



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE  
FAKULTA DOPRAVNÍ  
ÚSTAV DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ**

VYPRACOVAL

**Bc. MARTIN HAVELKA**

VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE

**doc. Ing. JOSEF KOCOUREK, Ph.D., Ing. KVĚTOSLAV SYROVÝ**

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE

**NÁVRH KONCEPCE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY NA ÚZEMÍ PRAŽSKÉ  
PAMÁTKOVÉ REZERVACE**

DATUM

**25. 4. 2015**

MĚŘÍTKO

**-**

NÁZEV PŘÍLOHY

**ZÁPISY Z DISKUZÍ K PROBLEMATICE**

FORMÁT

**12 x A4**

ČÍSLO PŘÍLOHY

**1**

**Diskutující:** doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D. (ČVUT FD)

**Datum:** 29. 4. 2014

**Výstup z diskuze:**

- Vztít to „ulici po ulici“
- Označit si takové, kde to nelze (červeně), kde by to za jistých podmínek mohlo fungovat (oranžově) a kde to půjde bez problémů (zeleně)
- Ve finále se pak snažit propojit „zelené uličky“ a definovat si možné kolize (cyklo x pěší/auto)
- Otázka hlavně šířkového uspořádání, pak taky intenzit (IAD/pěší)
- Problém nábřeží: tranzitní doprava, „zkratka“ pro řidiče místo magistrály
- Jižní část PPR relativně bez problémů, severní také, problém v centrální části kolem Staroměstského náměstí
- Nyní končí příjemná trasa u Vyšehradu (jih) a u Ministerstva dopravy (sever)
- Samozřejmě celkové zklidnění je žádoucí
- Praha jinak cyklisticky na úrovni
- Mnoho měst je na tom jako Praha – cyklisty si do centra moc nepouštějí, a když, tak bez výraznějších zásahů a opatření
- Použít všechny dostupné varianty – trasy, pásy, stezky, VDZ, ...
- Podobný typ města je Curych – historické centrum, úzké uličky
- Překážky – mentalita pražských řidičů, (ne)oprávněné obavy z bezpečnosti, někde kopce, šířkové uspořádání
  
- Bikesharing potřebuje silný marketing
- Potřeba přesvědčit lidi o bezpečnosti (cyklistů v Praze)
- Mediální masáž – lidé si snadno pamatují (dozví/zajímají se o), kde zemřel cyklista, než kde se postavila nová stezka
- Cílem je vysvětlit společnosti, že jízda po Praze na kole je OK
- Spíše pro turisty než pro běžné pražany
- I když pokud se nebude bát krádeže vlastního kola, pak je šance i u místních
- Souvisí s cyklodopravou v PPR
- Pokud auto zabírá kolej jedním kolem, může ji zabrat celým profilem a vejdou se na kraj i cyklisti (typicky např. Mánesův most)

**Diskutující:** doc. Ing. Petr Slabý, CSc. (ČVUT FSv)

**Datum:** 22. 5. 2014

**Výstup z diskuze:**

- Praha je středověké město, úzké uličky
- Extrémní přístupy jsou vždy špatně
- Nelze auta úplně vyloučit, stejně tak tam nechat jen auta
- Vyloučení IAD by mělo negativní dopad i na kriminalitu (viz Paříž)
- Vhodné se zamyslet nad dopravou v klidu
- Vystavěno několik podzemních garáží – jejich využití zaostává nad kapacitou (viz u Rudolfina)
- Ekonomický problém – předražené místa v garáži, lidé o ně nestojí
- Vše vychází z ekonomiky
- Měla by se racionalizovat myšlenka parkování
- Ve chvíli, kdy se parkující auta dostanou z ulic do garáží – vznikne prostor
- Tento prostor (hlavní dopravní prostor) lze věnovat cyklistům
- V centru vhodné cyklisty pokud možno separovat od chodců a ponechat je v dopravním prostoru (mnoho předzahrádek u kaváren, hospod, ... - nebezpečné)
- Konflikt auto/cyklista je lepší než chodec/cyklista
- Vyhrazený prostor pro cyklisty v centru lze věnovat také segwayům (!)
- Prostor lze také získat zjednosměrněním ulic
- Problém vhodného povrchu – centrum zejména kostky, pro cyklisty nepříjemné
- Typicky např. Smíchov/Anděl se cyklistům nevěnuje
- Cyklisté se obtížně doplňují do prostoru dodatečně, ideální s nimi počítat již v návrhu
- Bikesharing ano, bez spuštění projektu nelze zjistit, zda vůbec má cenu, nebo nemá

