

Než auta bez řidiče, raději řidiče bez aut.

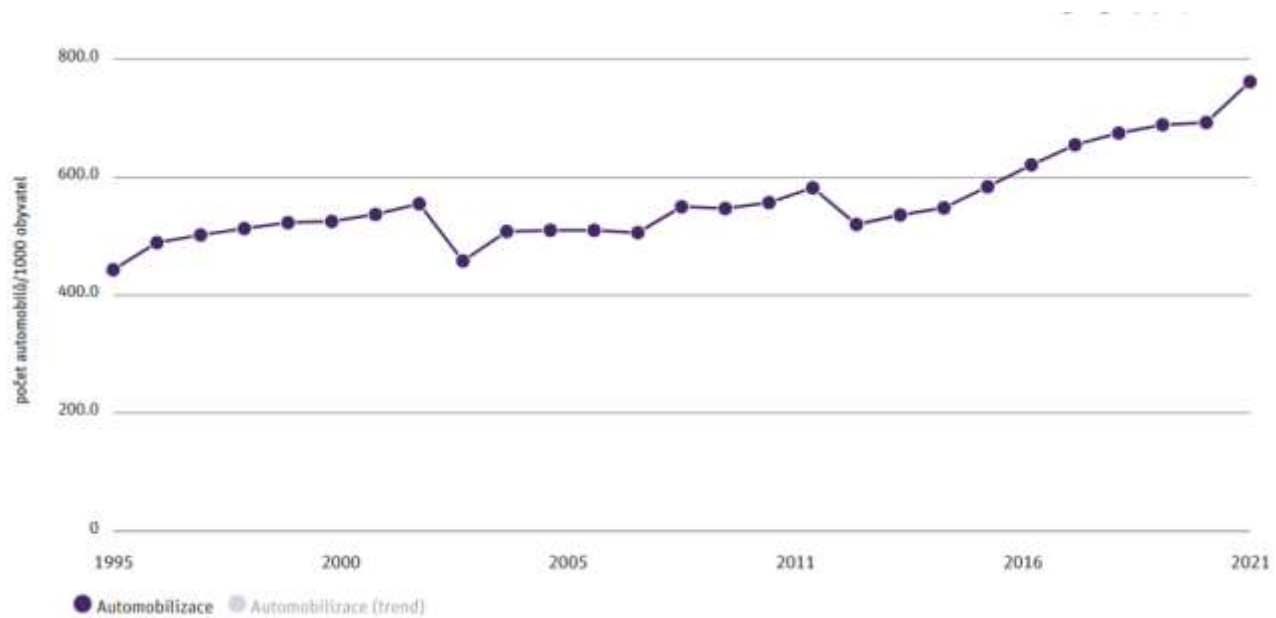


[schlijper.nl](https://www.schlijper.nl)
today









2018



Google

2020



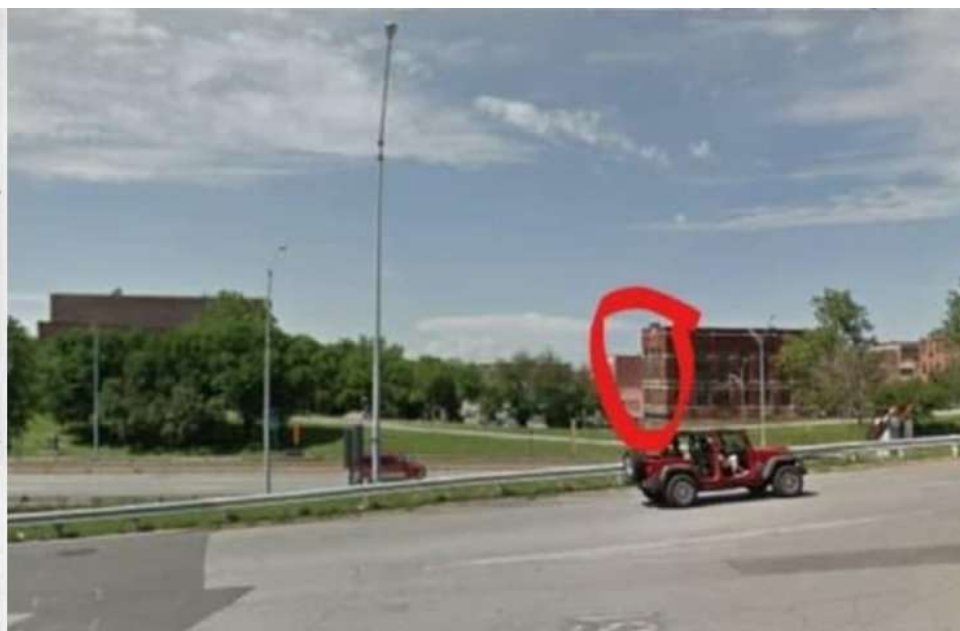




Rømersgade

Google

2019 Google





3rd St, Cincinnati- 1890



3rd St, Cincinnati -2022

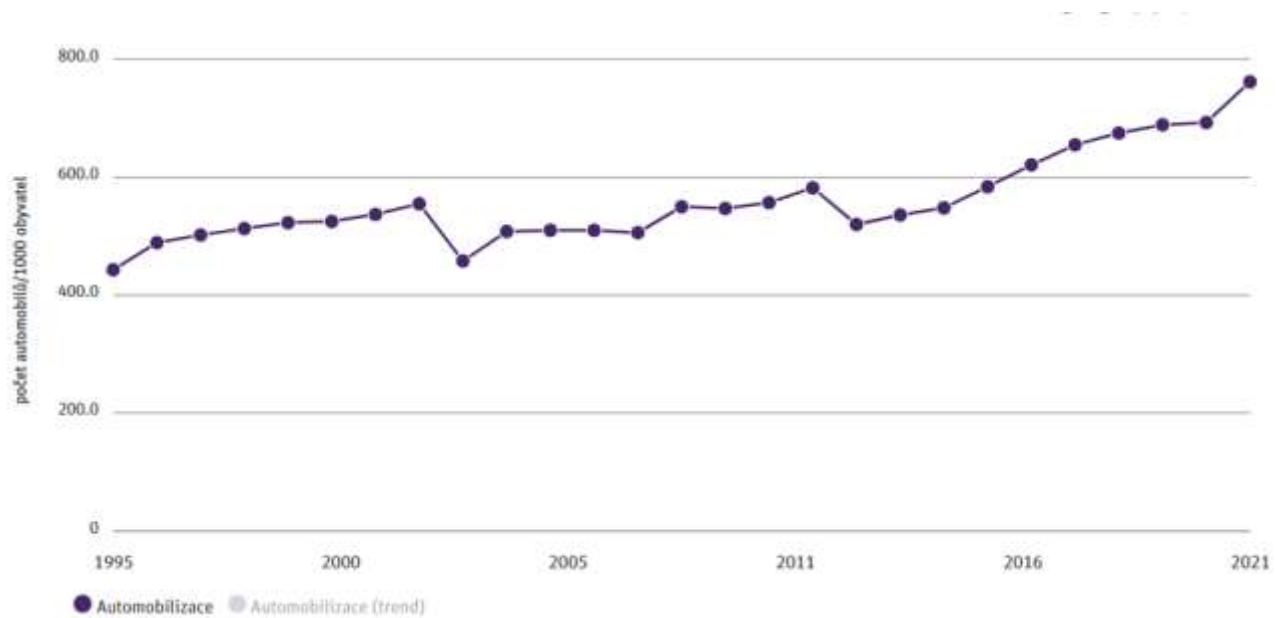


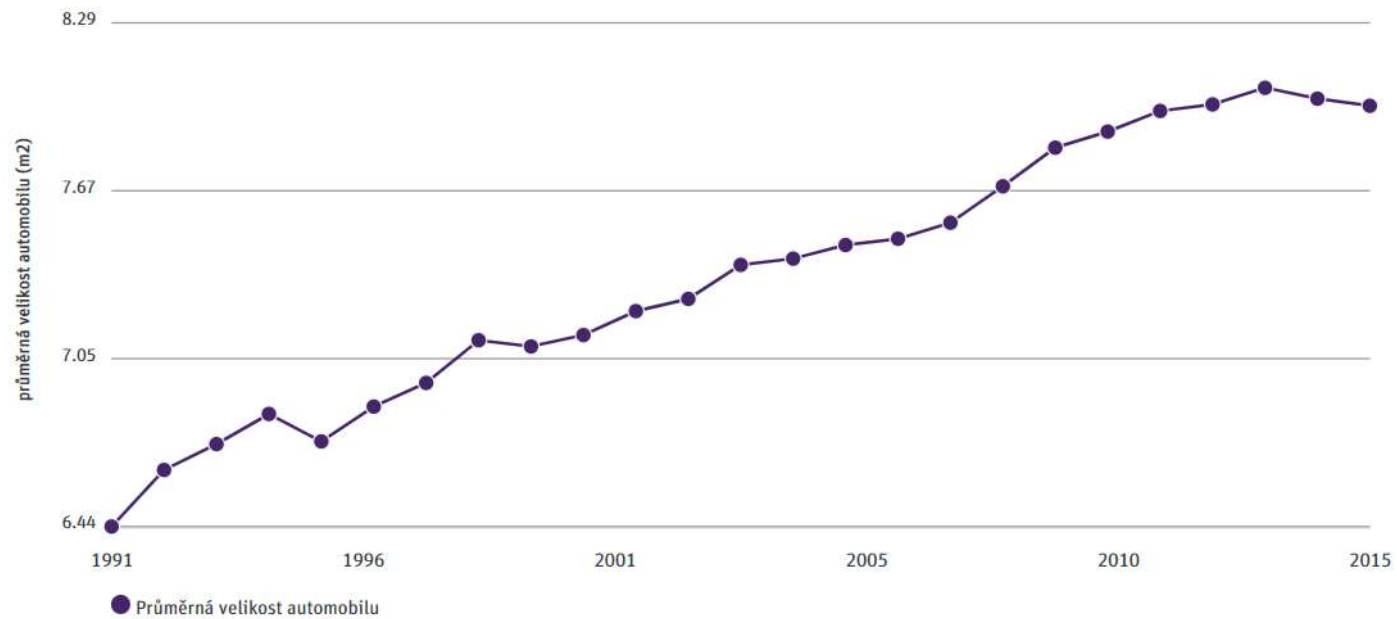
1955

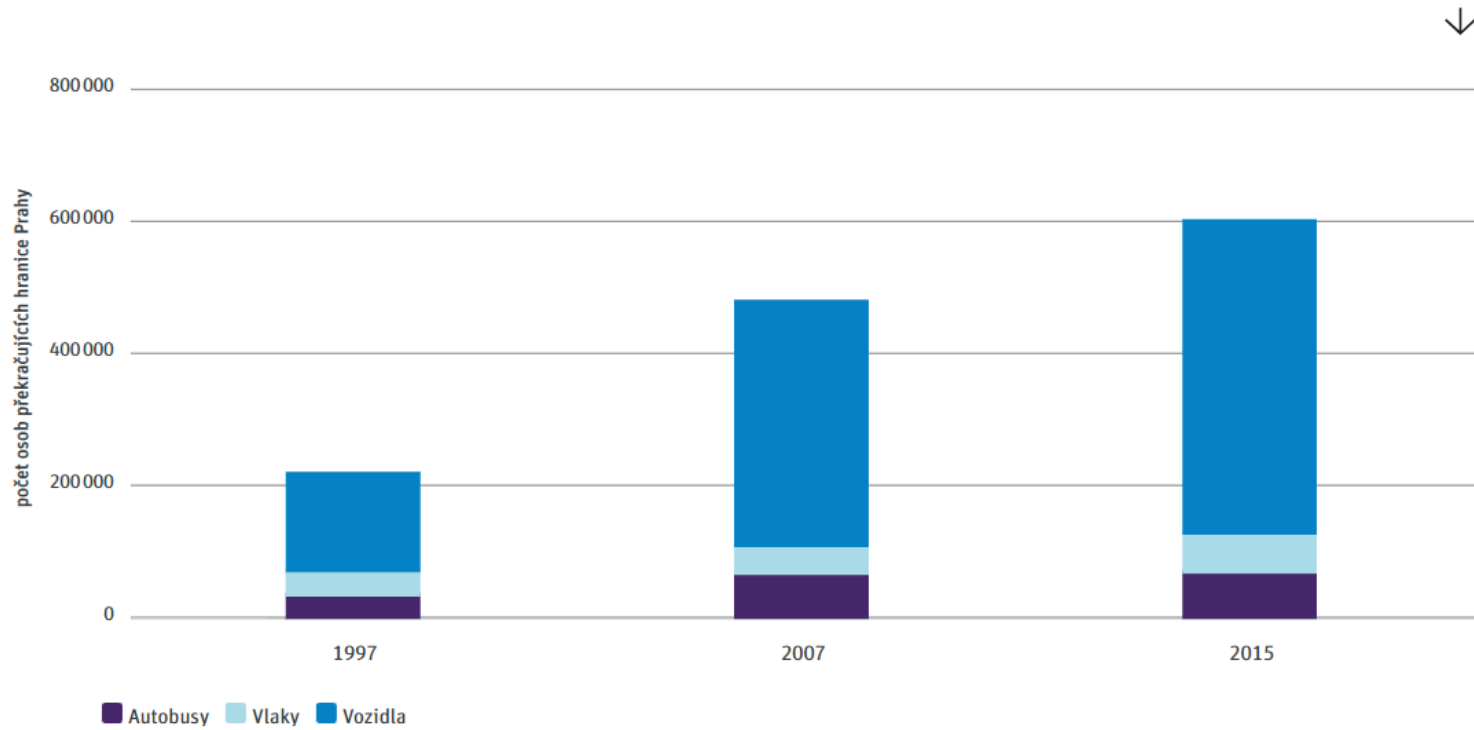


2016













STRATEGIE AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE





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"> děti doprovázené rodiči na kole samostatně jezdící malé děti osoby, které s cyklistikou začínají seniři a osoby se sníženou schopností pohybu a orientace 	<ul style="list-style-type: