

Sociologický výzkum chování cyklistů ve vybraných lokalitách v centru Prahy

(2) Návrhy opatření



Laboratoř udržitelného urbanismu
prosinec 2023

Úvod

Spolek AutoMat provedl v období duben–září 2023 sérii sociologických průzkumů zaměřených na vnímání dopravních řešení cyklisty pohybujícími se v pražském provozu. Jednalo se o:

- dotazovací průzkum hodnotící pocit bezpečí na modelových cykloopatřebeních s účastí přes 1 200 respondentů;
- tři focus groups hodnotící konkrétní lokality;
- deset průzkumů formou pozorování na místě v celkové délce 50 hodin.

Výsledky těchto průzkumů jsou podrobně zpracovány v analytické části zprávy. V Praze představují doposud nejpodrobnější posouzení konkrétních lokalit z hlediska uživatelů*ek – cyklistů*ek. Na základě zjištění z těchto průzkumů a expertního posouzení sledovaných lokalit jsme zpracovali tento návrh úprav stávajícího dopravního řešení.

Nejedná se o projekty, nýbrž o podněty k zadání úprav, projekčních prací, investičních akcí, případně o návrhy změn existujících rozpracovaných projektů tam, kde jsme s nimi seznámeni. Výjimečně je realizace návrhů podmíněna i změnou norem tehdy, kdy vhodné řešení není možné realizovat v souladu s ČSN. V návrzích též není podrobně řešena jejich projednatelnost či realizovatelnost.

Předložené návrhy formulují, co je žádoucí v daných místech změnit, nikoliv, jak to realizovat.

Tento materiál necílí přímo na jednotlivé adresáty schopné se k návrhům vyjádřit. Je to proto, aby bylo zřejmé, že navrhované změny vycházejí z komplexního posouzení jednotlivých lokalit, a proto, že v některých případech si realizace navrhované změny žádá spolupráci více aktérů.

Pro další jednání (např. k projednání orgány MČ) zpracuje spolek AutoMat výběrové výstupy zahrnující pouze návrhy pro adresáta relevantní a případně dopracované o další podrobnosti.

Návrhy jsou u jednotlivých lokalit zpravidla rozčleněny na nestavební a stavební úpravy, opatření podstatná v kontextu v místě připravovaných změn bývají vyčleněna zvlášť. Opatření jsou zpravidla řazena od drobných a nestavebních úprav, přes větší zásahy, po návrhy spíše hypotetické, s malou šancí na realizaci.

*Vznik dokumentu finančně podpořilo Hlavní město Praha v rámci projektu
Cyklisté úřadům na základě dat.*

Obsah

Úvod	2
Obsah	3
1 Mánes	4
2 Smetanovo nábřeží × Národní třída	6
3 Karlovy lázně	8
4 Klárov	9
5 U Bulhara	11
6 I. P. Pavlova (Sokolská a Legerova)	14
7 Vinohradská	15
8 Křížíkova	17
9 Nábřeží Kapitána Jaroše	18
10 Bořislavka	20

I Mánes

MČ : Praha 1, Praha 2

Součást průzkumů : Focus group Smetanovo nábřeží, 13. 6. 2023,
pozorování na místě 18. 9. 2023.

Stav cyklodopravy: Nadřazená cyklotrasa, ~2 000 cyklistů/den (ze sčítání na místě¹).

Kontext: Druhá etapa revitalizace Smetanova nábřeží předpokládá výraznou úpravu křižovatky a zřízení oddělené stezky po nábřeží. Termín zahájení je nejistý v návaznosti na politické rozhodnutí o změně průjezdnosti nábřeží.

Okamžité úpravy

Návrh 1.1: Na výjezdu z náplavky opětovně zřetelně vyznačit vodorovnou čarou prostor, kde cyklisty*ky zabírá videodetekce.

Odůvodnění: Bylo pozorováno faktické ignorování detekce na výjezdu z náplavky, zejména jede-li cyklista*ka jinam než do Myslíkovy. Jakkoliv je důvodem zejména dlouhá a předem nejistá čekací doba, doplňkovým problémem je, že ve vozovce není vůbec vyznačeno, kam se má cyklista*ka postavit, aby jej videodetekce na výjezdu z náplavky registrovala. Prostor videodetekce byl v minulosti vyznačen čarou a popisem, po přestavbě povrchu ale nebylo toto značení obnoveno.

