

NOVÝ SYSTÉM CYKLOTRAS V PRAZE

ÚVOD

V roce 1993 schválila Rada hl. m. Prahy Koncepti základního systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy, která předpokládala realizaci cca 400 km cyklotras. Síť městských páteřních cyklotras spojujících důležité body (nádraží, stanice metra, sportovní stadiony, kulturní památky, vysoké školy atd.) měla být vybudována do roku 2000 a nezahrnovala místní vazby a rekreační trasy - ty měly být ponechány iniciativě městských částí.

Tuto koncepci převzal a rozšířil i územní plán Prahy z roku 1999. Její další rozvoj potvrdilo i usnesení RHMP z července 2003 (s prodloužením na cca 440 km) a realizaci posílilo výslovným uložením úkolu zohledňovat cyklistickou dopravu při výstavbě a rekonstrukcích silničních komunikací.

V Koncepti dopravy hl. m. Prahy, přijaté ZHMP v roce 1996 byl za jeden z hlavních úkolů stanoven nárůst objemu cyklistické dopravy na několikanásobek. Snahy o realizaci dopravních úprav pro cyklistickou dopravu však byly výrazně omezeny komplikující se dopravou v klidu v oblasti širšího centra města. Částečně se dařilo realizovat rekreační úseky cyklotras na okrajích města, kde se však pro změnu naráželo na problémy s výkupy soukromých pozemků. Z těchto důvodů získal rozvoj sítě cyklotras mnohaleté zpoždění.

Díky výraznému nárůstu cyklistické dopravy v Praze i celé ČR přibývají i zkušenosti, které se postupně projevují v nové legislativě a metodických materiálech. Na tuto realitu je vhodné reagovat revizí koncepce sítě cyklotras v Praze s respektováním přesahu na území Středočeského kraje.

ZÁKLADNÍ PRINCIPY NOVÉ KONCEPCE

Nová koncepce cyklotras v Praze musí vycházet z aktuálních poznatků v oboru cyklistické dopravy, zakotvených v přepracované ČSN 73 6110 *Navrhování místních komunikací* a TP 179 *Navrhování komunikací pro cyklisty*:

- zahrnovat obě funkce cyklistické dopravy: **dopravní i rekreační**
- vycházet ze zásady **plánování nabídky**, a tak napomáhat rozvoji cyklistické dopravy „*Návrh cyklistické dopravy je nedílnou součástí řešení dopravní soustavy obce a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu má být v obci vytvořena ucelená síť, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb*“ ČSN 73 6110 - čl. 10.4.1.2
- respektovat základní zásady pro navrhování sítě cyklotras dle TP 179: ucelenost a srozumitelnost sítě, přímé spojení potenciálních zdrojů a cílů, atraktivita, bezpečnost

STÁVAJÍCÍ ZNAČENÍ CYKLOTRAS

V současné době jsou cyklotrasy v Praze označovány dle dvou základních systémů:

- trasy zařazené KČT do celorepublikového systému - označeny systémem čísel KČT (1, 2, 3, 11, 14, 201, 0078...)
- místní trasy městského systému - označeny písmennými kódy (ÚJ-BR, ŘE-HL...)

Dále je pro označení místních tras užíváno i další značení (A, III).

Tento systém má řadu nevýhod:

- význam cyklotrasy z hlediska KČT často neodpovídá významu cyklotrasy pro město
- systém nepočítá s dostatečně hustou sítí tras
- uzavřenost cyklotras označením (např. MO-BR = Modřany - Braník obtížně pojme prodloužení trasy na Zbraslav)
- označení a jejich zkratky jsou nejednoznačné a bez znalosti neposkytují informaci (např. ZÁ-ZB = Závist - Zbraslav je ve skutečnosti lokální spojka Zbraslav-nádraží - Zbraslav-Buda)

Proto je nutné zavést systém číslování cyklotras, který bude přizpůsoben potřebám Prahy. Nový systém by měl být přehlednější pro uživatele i pracovníky, měl by být otevřený pro postupné úpravy a doplnění.

Pro označení je zvoleno písmeno A (identifikační znak Prahy), následovaný jedno až čtyřmístným číslem cyklotrasy.

Je nutné vyřešit návaznost na republikové značení KČT (duplicita / změna na hranici města) a také postupný přechod na nový systém ve spolupráci s ÚDI, KČT apod.