none"> učení se jízdy na kole jízda do školy jízda po okolí za účelem odpočinku, návštěvy rodinných příslušníků či přátel jízdní kolo jako kompenzační pomůcka nebo náhrada chůze na krátké cestě (kombinace s chůzí) 	<p>Bezpečnost a srozumitelnost je na prvním místě. Přiměřně využívají zklidňované ulice s vyloučením motorové dopravy a samostatně stávkou pro cyklisty či chodce a cyklisty. Mají tendenci jezdit mimo provoz i v napříliš frekventovaných ulicích.</p>
Středně zkušený	<ul style="list-style-type: none"> starší samostatně jezdící děti občasní uživatelé cyklistiky rekreační cyklisté preferující jízdu mimo automobilový provoz pravidelní uživatelé (městská cyklistiky) 	<ul style="list-style-type: none"> jízda do školy či do práce na kratší vzdálenost, kombinace kola s veřejnou dopravou jízda po okolí za účelem odpočinku, návštěvy rodinných příslušníků či přátel kazdodenní jízdy po okolí za účelem dojíždění, nákupů či volnočasových aktivit rekreační jízda na kole v přírodním prostředí 	<p>Pocit bezpečí zůstává na prvním místě, ale snadnost jízdy a přímotnost cesty, která je chráněná od velkého zatížení automobilovou dopravou, jsou zásadními motivačními faktory.</p>
Zkušený	<ul style="list-style-type: none"> 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"> pravidelné dojíždění sportovní a kondiční cyklistika (delší vzdálenosti) cykloturistika 	<p>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.</p>
Profesionální	<ul style="list-style-type: none"> uživatel provozující cyklistickou dopravu jako součást svého zaměstnání 	<ul style="list-style-type: none"> rozvoz zboží či záledek/zásobování (zapo-cyklistika) hlídka ve veřejném prostoru (městská policie) 	<p>Prioritním kritériem pro volbu trasy je její přímot a rychlost.</p>



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 prostoru, 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 (architektonická, materiálová, apod.) respektovalo předmět ochrany památkové péče, respektive principy a pravidla uplatňovaná v těchto veřejných prostorech.
dopravní režim / vyznačení	vyznačení vstupu dopravní značkou IZ 6a Pěší zóna
relevantní odkazy	<ul style="list-style-type: none"> » Manuál tvorby veřejných prostorů, kapitola C.1.1 » TP 103 Navrhování obytných a pěších zón » Vyhláška č. 398/2009 Sb.