Návrh 1.2: Přesunout bikesharingové stání z nároží před Mánesem na parkovací místa na začátku náplavky. Zbýlá stání v ZPS zrušit s ohledem na nedostatečnou šířku při vjezdu/výjezdu, ponechat pouze krátkodobá stání pro zásobování.

Odůvodnění: Prostor nároží u Mánesa je přehruštěn pohybem chodců i cyklistů*ek, byť se zde pohybují nelegálně. Současně je zúžen na polovinu umístěním bikesharingového stání. Pro snížení konfliktnosti je žádoucí posunout bikesharing do míst, kde nebude překážet. To je příležitost k reorganizaci parkování. Je žádoucí upřednostnit zde vysokoobrátková stání, která jsou jinak realizována zastavováním vozidel taxi přímo v přechodu pro chodce na vyústění náplavky. Dlouhodobá rezidenční stání jsou umístěna v méně exponovaných místech v přilehlých ulicích.

Návrh 1.3: Na nároží u Mánesa umožnit jízdu na kole k přechodu pro chodce na severním rameni křižovatky. Návrh by usnadnil přesun bikesharingových stání (viz výše).

Odůvodnění: Řazení do vozovky Masarykova nábřeží s využitím severního přechodu je často užívanou strategií vyhýbající se nevhodně řešené signalizaci na výjezdu z náplavky.

¹ Zpravidla určeno ze cca 4-5 hodin sčítání ve všední den, což již přinejmenším délkou pozorování odpovídá požadavkům TP.

Po odstranění překážejícího bikesharingového stání bude prostor nároží dostatečně široký na to, aby zde byla jízda na kole legálně možná i v období vysoké pěší frekvence.

Návrh 1.4: Umožnit jízdu na kole na nábrežním chodníku jednosměrně směrem od Mánesa po most Legií v ranních hodinách, tj. od 0:00 do 8:00.

Odůvodnění: Pozorováním v této i sousední lokalitě (most Legií) bylo ověřeno, že jízda cyklistů*ek v ranních hodinách zde není konfliktní s chodci, zlom pěší frekvence nastává kolem osmé hodiny. Návrh je jednosměrný proto, že jižním směrem je bez větších problémů možná jízda v přilehlém jízdním pruhu, a v ranních hodinách nejsou zpravidla před světelnou signalizací u Mánesa přítomny kolony, které by bylo třeba po nábrežním chodníku objíždět. Na křižovatce u mostu Legií také není možné odbočit legálně z Masarykova nábreží vlevo, což by možnost jízdy až k mostu po chodníku také řešilo aspoň v ranních hodinách.

Návrh 1.5: Výjezd z náplavky zkušebně zařadit do cyklu, jako by si cyklista pokaždé zmáčkl signalizaci zelené. Provéřit vliv na zpoždování tramvají v ranních a odpoledních hodinách.

Odůvodnění: Hlavním důvodem pro nevyužívání semaforu je příliš dlouhá a navíc nejistá vyčkávací doba (průměr cca 55 sekund, maxima přes 2 minuty). Čeká-li už ale jeden cyklista, který se do křižovatky přihlásil, připojují se k němu často další. Bude-li zřejmé, že se cyklista nemusí do křižovatky přihlašovat, lze předpokládat, že více cyklistů bude čekat zde na zelenou. Pozn.: Opatření lze nahradit legalizací jízdy na nároží a doplněním přejezdu pro cyklisty*ky do přechodu na severním rameni, toto řešení ale vyžaduje stavební úpravy.

Úpravy související s 2. etapou revitalizace Smetanova nábreží

Návrh 1.6: Přehodnotit světelnou signalizaci v celé křižovatce s ohledem na potřeby cyklistické dopravy, jmenovitě nalezení způsobu, kdy cyklisté*ky budou mít na výjezdu z náplavky do Myslíkovy signál volno vždy, když jej má doprava z Myslíkovy. Možností je celá řada:

- signál bez zeleného signálu, který dovoluje vjet do křižovatky po zhasnutí červené s tím, že vjíždějící vozidlo musí dát přednost všem,
- zákaz odbočení z náplavky vlevo na Masarykovo nábreží (pro motorová vozidla nebo veškerou dopravu, nutno kombinovat s jiným legálním řešením tohoto odbočení),
- doplnění přechodu a přejezdu na jižní rameno křižovatky.

Tyto změny lze provést v rámci projektu revitalizace nábreží nebo samostatně.

Odůvodnění: Další způsob řešení problémové signalizace na výjezdu z náplavky.