**Diskutující:** Ing. Jakub Zajíček (IPR HMP, konzultováno pouze po e-mailu)

**Datum:** 27. 5. 2014

**Výstup z diskuze:**

- Několik rovin
- Zprůjezdnění jednosměrek pro cyklisty z obou stran
- Plošné zklidnění dopravy
- Sdílený veřejný prostor
- Pěší zóny s povolením vjezdu cyklistů
- Řešení povrchů
- Důležitá legislativa a její výklad, kapitál na dotčených orgánech
- Úsekové omezení rychlosti nijak neřeší podmínky pro cyklisty (Zóny 30 atd.)
- Nadále uchovat a rozvíjet stávající, minulé záměry

**Diskutující:** Ing. Tomáš Havlíček, Ph.D. (ČVUT FSv, TSK HMP)

**Datum:** 28. 5. 2014

**Výstup z diskuze:**

- Praha je středověké město, úzké uličky
- Cyklisti v PPR spíš ne, rozhodně ne na úkor prostoru pro chodce
- Primární pohyb člověka a už takhle toho místa v centru není mnoho
- V úvahu přichází pěší zóny s pohybem cyklistů a vzájemnou ohleduplností
- Pokud má být nová infrastruktura, necht' ji využijí i segwaye – problém, že to má hlavně turisticky – vyhlídkový charakter a stěží je lze omezit na danou infrastrukturu
- Pokud se např. uzavře Smetanovo nábřeží pro auta, vznikne nový prostor, pak klidně možno vystavět samostatnou stezku pro cyklisty a provést je celým nábřežím
- Pokud jde o infrastrukturu pro cyklisty všeobecně, chce to hlavně standardizovat použití prvků
- Nekombinovat různé prvky, neznámé prvky
- Efektem je pak nerespektování, nevyužívání prvků cyklisty
- Vznikají nebezpečné situace (kombinace nepřímého levého odbočení a špatných rozhledů, povolení vjezdu cyklistům na nevhodném místě)
- Odbočující auto nemusí dát přednost cyklistovi na přejezdu (dle zákona)
- Vhodné použít semafor pro cyklistu a chodce dohromady – jeden sloup, méně problémů s respektováním
- Legislativní problém – když už jsou na komunikaci prvky pro cyklisty, je nucen je využít a měl by být trestán za jejich nevyužití
- Když není prostor, tak není nutno tam vkládat infrastrukturu pro cyklisty
- Kdo bude potřebovat, tak si poradí, jinak vzniká spíše zmatek
- Všeobecně nekomplikovat situaci cyklistům novinkami, nečekaným řešením, oni si poradí
- Mnohá nová, netradiční řešení vedou spíše k nelibosti u cyklistů (navíc, když je dle zákona musí využívat!), mnohdy také nebezpečné, nepříjemné i pro řidiče, netuší, že tam může čekat cyklistu
- Nevytvářet umělá řešení (např. na křižovatce) bez dohledné koncepce (návaznosti apod.)
- Bikesharing ok, ale kdo ho nakonec využije? Kdo bude jezdit?

**Diskutující:** Ing. Marek Karban (TSK HMP)

**Datum:** 28. 5. 2014

**Výstup z diskuze:**

- Praha je historické město se stísněnými poměry
- Navíc centrum města je specifické oproti zbytku města
- Vše vychází z politiky (kdo je ve vedení a co zrovna preferuje)
- Další důležitý aspekt je ekonomika, příjmy z dopravy v klidu jsou nezanedbatelné
- Politika parkování by měla (a asi i je?) nastavena tak, že by měla být zvýhodněna stání v podzemních garážích oproti povrchovému stání
- Nově snaha aby rezidenti mohli na svou kartu parkovat jen v blízkosti bydliště
- Moderní vývoj cyklo dopravy v Praze až ve 21. století
- Pokud cyklisté v centru, tak segregování od pěších, velké riziko nehody
- Možná novou infrastrukturu využít pro segwaye
- Podíl na přepravě cyklo dopravy vůči MHD a IAD je zanedbatelný, ale JE a proto by se měla dále rozvíjet
- „lidi z aut už není moc kam dát“, MHD je ve špičce na hranici kapacity
- Bikeshaing relativně drahý na pořízení, ale i na provoz (!)

