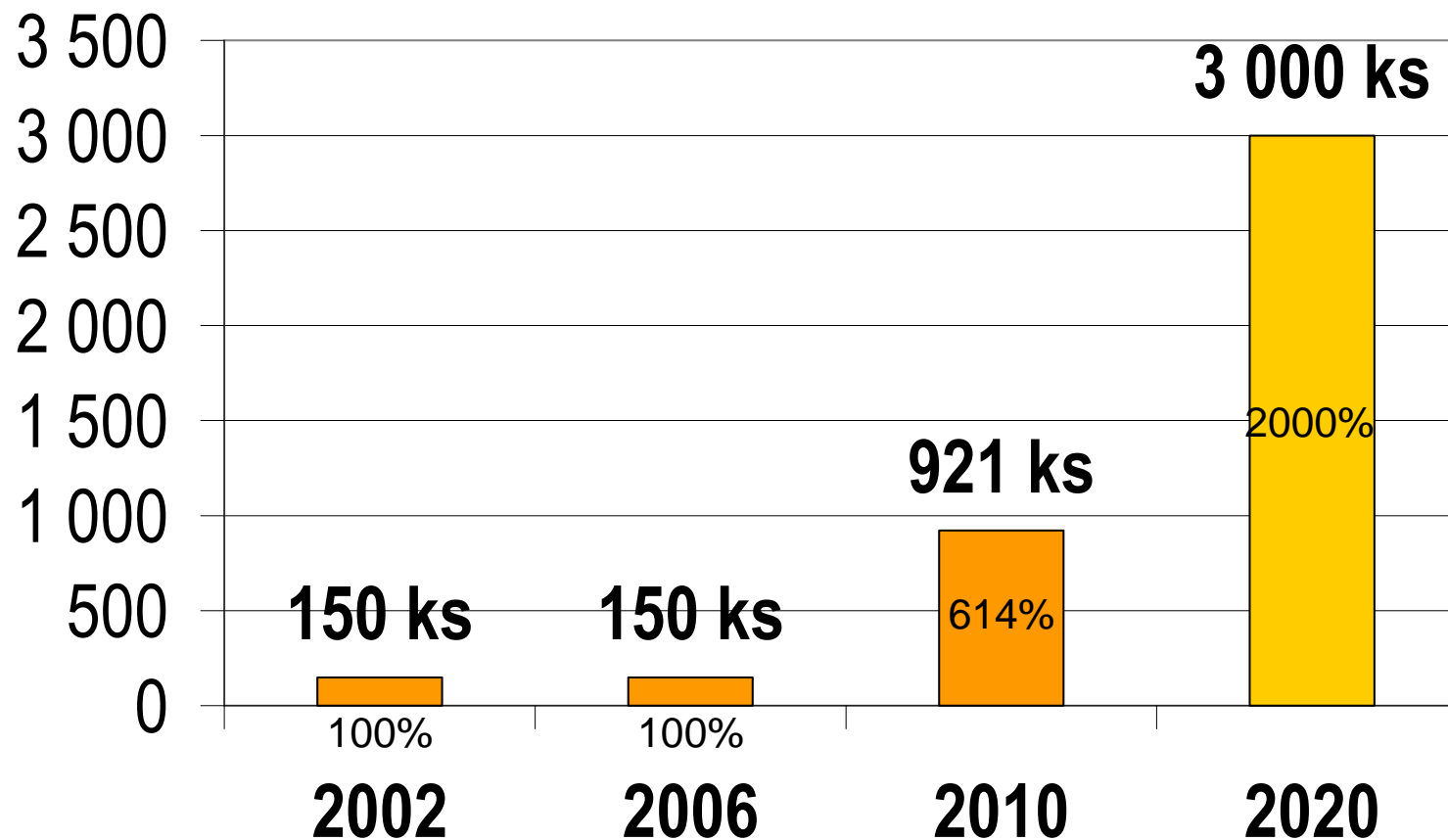
(dvoumístné) – důležitý prvek cyklistické infrastruktury, umožnit co nejbezpečnější a šetrné uložení kola v cíli patří mezi základní předpoklady pro další rozvoj cyklistické dopravy. V minulosti nebyla typu stojanů věnována velká pozornost, městské „spirály“ a klasické drátolamy u některých stanic metra jsou toho dosud důkazem. Nový městský stojan typ převrácené „U“ je maximálně šetrný pro uložení kola, prakticky nezničitelný a obtížně zcizitelný.

35. jednání Rady HMP dne 26.10. 2010





## CYKLOSTOJANY







Změna vnímání užívání jízdního kola jako dopravního prostředku vs. jako sportovního náčiní nebo prostředku pro rekreaci.