Střednědobé úpravy pro případ odložení revitalizace Smetanova nábřeží

Návrh 1.7: Přechod pro chodce na severní straně křižovatky (Masarykovo nábřeží) přestavět na přejezd pro chodce*kyně a cyklisty*ky. Součástí úpravy je legalizace jízdy po nároží u Mánesu zajišťující příjezd z náplavky a snížení obruby před přejezdem pro možnost sjetí z vozovky mimo světelnou signalizaci. V případě realizace cyklostezky severním směrem toto opatření odpadá.

Odůvodnění: Opatření umožní legální jízdu směrem, který byl zjištěn jako jeden z hlavních způsobů vyhnutí se velmi problémovému výjezdu z náplavky (viz výše).

2 Smetanovo nábřeží × Národní třída

MČ : Praha 1

Součást průzkumů : Focus group Smetanovo nábřeží 13. 6. 2023,
pozorování na místě 18. 9. 2023.

Stav cyklodopravy: Nadřazená cyklotrasa, cca 2 000 cyklistů/den (ze sčítání na místě).

Kontext: Druhá etapa revitalizace Smetanova nábřeží předpokládá výraznou úpravu křižovatky a zřízení oddělené stezky po nábřeží. Termín zahájení je nejistý v návaznosti na politické rozhodnutí o změně průjezdnosti nábřeží.

Okamžité úpravy

Návrh 2.1: Více zvýraznit cyklopruh v křižovatce (namalovat podélné přerušované čáry).

Odůvodnění: Cyklopruh v křižovatce je málo zřetelný zejména pro motoristy*ky. Bylo na to poukázáno i uživateli*kami ve focus group. Pozorováno, že auta vytlačují občas vytlačují cyklisty jedoucí v pruhu, odbočující auta nevidí, kudy cyklista pojedje.

Návrh 2.2: V brzkých ranních a pozdních večerních hodinách (cca před 8:00 a po 21:00) zkrátit cyklus světelné signalizace křižovatky.

Odůvodnění: V období před ranní špičkou (kolem 6:45) bylo pozorováno opakované přecházení na červenou v prázdné křižovatce. Není-li křižovatka dopravou zahlcena, je možné cyklus zkrátit.

Návrh 2.3: Současně s regulací tranzitu na Smetanově nábřeží posunout (nestavebně nebo zkušebně) auta jedoucí jižním směrem Smetanova nábřeží na tramvajové koleje tak,

jako se to předpokládá stavebně ve 2. etapě revitalizace Smetanova nábřeží. Může být i vyhrazeným cyklopruhem.

Odůvodnění: V případě regulace dopravy je žádoucí zavést ihned dopravní režim odpovídající 2. fázi revitalizace Smetanova nábřeží ještě nestavebně tak, aby byly okamžitě využity přínosy omezení tranzitu pro bezmotorovou dopravu. Nestavební test také ověří případné dopady uvažovaného stavebního přesunu automobilů na koleje.

Střednědobé úpravy

Návrh 2.4: Realizovat chráněná cykloopatření dle 2. etapy koncepčního zadání IPR na revitalizaci Smetanova nábřeží z roku 2019.

Odůvodnění: Řešení cyklistické dopravy je zde navrženo koncepčně správně, vyžaduje jen jistá doplnění (viz dále).

Návrh 2.5: Cyklopás na nábřežní straně Masarykova nábřeží od mostu Legií po přesmyk u zastávky Národní divadlo je třeba realizovat jako obousměrný, v šířce 2,25–2,50 m.

Odůvodnění: Realizace levého odbočení z Masarykova nábřeží na most Legií bez nutnosti 2× křížit tramvajové koleje, v jednom případě komplikovaným nepřímým levým odbočením.

Návrh 2.6: V rámci úpravy světelné signalizace před Národním divadlem zřídit pro cyklisty nepřímá levá odbočení, jmenovitě ze Smetanova nábřeží do Národní a z Mostu legií na Smetanovo nábřeží.

Odůvodnění: Tato odbočení nejsou aktuálně povolena přímo a ani v případě omezení tranzitní automobilové dopravy není žádoucí mít je přímá kvůli silnému provozu tramvají. Nepřímá levá odbočení také omezují šikmou jízdu přes tramvajové koleje. Realizace je pravděpodobně možná až po úpravě ČSN.

