

Pro	Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklodopravu (KCD)		
Přítomni	Ing. Pavel Polák – předseda Ing. Arch. Tomáš Cach, Ing. Vratislav Filler, Ph.D., David Horatius, Ing. Daniel Mourek, Tomáš Prousek, Ing. Květoslav Syrový, Ing. Michal Švadlenka, Mgr. Sylva Švihelová – tajemnice		
Hosté	Radek Čermák, Jaroslav Mach, Marek Bělor, Stanislav Pfeiffer		
Omluveni			
Zpracovala	Sylva Švihelová	Počet stran 4	Datum 2. 4. 2019 16:00 – 18:00

1. KONTROLA ÚKOLŮ

Bod jednání	číslo úkolu jednání/pořadí	znění úkolu	zodpovědná osoba	termín plnění

2. TSK REPORT AKCÍ 2018 A VÝHLED 2019

V roce 2019 se plánují následující akce:

- Na Prostřední cestě v Kolodějích – 1360m
- Rokytka – vodní prostup – 230m
- Zbraslav – Jarov, 2. etapa – 520m
- Cholutice – Dolní Břežany – 1400m
- Suchdolská – V Sedlci – 280m

Ohrobecký potok je ve fázi projektové přípravy, realizace se počítá v roce 2020.

Podrobnější mapa realizovaných a plánovaných akcí je přílohou č. 1 tohoto zápisu.

Tabulka akcí TSK s informacemi o fázi postupu byla poslána členům KCD.

3. FINANCOVÁNÍ PROJEKTŮ MČ

Pracovní skupina sestavila podmínky pro financování MČ, viz příloha č. 2 tohoto usnesení.

Usnesení 3.1.: Komise souhlasí s návrhem podmínek pro financování projektů MČ, které jsou přílohou tohoto usnesení. **(8-0-0) Schváleno**

Úkol 3/1: Odbor RFD skrze náměstka Scheinherra informuje MČ o možnostech finanční podpory projektů cyklistické infrastruktury.

4. ZK 2017 DRUHÁ ČÁST

Usnesení 3.2.: Komise schvaluje předložené ZK jako jeden z doporučujících podkladů pro RFD pro další zadávání cyklistických akcí. **(8-0-0) Schváleno**

Úkol 3/2: Odbor RFD je předá TSK k zařazení do balíčku akcí.

5. MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

Studie revitalizace Masarykova nádraží zpracovalo studio Penta a zahrnuje 4 fáze. Vazby pro cyklistickou dopravu jsou zde řešeny nedostatečně.

Usnesení 3.3.: Komise požaduje řešit přímý a bezbariérový průjezd CT A410 mezi ulicemi Opletalova a Na Florenci. **(7-0-0) Schváleno**

6. KOLÁRNY

Zástupce RFD a TSK představili vizi KOLarny a seznámili komisi se současným stavem. Realizační detaily se aktuálně řeší na jednáních RFD-TSK-IPR-(OICT)

Na základě zkušenosti z veletrhu For Bikes, kde byly patrové stojany k vyzkoušení, bylo upozorněno na vadnost některých ze stojanů a je třeba si pak budoucí dodávku ohlídat.

Úkol 3/3: Odbor RFD informuje MČ o možnosti instalace KOLaren u dopravních uzlů a zažádá je o vytipování lokalit.

7. NÁPLAVKA DVOŘÁKOVO NÁBŘEŽÍ

Podnět od občanů Prahy 1 a vůle řešit problém je i ze strany MČ Praha 1. Navrhované řešení je předláždění do menší dlažby tak, aby zde nedocházelo ke konfliktům.

Úkol 3/4: Michal Švadlenka zjistí, kdo má řešený úsek na starosti a jakým procesem je nutné to řešit.