KATEGORIE CYKLOTRAS

Základem navrhovaného systému značení je nová kategorizace cyklotras:

- | | | |
|----------------------------|----------------------|---------------|
| Celoměstský systém: | - páteřní cyklotrasy | (I. třída) |
| | - hlavní cyklotrasy | (II. třída) |
| Místní cyklotrasy: | - místní cyklotrasy | (III. třída) |

Jako samostatné kategorie lze chápat izolované cyklostezky (nejsou součástí sítě cyklotras - např. okruhy v parcích) a dočasné trasy (objízdné trasy nahrazující neprůjezdné úseky navrhovaných tras).

Poznámka: systém kategorií (tříd) cyklotras je obdobný jako systém tříd silnic v ČR.

Páteřní cyklotrasy (I. třída)

Páteřní cyklotrasy tvoří základní kostru cyklistické dopravy v Praze. Slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města i pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní i rekreační funkci. Pokud možno sledují přirozené linie terénu, což umožní sklonově příznivý průběh.

- **Vltava**

Páteřní systém jsou cyklotrasy podél Vltavy: levobřežní (A 1) a pravobřežní (A 2).

• Radiály

Na trasy podél Vltavy navazují radiály, vedené především podél potoků, případně po hřebenech.

Radiály na levém břehu Vltavy jsou označovány A 1X, na pravém břehu Vltavy A 2X (X je pořadové číslo po proudu Vltavy). V případě přechodu Vltavy je upřednostněna cyklotrasa s nižším označením.

• Tangenty

Celý systém páteřních tras propojují severojižní tangenty.

Tangenty na levém břehu Vltavy jsou označovány A 3X, na pravém břehu Vltavy A 4X (X je pořadové číslo ve směru od Vltavy).

• Pražské kolo

Do systému páteřních cyklotras je zahrnuta i okružní cyklotrasa č. 8100 „Pražské kolo“, která však územím města prochází pouze ve východní a jižní části. Na východním okraji zajišťuje funkci tangenty.

Cyklotrasa je na území Prahy evidována jako cyklotrasa A 50.

Seznam páteřních cyklotras je uveden v příloze.

Hlavní cyklotrasy (II. třída)

Hlavní (sběrné) cyklotrasy rozšiřují síť páteřních cyklotras. Slouží především dopravní funkci. Zahrnují hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení městských částí. Sledují urbanistické osy, významné linky veřejné dopravy a další směry s vysokou potenciální poptávkou po cyklistické dopravě.

Označovány jsou trojmístným číslem ve tvaru A RRX (RR je číslo nejbližší radiály proti proudu Vltavy, X je rozlišovací číslo). Tangenty nemají na číslování hlavních cyklotras vliv. Rozlišovací čísla se volí tak, aby navazující hlavní trasy měly toto číslo shodné (v rámci možností se zachovává číslování od řeky).

Příklad: všechny pravobřežní hlavní trasy mezi radiálami A 21 (Modřanská rokle) a A 22 (Kunratický potok) mají číslo ve tvaru A 21X.

Seznam hlavních cyklotras je uveden v příloze.

Místní cyklotrasy (III. třída)

Místní cyklotrasy slouží k plošné obsluze území, zajišťují napojení na celoměstskou síť. Dále zahrnují čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem.

Místní cyklotrasy jsou plně v kompetenci městských částí, které zajišťují i jejich realizaci.

Označovány jsou čtyřmístným číslem ve tvaru A RRXX (RR je číslo nejbližší radiály proti proudu Vltavy, XX je rozlišovací číslo). Systém je obdobný jako u hlavních cyklotras.

Čísla jsou pouze evidenční, jejich používání na směrovkách se nepředpokládá.

Poznámka: systém číslování cyklotras je obdobný jako systém číslování silnic v ČR a vychází ze zvyklosti pražského číslování domů orientačními čísly (po proudu Vltavy / od Vltavy, lichá vlevo).

CÍLE NA SMĚROVKÁCH

Z hlediska orientace cyklisty - uživatele jsou cíle uváděné na směrovkách daleko významnější než čísla tras. Na nový systém číslování cyklotras proto navazuje hierarchicky strukturovaný systém cílů, uváděných na směrovkách. Tím bude zajištěn jednotnost a srozumitelnost orientačního systému.

Přehled cílů na jednotlivých trasách je uveden v příloze.

ZNAČENÍ DOPRAVNÍCH SITUACÍ

Další důležitou zásadou kvalitního systému je jednotný způsob značení stejných dopravních situací.

Stávající metodiky přílišnou podporu neposkytují. TP 100 *Orientační dopravní značení* se o značení pro cyklisty zmiňuje jen okrajově. TP 108 *Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách* jsou zcela zastaralé, navíc obsahují jen vyobrazení značek bez řešení konkrétních situací.

Je tedy žádoucí zpracování metodiky značení komunikací pro cyklisty, které postihne typické dopravní situace na cyklotrasách.