Doporučení k realizaci oddělených pásů

V rámci křižovatky bylo také pozorováno chování cyklistů na – v Praze zatím ojedinělé – realizaci výškově oddělených jednosměrných cyklopásů. Doporučení vyplývající z pozorování lze aplikovat na přípravu cyklopásů i v jiných lokalitách.

Návrh 2.7: Cyklopásky je třeba zřetelněji oddělovat od chodníku a toto odlišení upřednostnit před požadavky památkové péče. Barevné ladění pásů musí odpovídat vozovce, nikoliv chodníku, a musí na něm být dostatečně zřetelné, že jde o cykloopatření (tj. například vodorovné symboly cyklopruhů ve stejné velikosti jako ve vozovce).

Návrh 2.8: Vjezdy na oddělené pásy v křižovatkách by měly být bez obruby tak, jako je tomu například v Dánsku.

Odůvodnění: Obruba vedená šikmo přes pás narušuje psychologickou kontinuitu cyklopásmu v křižovatkách, vytváří dojem, že cyklopás je spíš chodníkem než vozovkou a při špatném provedení je potenciálně nebezpečná.

Návrh 2.9: V souladu se standardy města Kodaně by šířka jednosměrných pásů za obrubou (bez parkování) měla mít vždy jednu z těchto hodnot:

- 1,75 m, předpokládá-li se, že se v úseku nebudou cyklisté téměř navzájem předjíždět (malá intenzita cyklo nebo krátký úsek)
- 2,25 m od obruby, předpokládá-li se vzájemné předjíždění cyklistů. 2,0 metru (realizovaných na Smetanově nábřeží) není pro tento účel dostačující

Návrh 2.10: V oblastech s vysokou poptávkou po parkování je žádoucí oddělovat cyklopás a vozovku kromě obruby ještě řadou sloupků. V takovém případě je třeba zvýšit šířku pásu o 0,5 m obdobně jako při vedení pásu podél zaparkovaných aut.

Odůvodnění: Bylo pozorováno opakované nelegální parkování v cyklopásmu. Na toto parkování zazněly stížnosti také ve focus group týkající se i této lokality.

3 Karlovy lázně

MČ : Praha 1

Součást průzkumů : Focus group Smetanovo nábřeží 13. 6. 2023, pozorování 25. a 26. 9. 2023.

Stav cyklo dopravy: Nadřazená cyklotrasa, cca 1 500 cyklistů/den (ze sčítání na místě).

Kontext: Uvažovaná revitalizace Smetanova nábřeží plánuje změnit prostorové uspořádání profilu pouze jižně od zastávek. Termín zahájení je nejistý v návaznosti na politické rozhodnutí o změně průjezdnosti nábřeží.

Okamžité úpravy

Návrh 3.1: V obou směrech snížit odstup značek piktokoridorů v jízdnicích pružích pro automobilovou dopravu na 10–15 metrů.

Odůvodnění: Stávající odstup jednotlivých piktogramů (cca 20 m) v silném provozu činí piktogramy málo zřetelné, postrádají tak svou funkci vedení cyklistů ve vhodné poloze středem jízdnicího pruhu.

Návrh 3.2: Vyznačit piktokoridor v jízdním pruhu od ulice Divadelní severním směrem.

Odůvodnění: V úseku není piktokoridor vyznačen, cyklisté postrádají vedení do vhodné polohy při vjezdu do tramvajového pásu, kde mohou být zablokováni auty, která se je v místě vjezdu pokusí předjíždět. V okamžiku, kdy je v jízdním pruhu kolona, bude piktokoridor zastíněn auty, a tudíž jeho přítomnost nevede k předjíždění kolony zprava.

Návrh 3.3: Umožnit jízdu na kole po tramvajovém pásu severním směrem mezi ulicemi Betlémskou (výjezd od Divadelní) a přechodem u zastávek Karlovy lázně.

Odůvodnění: Obejití kolony je zde žádoucí a vjezd do úseku zastávek Karlovy lázně je na kole méně náročný z pozice v tramvajových kolejích. Uvědomujeme si, že by opatření mohlo v některých případech způsobit zdržení tramvají, ale vzhledem k délce úseku a blízké zastávce by nemělo být nijak zásadní.

Střednědobé úpravy

Návrh 3.4: Obě zastávky Karlovy lázně upravit do podoby zastávky s cyklisty pojižděným mysem (tzv. cyklovídně) a vjezd cyklistů do/z tramvajových kolejí přesunout na začátek zúženého průjezdu při ulici Na zábradlí.