*Viz odlišné nárůsty konkrétních prvků cyklistické infrastruktury – lineární u cyklotras a samostatných cyklostezek, exponenciální u integračních dopravních řešení a cyklostanů.*

**Tato změna není reakcí na nějaké nařízení, je reakcí na požadavky pražských cyklistů. Podíl dopravního využití jízdního kola se v Praze stále zvyšuje.**





Z těchto skutečností vyplývají přímo **3 hlavní cíle** koncepce a nepřímo **3 důvody** pro její přijetí:

**Cíl 1** – zvýšit počet uživatelů jízdních kol, především dopravních cyklistů, na 7 % v sezóně, na 3 % mimo ni.

**Cíl 2** – přijmout realitu dopravní funkce jízdního kola v Praze a integrovat ji v odpovídající míře do stávajícího dopravního prostředí a nových dopravních řešení.

**Cíl 3** – využívat plně stávající dopravní legislativu a dále iniciovat takové změny legislativního rámce, které předchozí cíle podpoří a zvýší bezpečnost městské cyklodopravy v Praze.





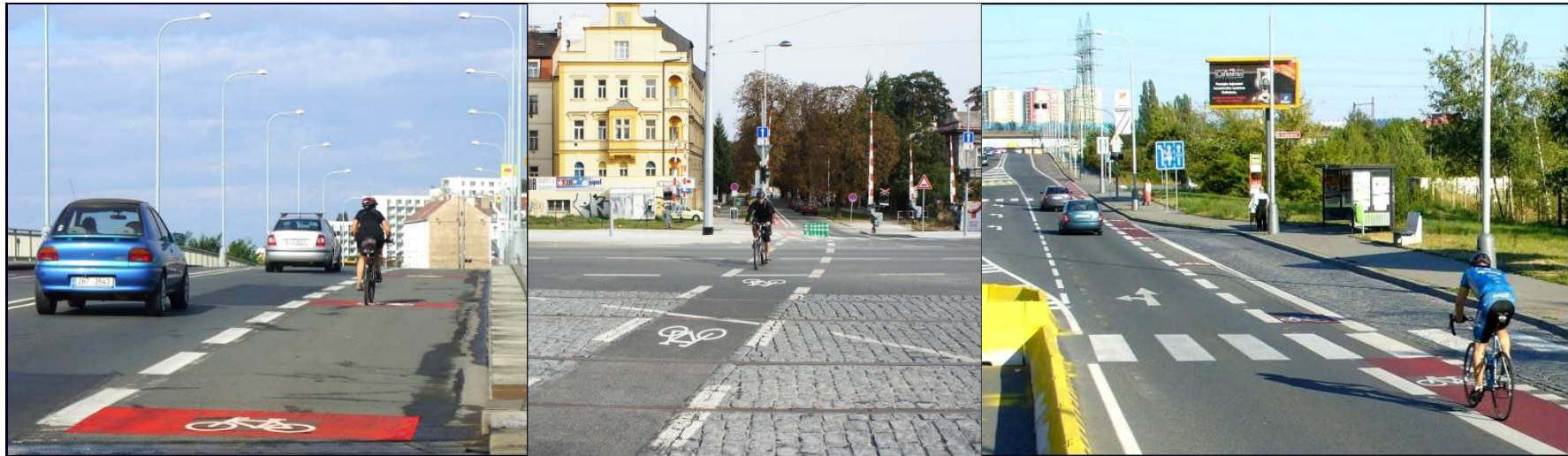
## Důvody pro přijetí koncepce vychází ze změny vnímání cyklisty ve městě.

- Původní **segregační model** (cyklista na samostatné cyklostezce) pracoval s možnostmi, kde a za jakých nákladů vybudovat komunikaci.
- Těchto míst je v Praze omezená, klesající nabídka. Využití je převážně **rekreační**, naplňování je **nákladné**.
- Hlavní otázky jsou **KDE?** a **ZA KOLIK?**





- Dnešní **integrační model** budování samostatných cyklostezek neopouští, ale důraz klade na **bezpečí cyklisty** v hlavním dopravním prostoru.
- Nabídka pro dopravní řešení díky mohutnosti pražského dopravního prostředí je velká a s novými dopravními stavbami bude stále stoupat.
- Hlavní otázka tohoto modelu je **JAK?**







**Důvod 1** – integrovat jízdní kolo do pražské dopravy vyžaduje spolupráci s velkým počtem zúčastněných subjektů. Koordinační úspěšnost přímo souvisí se stupněm podpory v hlavním městě Praze, koncepce je jejím vyjádřením.

**Důvod 2** – přijetí koncepce umožní zachovat kontinuitu dnešního rozvoje cyklistiky a „převeďte“ téma do následujícího období.

**Důvod 3** – koncepce spolu s navrženou úřednickou strukturou, odpovědnou za její naplňování, umožní další **účelné** nakládání s prostředky z rozpočtu Prahy a z dalších zdrojů.



*Děkuji za pozornost.*