**Diskutující:** Ing. arch. Tomáš Cach (IPR HMP)

**Datum:** 29. 5. 2014

**Výstup z diskuze:**

- V Praze pořadí: 1. Chodci, 2. Cyklisti, 3. Auta
- Pěší doprava jako základní prvek mobility
- Na většině míst (ulic) stejně není možnost cyklisty „vložit“
- Podstatné je zajistit/umožnit průjezd
- Zásadní infrastruktura není třeba
- Všeobecné zklidnění postačí k příjemnému průjezdu
- Když, tak cyklisty segregovat od pěších
- Je to hodně o urbanismu – komu dát prostor
- I Silniční okruhy kolem Prahy vzniká po částech a trvá to
- Postupně propojovat místa, kde to lze
- Cyklistická infrastruktura nejlépe tak, aby nebyla vidět
- Nelze úplně srovnávat se zahraničím – pokaždé jiné okrajové podmínky – mentalita, politika, ekonomika, komunikační síť
- Např. v Dánsku nemají tramvaje a mohou tak prostor věnovat cyklistům
- Segwaye „nikdo v centru nechce“
- Všechny kombinace segway + auto/chodec/cyklista jsou špatně, vždy někdo více ohrožen
- Segwaye se nebát někde (všude) vyloučit úplně
- Památkáři – problém asfalt a křiklavá cihlová barva
  
- Otázka, kdo reálně bikesharing využije
- Je záhodno spustit „velký projekt“, aby se reálně zjistil zájem a ověřila funkčnost

**Diskutující:** Ing. Petr Pokorný (CDV, v. v. i.)

**Datum:** 2. 6. 2014

**Výstup z diskuze:**

- Cyklisti do centra patří, je to přirozený druh pohybu
- Postupně návrat k době, kdy vše fungovalo společně v jednom prostoru
- Zákaz vjezdu (cyklistům) je špatně – vede akorát k porušování předpisů/pravidel nebo ke zbytečné zajištění
- Společné soužití viz Holandsko – jednotlivá opatření dána intenzitou provozu chodců
- Problém začíná u vedení města (politika)
- Měla by být optimalizována politika parkování
- Klidně cyklisty integrovat s chodci – oni si poradí
- Možno „vést“ cyklisty v tramvajovém pásu
- Dodržet hierarchii 1. Chodci, 2. Cyklisté, 3. MHD, 4. IAD
- Brno: centrum pěší zóna, cyklistům vjezd povolen cca 17-8h, auta s různými výjimkami, MHD se místním finančně nevyplatí
- Cyklistika vnímána jako něco podružného, nezám, snaha potlačit na okraj
- „nikdo přeci na kole nejezdí“
- Problém často negativistického přístupu – „to stejně nikdo nevyužije...“
- Problém podkladů (dat) – někdo si myslí, že je to nebezpečné, ale nemá čísla, podklady, reálné hodnoty
- Spousta věcí (ne)vzniká jen na základě těchto domněnek, ne podkladů a dat!
- Legislativa – např. zahraniční cykloobousměrka funguje bez vyhrazeného pruhu pro cyklisty, vyhrazený pruh pro cyklisty v HDP mají jako Stezku pro cyklisty, ...



**Diskutující:** Ing. Pavel Skládaný (CDV, v. v. i.)

**Datum:** 2. 6. 2014

**Výstup z diskuze:**

- Myšlenka sdíleného prostoru (!)
- Vlastně to samé jako obytná (pěší) zóna – pěší, cyklo i auta dohromady a jde to
- V pěších zónách ale cyklisti oficiálně nemohou jezdit
- Baden Baden – kombinace pěších zón (kam cyklista nesmí) a obytných zón (kam cyklista může)
- Legislativní problémy – např. proč nemůže být cyklopruh jako stezka pro chodce?
- Problém vzniká takto: historicky vznikla široká silnice (prostor), následně se kus věnoval parkování a teď je snaha vložit tam prvky pro cyklisty, aniž by se musela rušit parkovací stání
- Možno „víceúčelový pás“ (1,5 m cyklisté + 2,5 m auta) – pokud výjimečně pojedou širší vozidlo, pojedou i přes pás pro cyklisty – prakticky to samé jako naše piktokoridory
- Pokud to jde, tak cyklisty integrovat s vozidly, lepší než s chodci
- Pokud to nejde, možné propojit ty ulice, kde to lze
- Stačí jen naznačit (!) VDZ „cyklisto, tudy můžeš jet“ a není třeba rozsáhlé značení
- Nechat se inspirovat v zahraničí značením pro sdílený prostor
- Segway – legislativní problém – kam vůbec patří? Chodec? Vozidlo?
- Pardubice – pěší + cyklo + MHD a funguje to
- Vídeň, Paříž, Drážďany, ...