Odůvodnění: Prostorově je taková úprava bezproblémově možná, chodníky v místě tramvajových zastávek mají šířku 6,5 metru (na nástupiště zbydou zhruba 4 metry). Jejich zřízením se prodlouží jízda cyklistů mimo tramvajový pás o cca 100 metrů, což sníží vzájemnou koliznost cyklistické a ostatní dopravy. V místě se zvýší předvídatelnost pohybu cyklistů, kteří se dnes pohybují v prostoru zastávek, čímž se sníží i koliznost vůči chodcům.

Návrh 3.5: V případě nemožnosti zřídit cyklovídně upravit zastávku směrem na sever do podoby ostrůvku s průjezdem cyklistů za zastávkou.

Odůvodnění: Chodník v zastávce přiléhá k zelené ploše, tj. není kolize s vchody apod. Chodník je již podélně rozdělen v místě bývalé obruby, bylo by pouze vhodné přeložit jeden sloup veřejného osvětlení. V zastávce v jižním směru není taková úprava vhodná vzhledem k tomu, že je třeba zachovat přístup chodců k zábradlí (vyhlídka).

4 Klárov

MČ : Praha 1

Součást průzkumů : Focus group Klárov 22. 6. 2023, pozorování na místě 5. 9. 2023.

Stav cyklodopravy: Nadřazená trasa A1, kolem 650 cyklistů/den (ze sčítání na místě).

Kontext: TSK připravuje projekt přestavby dopravního řešení Klárova, který je v téměř finální fázi. V květnu 2023 jsme měli příležitost jej podrobně připomínkovat. Část doporučení jde nad rámec tohoto projektu.

Okamžité úpravy

Návrh 4.1: Doplnit orientační značení mezi trasou A 1 a A 15 na Mánesův most.

Odůvodnění: Byly pozorovány průjezdy z mostu do ulice U Lužického semináře prováděné někdy z pohodlnosti, někdy z neznalosti.

Návrh 4.2: Přemístit bikestarignová stání u odbočení do podjezdu jižně od této odbočky na místo 1–2 stávajících parkovacích míst.

Odůvodnění: Zlepšení rozhledových poměrů na vjezdu do podjezdu a napřímění vjezdu po trase A 1 z Kosárkova nábřeží.

Návrh 4.3: Umožnit jízdu na kole po parkové cestě od Mánesova mostu kolem pomníku letců k přechodu na severním konci tramvajových zastávek.

Odůvodnění: Nejčastěji užívaný průjezd směrem z Mánesova mostu do Chotkovy. Málo ohleduplné chování zde bylo pozorováno jen výjimečně.

Návrh 4.4: Ulici U železné lávky zřídit jako cykloobousměrku.

Odůvodnění: Jedná se o přímou návaznost na podjezd Mánesova mostu na trasu A 15 z centra a vedení trasy A 1 v případě uzavírek Kosárkova nábřeží.

Doporučení pro projekt revitalizace

Tyto návrhy se vztahují k připravovanému projektu, který buď potvrzují, nebo jdou nad jeho rámec.

Návrh 4.5: Občasné zastávky na Nábřeží Edvarda Beneše řešit obousměrně s cyklisty pojižděným zastávkovým mysem (tzv. cyklovídně). Směrem do centra upravit obrubu do polohy dovolující zřídit vyhrazený cyklopruh až k zastávce.

Odůvodnění: Průjezd slouží jako trasa A 1, kdy je z bezpečnostních důvodů uzavřeno Kosárkovo nábřeží (až desítky dnů v roce). V době, kdy budou tramvajové zastávky používány, lze průjezd cyklistů omezit dočasným značením.

Návrh 4.6: V ulici U železné lávky, v prostoru bývalé manipulační koleje, na Kosárkově nábřeží a dále ve všech navržených cyklopruzích i ve všech jízdnicích směrech, kde se pohybují cyklisté, i když zde není vyznačený cyklopruh, vydláždít pro jízdu na kole komfortní dlažbou, tj. buď řezanou nebo menším formátem.

Odůvodnění: V cyklopruzích je potřeba hladšího povrchu očividná. Komfortní povrch ale musí nabídnout i jiné užívané směry. Pásky hladšího povrchu dále naznačují polohu cyklistů v křižovatkách. Kosárkovo nábřeží od mostu k podjezdu bude cyklisty pojížděno ve vysokých intenzitách. Ulice U Železné lávky je v přímé návaznosti na podjezd Mánesova mostu na trasu A 15 z centra a vedení trasy A 1 v případě uzavírek Kosárkova nábřeží. V projektu revitalizace navrhované vedení cyklostezky po parkovém chodníku je méně vhodným obejitím tohoto problému, který by bylo vhodnější řešit komfortním povrchem pro cyklisty přímo ve vozovce.