Usnesení 3.4.: Komise doporučuje co nejrychleji řešit kolizní úsek u výjezdu z náplavky Dvořákovo nábřeží u Štefánikova mostu formou likvidace pojezdových pásů pro cyklisty a nahrazení dlažbou 10x10cm. Komise dále doporučuje úpravu provést tak, aby neznemožnila budoucí komplexní dopravní řešení v místě. **(7-0-0) Schváleno**

8. TT VÁCLAVÁK

Studie je v procesu projednávání.

Usnesení 3.5.: Komise pověřuje Pavla Poláka, aby oficiálně zastupoval komisi v rámci vyjednávání ohledně opatření pro cyklistickou dopravu v akci TT Václavské náměstí. **(8-0-0) Schváleno**

9. RŮZNÉ

9.1. Vyjádření k postu pana Portlíka:

Byli jsme náměstkem požádáni, abychom oficiálně jako komise reagovali na post pana Tomáše Portlíka (ODS) z 19. 2. 2019:

Jako ODS vítáme jakoukoliv podporu volného času a tím budování cyklostezek určitě je. Skutečnost, že upozorňujeme na kdejaký nesmyslný cyklopruh, nebo na vyhazování veřejných prostředků kdejaké cykloblobby z nás nepřátele cyklistiky nedělá.

Minulé, ale bohužel i to současné vedení magistrátu, chce dál pokračovat v úpravě komunikací pro cyklisty bez ohledu na to, zda některé z drahých komunikací cyklisté využívají. Zapomíná pracovat s daty a řešit, jestli je to pro dané komunikace vůbec efektivní. Měření má navíc probíhat pouze na vybraných komunikacích.

Nové cyklopruhy musí mít smysl a hlavně nesmí být na úkor ostatních účastníků provozu. Navrhli jsme proto změnu představeného materiálu a chceme měření efektivity cyklopruhů i na místech, kde je rozporuplný jejich smysl, zejména na kopcovitých komunikacích. Jsou to třeba Radlická, Veletžní nebo ulice Pod pekárny u nás na Praze 9. Doufám, že to nebyl záměr od pana náměstka, aby sčítače na následující cyklostezkách chyběly:

Sokolovská, A 26: Rokytky (Libeň–Hloubětín–Horní Počernice–Čelákovice) (podél Rokytky z Libně do Hloubětína), Bělohorská, A 15: Břevnovská (Klárov–Pohořelec–Bílá Hora–Zličín–Unhošť...), Pod pekárny, A 262: Vysočanská - Klíčov - Kbely – Vnoř, Českomoravská, A254, Francouzská, X421, Veletžní, A 16: Velešlavínská (Libeňský most–Stromovka–Dejvice–Dědina–Hostivice...), Na Švábkách, A2: Vltava pravobřežní, Hlávkův most, A 31: Dukelských hrdinů–Stromovka, A 41: severojižní cyklomagistrála (Těšnov–Nuselský most–Spořilov–Háje), most Legií, A 24: Vinohradská (Klárov–Staré Město–Vinohrady–Malešice–Jahodnice–Dubeč–Říčany), Radlická, A 13: Radlická (Smíchovské nádraží–Nové Butovice–Stodůlky–Rudná...)

S jasnými daty z těchto komunikací se můžeme teprve začít bavit o smysluplnosti těchto cyklopruhů. Doufám, že pan Adam Scheinherr najde odvahu, a sčítače na námi navržené komunikace dodá, abychom mohli “transparentně” diskutovat o smysluplnosti využívání těchto dopravních tras v porovnání s finančními náklady.