**Diskutující:** kpt. Bc. Zbyněk Řezáč a kol. (Policie ČR)

**Datum:** 3. 6. 2014

**Výstup z diskuze:**

- Potřebují jasně označit viníka – proto nelze cykloobousměrka bez vyhrazeného pruhu, ...
- Jako zásadní se jeví dodržet bezpečnostní odstupy, zejména u parkování!
- Často nedodrženy rozhledové poměry
- Cyklista NENÍ vidět – proč auto MUSÍ být vidět?
- Legislativně zařídit, aby cyklisté viděli a byli vidět – uzákonit reflexní prvky, homologovat, uzákonit přední a zadní světlo, zvonek už není součástí povinné výbavy, ...
- A přitom cyklista je daleko zranitelnější!
- Využít prostory, kde to lze, kde nikdo nechodí a jsou široké chodníky (Nuselský most)
- Lepší cyklisty vést v prostoru pro chodce, než u aut
- Cyklista v pěší zóně OK, ale dát si pozor na výjezdy
- Na bikesharing nejsou peníze – moc drahé, vychází cca 70 000/ kolo
- Na Praze 1 problémy s parkováním
- V centru Prahy je zmatek cyklotras, žádný systém, (anti)koncepce
- Nakonec to vede k tomu, že se infrastruktura nevyužívá
- Problém bezpečnosti, pocitu bezpečí
- Uvažovat v koncepci, v návaznosti, ne úsekově!
- Raději méně tras přehledněji, než více a nepřehledněji
- Hlavně ne trasa „odnikud nikam“
- Lidé se bojí krádeže kola, stojany nejsou překážka pro mnohé zloděje
- Většímu využití kol brání i chybějící zázemí na pracovišti – šatny, uzamčení kola, ...
- Typicky nehodová situace: vyhrazený pruh pro cyklisty před, v, i za křižovatkou, předsazený prostor V19 pro cyklisty, odbočující auto vjede na pruh a dává přednost chodci na vedlejší – auto a cyklista o sobě nevědí – cyklista buď narazí do auta nebo strhne kolo do silnice a tam ho někdo smete – řešení: ukončit pruh dostatečně daleko před křižovatkou a převést cyklisty do přidruženého prostoru, nebo je nechat v HDP, ale společně s auty a pak zase dostatečně daleko za křižovatkou obnovit vyhrazený pruh

**Diskutující:** Ing. Pavel Polák (externí spolupracovník SFDI)

**Datum:** 3. 6. 2014

**Výstup z diskuze:**

- Je to hlavně (jen) o organizaci dopravy
- Ihned mýto na vjezd do centra, dodělat silniční okruhy, zklidnit magistrálu klidně jen na 1 pruh (ať tam je, ale jako zklidněná komunikace) – bez toho to nemá cenu (!)
- Optimalizovat parkování – parkovací domy + podzemní garáže – za každé nové místo v garáži/domě ubrat jedno místo na povrchu
- Postupná motivace/donucení řidičů parkovat nad/pod povrchem – finančně a mottem „neukradnou ti ho, nebude ti na něj pršet“
- Nutná koordinace jednotlivých subjektů
- Klidně ať vznikají dílčí úseky mezi body A a B bez prozatímní návaznosti
- Myšlenka proměnit centrum v obytnou (pěší) zónu – společné soužití, pouze přednost zprava, možno jen naznačit průjezdy pro cyklisty ve vhodné oblasti  
Roste zejména podíl dopravních a pravidelných cyklistů!
- Integrace ANO, segregace NE – ta má smysl na okraji, pro rekreaci
- Má vyjít nová vyhláška o možnosti využít HDP, pokud je vedle stezka pro cyklisty – cílem je uspokojit obě strany: rekreační – stezka, dopravní – vyhrazený pruh v HDP
- Náplavka – dlažba je památkově chráněná, ideálně vytvořit rovný a příjemný povrch z 1/3 a problémy zmizí
- A2 nikoliv rozšiřovat, ale zužovat – vede k vyšší bezpečnosti a opatrnosti
- Je to o odvaze politiků (!), nebát se
- Tlak počtu cyklistů donutí Prahu jednat
- Cyklisté tu stejně jezdí, nadále budou a bude jich více
- Parkování – viz Berlín, mýto – viz Londýn
- ČSN je pouze doporučení, závazná je vyhláška – chce to odvalu a jít klidně proti normě (nikoliv proti zákonu) a třeba díky tomu ušetřit
  