Ve stísněném prostoru vnitřního města se může vyhnout situacím, kdy je pěší zónou vedena rovněž veřejná hromadná doprava - v mnoha případech zajišťuje převážnou část jejich dopravní obsluhy. Zajímá 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.

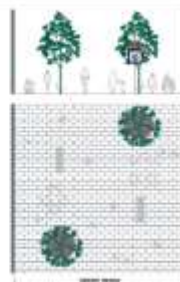
Pěší zóna bez povolení vjezdu cyklistů se využívá spíše výjimečně, a to pouze v lokalitách s velmi vysokými intenzitami chodců a při zajištění alternativní trasy souběžného vedení cyklistů.



Pěší zóna v dobní části Vítkovského náměstí



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

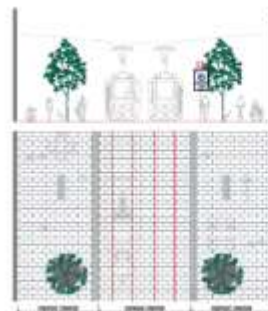


Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů

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 může vyhnout situacím, kdy je pěší zónou vedena rovněž veřejná hromadná doprava - v mnoha případech zajišťuje převážnou část jejich dopravní obsluhy. Zajímá 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 vazovky pro velkou dopravu.



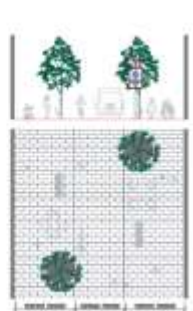
stavební řešení / uspořádání pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů

standardně dle pravidel pro pěší zóny
V památkově chráněných území je třeba, aby provedení pěší zóny (architektonická, materiálová, apod.) respektovalo předmět ochrany památkové péče, respektive principy a pravidla uplatňovaná v těchto veřejných prostorech.

způsob vyznačení

relevantní odkazy

- vhodným vizuálním provedením povrchů lze naznačit vedení cyklistické dopravy prostorem pěší zóny)
- » Manuál tvorby veřejných prostorů, kapitola C.1.1
 - » TP 103 Navrhování obytných a pěších zón
 - » TP 173, kapitola 6.5
 - » ČSN 73 6110, kapitola 10.3
 - » Vyhláška č. 398/2009 Sb.



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 (šlánský 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 intencí 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 stíněných poměrech a jiných odůvodněných případech

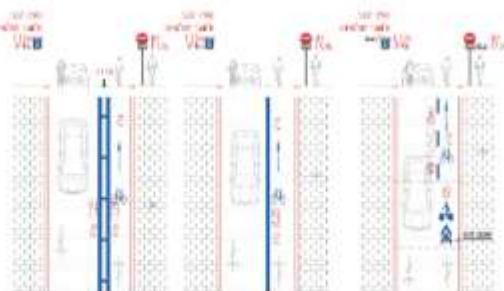
šířka vozovky cykloobousměrky bez protisměrného jízdního pruhu

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



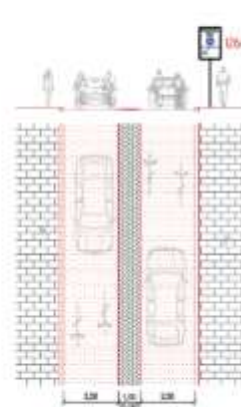
Cyklistická ulice



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 příslušného úspřádání může mít cyklistická ulice podobu:

- o se standardní vozovkou (zejména v případě dodatečného „přeznačení“ běžné ulice na cyklistickou ulici)
- o 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.