Usnesení 3.6.:

Komise navrhuje následující odpověď jako bodovou reakci:

- Jízda na kole je v Praze, stejně jako v jiných městech, dlouhodobě udržitelným a efektivním způsobem dopravy (i rekreace) na krátké vzdálenosti.
- Člověk dopravující se na jízdním kole volí ke svým cestám nejkratší a nejrychlejší trasy s minimálním převýšením, kterými jsou převážně hlavní tepny komunikační sítě. Preference těchto tří parametrů odlišuje dopravní cyklisty od rekreačních neboli volnočasových uživatelů jízdního kola.
- Integrace uživatelů jízdních kol do hlavního dopravního prostoru je ve vyspělých západních zemích Evropy zcela běžná a mnohdy i povinná. Požadavky na zmíněná dopravní opatření, která zvyšují bezpečnost pohybu lidí na jízdním kole ve vozovce, jsou součástí koncepčních i programových dokumentů přijatých RHMP v letech 1993-2019. Největší počet integračních opatření v hlavním dopravním prostoru byl realizován mezi roky 2006-2010.
- Praha se zřizováním cyklopruhů při návrhu dopravního režimu drží zásad uvedených v ČSN 73 6110 “Projektování místních komunikací”, zejména v bodě (10.4.2.2). Podle něho se oddělený provoz při rekonstrukcích místních komunikací funkční skupiny B na pruzích nebo pásech v hlavním i přidruženém dopravním prostoru navrhuje vždy, kdy dimenze prostoru místní komunikace situování umožní. Pokud šířka prostoru místní komunikace situování pruhů/pásů pro cyklisty neumožní, navrhne se náhradní trasa, která zajistí kontinuitu sítě cyklistických komunikací, nebo se vytvoří příznivé podmínky pro společný provoz např. snížením dovolené rychlosti. Z tohoto pohledu je zřizování cyklopruhů jakožto cykloopatření nahrazujícího pro část cyklistů prostorově úspornějším způsobem stezku pro cyklisty vhodným kompromisem.
- Dopravní prostor má zajišťovat plynulý a bezpečný provoz všech druhů dopravy pěší, cyklistické, veřejné hromadné i automobilové. Tímto principem se řídí veškeré požadavky Komise pro cyklistickou dopravu na uspořádání prostoru.
- Většina integračních opatření pro uživatele jízdních kol zajišťuje jejich přehlednější a bezpečnější míjení motorovými vozidly a tím přispívá k plynulosti dopravy zvláště ve stoupání.
- Vzrůstající počet uživatelů e-kol snižuje negativní efekt kopcovitého terénu a delších vzdáleností.
- Opatření zvyšující bezpečnost pohybu uživatelů jízdních kol v provozu jsou realizována postupně po jednotlivých úsecích. Dokud tato síť nebude hotová a opatření v potřebné míře propojena,

nedává smysl monitorovat intenzity uživatelů a vytvářet na základě nich úsudky o jejich ne/vhodnosti. Příkladem může být ulice Vršovická, na které postupná realizace a propojování integračních opatření od roku 2010 – 2012 zvýšila intenzitu cyklistické dopravy zhruba na dvojnásobek.

- Instalace sčítačů a jejich údržba je položka v řádově několika set tisíc korun. Jejich doplnění je možné, ale vzhledem k předchozímu bodu jejich doplnění ad hoc nedoporučujeme. Na některých smysluplných místech jsou sčítače ve vozovce již instalovány a data o intenzitách cyklistické dopravy odbor RFD již dlouhodobě zpracovává z uživatelské aplikace Na kole Prahou.
- Praha má ve vozovce instalované sčítače v ulicích: Vršovická, Hlubočepská, Jeremenkova, Vrchlického, Podolské nábřeží vozovka, Střešovická, Pelléova a Dukelských hrdinů.
- Integrační opatření v ulici Ke Klíčovu (ochranný jízdní pruh pro cyklisty ve stoupání) bylo realizováno odchylně od projektové dokumentace. Na nápravě se již pracuje.