- Bikesharing teď nemá smysl, kola se musí několikrát denně převážet a to za současných podmínek provozu a intenzit nelze
- Po řádné organizaci dopravy má smysl za předpokladu několika denního přesunu kol a sjednání s MČ a policií, že tudy budou několikrát denně projíždět a převážet kola

**Diskutující:** Ing. Václav Juppa (dopravní projektant)

**Datum:** 6. 6. 2014

**Výstup z diskuze:**

- Myšlenka společného prostoru
- NE mýto, nemá smysl, špatná cesta (viz Londýn)
- Lepší poplatky za pobyt v centru – př. 10 min 5 Kč, 1 h 500 Kč, ...
- Ideálně také přednost zprava – zruší se značení – cena, místo
- Možno využít fyzické prvky pro odstranění psychologické přednosti
- Myšlenka rychlostních pruhů – 20 km/h auta, 10 km/h cyklo, 5 km/h pěší
- Přísné restrikce za nedodržování (křížení samozřejmě ano)
- Plošné zákazy (nesmyslné) vedou k nerespektování
- Kvalitní nabídka P+R, ideálně v kombinaci B+R – ubude vozidel v centru
- Je to o urbanismu!
- Spíš podoba pěší zóny
- Možno využít informační tabule pro pěší + cyklisty – normálně reklamy a pak varování ve stylu „zde projíždí sanitka, uvolněte prostor“
- Zakázat někomu vjezd (auta, cyklo, segway) je neekonomické
- Sami obyvatelé města své město neuzijí, zákazy se rozkřiknou atd.
- Je to o vzájemné ohleduplnosti a toleranci
- První roky to bude utrpení, ale pak si (na to) zvykneme
- V garážích (viz Kaufland) už taky funguje symbióza auta + pěší a každý si chodí/jezdí prakticky jak chce, ale nikdo se nebouří
- K čemu je norma, když není závazná, ale jen doporučující?
- Chce to odvahu politiků!
  
- Bikesharing ano, nutno velkého projektu s plošnou obsluhou, aby se zjistila reálná funkčnost, 2 stanoviště to neověří
- Možno využít OC (Anděl, Palladium, Pankrác, Eden) pro šatny + sprchy + skříňky (podobným principem funguje restaurace u Ladronky)
- Přivede novou klientelu

**Diskutující:** doc. Ing. arch. Jan Mužík, CSc. (ČVUT FSv)

**Datum:** 12. 6. 2014

**Výstup z diskuze:**

- Dodržet hierarchii chodec, cyklista, auto
- Nelze nikoho opomenout, ani auta
- Zajistit pestrost, ale přiměřenou – stromy, stezky
- Když se tam prvky pro cyklisty nevejdou, tak je tam zbytečně nevkládat
- Doprava (spolu)tvoří město (!)
- Nabídnout kvalitní veřejný prostor (!)
- Když se dělá něco pro auta, dělá se to kompletně – parkování, ...
- To samé by mělo platit pro cyklisty – ideálně bezpečné uložení, krytí proti dešti
- Zklidňování ano, ale myslet na všechny
- Ideální bude, až budeme muset aplikovat prvky zklidňování pro cyklisty
- Pokud pro cyklistu bezpečný průjezd po chodníku/silnici vzhledem k intenzitě provozu, není třeba speciálních prvků pro cyklisty
- Zachovat ráz města (aby tam vše pasovalo)
- Důraz na funkčnost
- Umožnit, aby trasa byla uspokojující pro rekreanty (možnost rozšíření, „vyhlídky“) a zároveň pro projíždějící dopravní cyklisty (aby se lépe vyhnuli)
- Sami chodci + cyklisté město (náměstí) dlouhodobě neuživí (pokud je tam jen park, tak ano, ale převažují-li tam obchody atd., tak ne)