(7-0-0) Schváleno

- 9.2. Pan Jiří Polomis, krajský koordinátor BESIP, žádá o přidělení statutu stálého hosta. Komise doporučuje pozvat pana Polomise na další setkání s tím, aby členy komise seznámil s činností BESIP v oblasti cyklistické dopravy v předchozích letech a vizi do budoucna včetně požadavků na případnou spolupráci KCD. Členové se následně rozhodnou o jeho členství.
- 9.3. Přišla nám studie trasy Sedlec-Roztoky
- Studie obsahuje spodní variantu (podél řeky) a horní variantu (podél komunikace)
- 9.4. Proběhl veletrh For Bikes, kde byly distribuovány nové materiály: brožurka Čistá Mobilita včetně přílohy pro děti a Katalog Cyklovýletů „S kolem vlakem na výlet“. K dostání jsou na odboru RFD.

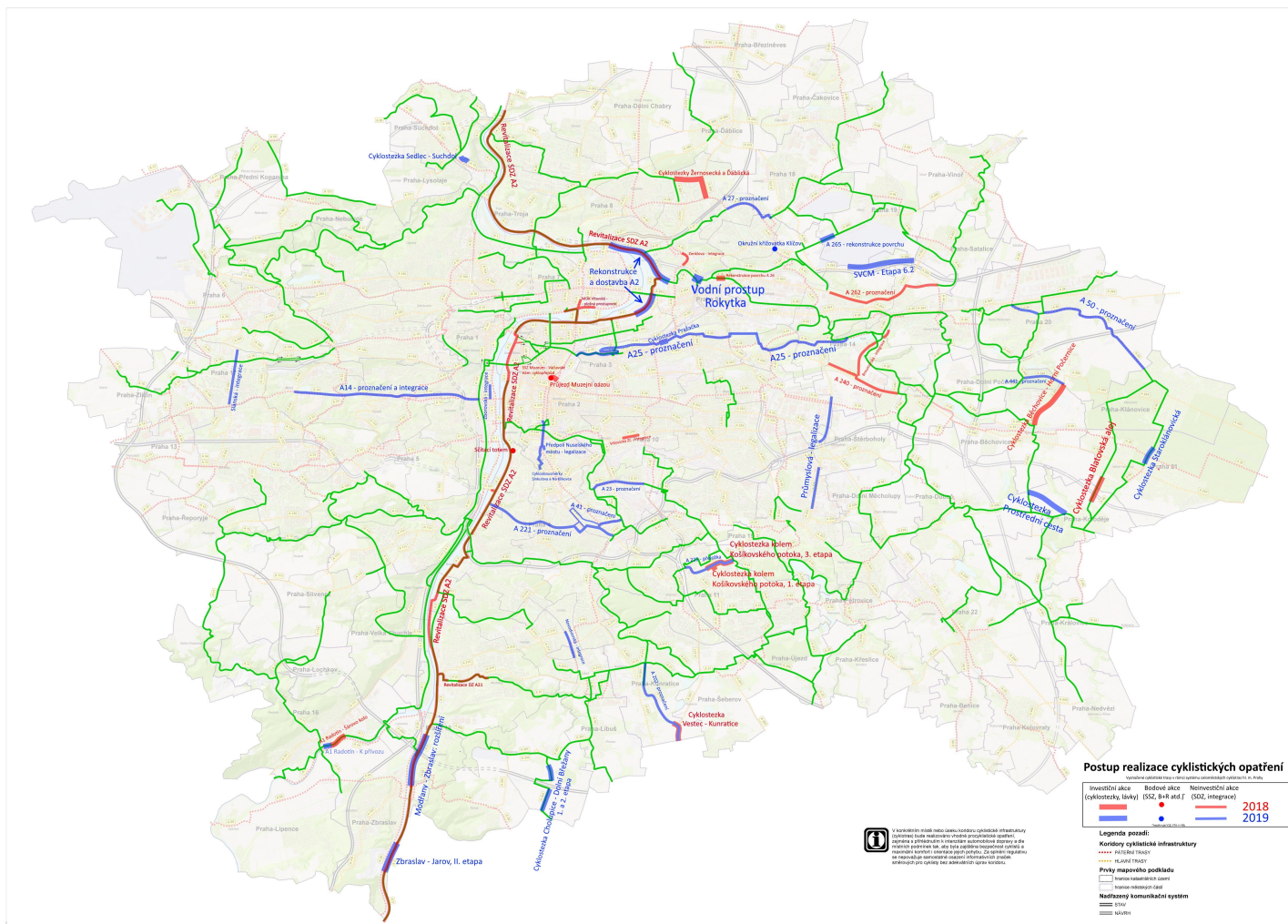
V zápisech běžně využívané zkratky:

CD	cyklistická doprava
CT, CS	cyklistická trasa, cyklostezka
ČSP	kampaň Čistou stopou Prahou
DÚR	dokumentace k územnímu rozhodnutí
DZ	dopravní značení
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
KCD	Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu
MČ	městská část
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
RFD	Odbor rozvoje a financování dopravy
RHMP	Rada hlavního města Prahy
TSK	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
TP	Technické podmínky
ZK	zadávací karta

Příští jednání KCD se uskuteční 7. 5. 2019

Zapsala: **Sylva Švihelová**

Ověřil: **Pavel Polák**



Postup realizace cyklistických opatření

Investiční akce (cyklostezky, lávky)	Bodové akce (SSZ, M-II a III, F)	Neinvestiční akce (SO2, integrace)
2018	2018	2018
2019	2019	2019

Legenda pozadí:

- Koridory cyklistické infrastruktury
- Prvky mapového podkladu
- Návržený komunikační systém

Záznam z jednání k financování cyklistické infrastruktury

Konaného dne 18. 3. 2019 od 13:00 na Nové radnici, v místnosti č. 217.

Přítomni:

- Marek Bělor
- Tomáš Cach
- Radek Čermák
- David Horatius
- Jaroslav Mach
- Pavel Polák
- Květoslav Syrový
- Michal Švadlenka
- Sylva Švihelová

Pavel Polák uvítal přítomné, seznámil je s problematikou rozpočtu TSK Praha na cyklistická opatření pro rok 2019 a nutností řešit průběžné požadavky jednotlivých městských částí na rozvoj cyklistické infrastruktury. Byly diskutovány priority při budování cyklistické infrastruktury z pohledu hl. M. Prahy, principy poskytování účelové podpory a způsoby motivace městských částí k racionálnímu rozvoji sítě cyklotras. Přítomní se shodli na následujících závěrech.

1. Je vhodné, aby o zařazení jednotlivých projektů do rozpočtu TSK Praha a.s. rozhodovalo RFD MHMP na základě doporučení KCD.
2. Nutno rozlišovat bodová opatření (SSZ, drobné stavební úpravy apod.) od liniových kontinuálních řešení na trasách AX -AXXX. Další jednání se týká jen liniových řešení.
3. Systém celoměstských tras AX – AXXX tvoří jeden funkční celek, určený k základní orientaci a plošně rozvržený na celém území hl. m. Prahy, který užívá cyklistického směrového značení v terénu. V mnoha případech však vybrané úseky hlavních cyklotras mohou být dopravně vytíženější a významnější, než vybrané úseky tras páteřních a nadřazených.
4. Infrastrukturu na nadřazených (AX) a páteřních (AXX) cyklotrasách vzhledem k jejich dálkovému vedení má prioritně připravovat i realizovat přímo Hl. m. Praha prostřednictvím TSK Praha, a.s.
5. Infrastrukturu na hlavních cyklotrasách mohou, vzhledem k jejich převážně lokálnímu významu, připravovat (zajišťovat projektovou přípravu) primárně městské části, nebo Hl. m. Praha. Vzhledem k možnostem MČ 23 až MČ 57 mohou následně požadovat od Hl. m. Prahy účelovou finanční dotaci na jejich pořízení.
6. Budování významných, nadregionálních, obtížně technicky realizovatelných či nákladných úseků celoměstských cyklotras a významných propojení může ve vhodných případech převzít TSK Praha, a.s., a to zpravidla na základě doporučení KCD a zadání RFD MHMP. Realizace infrastruktury může být též řešena vlastními investicemi, avšak při potřebě následného předání hl. m. Praze za podmínek TSK. Realizaci je možné pokrýt též předáním TSK, a.s., avšak lze časem

předpokládat přetlak akcí, takže vznikne pořadník s prioritami, které určí RFD a po doporučení KCD. Podmínky a postup je nutné ujednotit a sepsat.

7. Pro sjednocení způsobu udělování účelových dotací je vhodné zavést následující pravidla pro podávání žádostí a jejich vyhodnocování:
 - a. Pokud městská část požaduje proplacení zpracování projektové dokumentace, požádá o hodnocení záměru ("screening").
 - i. Žádosti pro screening musí obsahovat nejméně tyto informace:
 1. Počátek a konec realizace plánované infrastruktury
 2. Druh a stručný popis plánované infrastruktury (délka, šířkové uspořádání, dopravní režim (dělená/společná stezka pro chodce a cyklisty), druh povrchu, případně specifikace provedení a zdůvodnění atypických řešení), nutnost vyvolaných objektů (přeložky), osvětlení, doplňková infrastruktura (odpočívky, stojany atd.)
 3. Situační zákres rozsahu v kontextu platného celoměstského systému
 4. Komentář souladu a se stavem s výhledovou koncepcí celoměstského systému (včetně odůvodněných zlepšujících návrhů jeho případných úprav, zejména na základě nových skutečností)
 5. Přehled stavbou dotčených pozemků a jejich vlastníků
 6. Odhadované investiční náklady
 7. Informace o předchozím projektovém prověřování a studiích
 8. Další důvody, hodné zřetele
 - ii. Žádosti pro screening se v roce 2019 podávají do konce května, v letech následujících pak do konce února.
 - b. Pokud městská část požaduje proplacení investičních nákladů, přiloží k žádosti následující dokumenty:
 - i. Platné stavební povolení
 - ii. Dokumentaci pro výběr zhotovitele
 - iii. Slepý a kontrolní rozpočet nákladů stavby dle platného ceníku
 - iv. Komentář souladu s generelem cyklistické dopravy hl. m. Prahy
 - v. Přehled dotčených pozemků a jejich vlastníků vč. souhlasů / předpokládaného vypořádání
 - c. Žádosti o investiční dotaci se v roce 2019 podávají do konce května, v letech následujících pak do konce února.
8. Správa veškeré cyklistické infrastruktury v rozsahu AX-AXX, vybudované v souladu s celoměstským systémem cyklistických tras hl. m. Prahy, bude gesci TSK Praha, a.s. V odůvodněných případech a po dohodě mezi TSK Praha, a.s., RFD MHMP a dalším dotčeným subjektem, zpravidla městskou částí, může být správa svěřena dalšímu dotčenému subjektu. V případě infrastruktury AXXX bude správa vždy věcí dohody (mlatové a okrajové stezky budou primárně ve správě MČ).
9. Bude vyvoláno další jednání ke správě cyklistických tras a dodržování usnesení RHMP č. 55 ze dne 19. 1. 2016 ve vztahu ke smluvním závazkům TSK Praha, a.s., a to na úrovni vedení dotčených organizací.

10. Trasy obsažené v koncepci cyklistických tras celoměstského významu hl. m. Prahy nijak nevylučují, ale doplňují s požadavky na zajištění plošné prostupnosti území pro bezmotorovou dopravu, s požadavky na plošné uplatňování integračních a preferenčních opatření pro cyklistickou dopravu v hlavním dopravním prostoru.

Zapsal David Horatius, dne 18. 3. 2019

Připomínky zúčastněných zapracoval David Horatius, dne 20. 3. 2019