Návrh 4.7: Vozovku v prostoru mezi zastávkami tram vést v úrovni chodníku.

Odůvodnění: Umožní maximálně plošnou bezbariérovou dostupnost tramvajových zastávek a psychologicky zdůrazní prioritu chodců v lokalitě.

Návrh 4.8: Omezit rychlost AD podél zastávek tram na 20–30 km/h nebo řešit jako sdílený prostor.

Odůvodnění: Vzhledem k prioritě chodců se jedná o nejvhodnější dopravní režim.

Návrh 4.9: Minimalizovat čekání na světelné signalizaci ve směru z Mánesova mostu na Klárov, přinejmenším pro cyklisty, a také na přechodu do parku (nebo zde zkrátit čekací dobu).

Odůvodnění: Dlouhé vyčkávací doby ve „slepé“ fázi (tj. například když bezkolizně vyjíždějí tramvaje z Letenské) vedou k obcházení signalizace jízdou v parku, kterou není žádoucí podporovat více než je nutné, a k přecházení na červenou.

5 U Bulhara

MČ : Praha 1, 2, 3, 8

Součást průzkumů : Pozorování na místě 3. a 4. 10. 2023.

Stav cyklodopravy: Páteřní celoměstská trasa A25, kolem 600 cyklistů/den (golemio²).

Kontext: TSK připravuje projekt přestavby křižovatky, doplňující přechody na severní ramena a upravující stávající přechody na přejezdy pro cyklisty, počítá se se zobousměrněním ulice U Bulhara.

² <https://golemio.cz/data/cyklodoprava>, sekce Průjezdy cyklistů v uliční síti, průměr v sezóně pro rok 2022.

Okamžité úpravy

Návrh 5.1: Zdůraznit pohyb cyklistů doplněním piktokoridorů, zejména v relacích Hyberská -> Husitská a Seifertova -> Hyberská.

Odůvodnění: Při odbočení vlevo do Husitské řidiči jedoucí přímo do Seifertovy cyklisty*ky dostatečně nezohledňují. V relaci ze Seifertovy do Hyberské se cyklisté*ky někdy řadí nevhodně do pravého pruhu, a pak mohou být nebezpečně předjeti zleva vozidly směřujícími na magistrálu (v minulosti vedlo k závažné dopravní nehodě).

Návrh 5.2: Umožnit jízdu cyklistů po jižním chodníku Seifertovy s řešením zpomalujícím cyklisty v klesání.

Odůvodnění: Chodník na jižní straně je širší než na severní a zajišťuje návaznost jak na cyklostezku (A 5) Starého spojení, tak směrem do Italské a k Hlavnímu nádraží. V klesání je třeba vést cyklisty k ohleduplné jízdě například umístěním montovaných retardérů.

Návrh 5.3: V ulici U Bulhara zřídit cykloobousměrku včetně průjezdu zastávkou Hlavní nádraží v Bolzanově.

Odůvodnění: Jedná se o logický příjezd z Opletalovy a Senovážného náměstí a alternativu ke komplikovanému příjezdu ul. Hyberskou.

Návrh 5.4: Umožnit jízdu cyklistů*ek tramvajovým podjezdem pod Severojižní magistrálou doplněním signalizace pro cyklisty na vjezdech tak, aby projíždějící cyklisté nezdržovali tramvaje.

Odůvodnění: Umožní vyhnout se bezkolizně prakticky celé křižovatce. Vjezd směrem do centra by byl možný pouze ve fázích, kdy tramvaj na Seifertově nebude mít ještě cca 20 sekund zelenou, směrem z centra pak umožnit vjezd cyklistů pouze, nevjíždí-li tramvaj do zastávky Hlavní nádraží.

Úpravy relevantní vůči uvažovaným změnám v křižovatce

Návrh 5.5: Vyznačit v Hyberské ulici před křižovatkou prostor pro cyklisty (vodorovné značení V19)

Odůvodnění: Standardní řešení při úpravách světelné signalizace.

Návrh 5.6: V Hyberské doplnit obousměrně cyklopruhy.

Odůvodnění: Nezbytné v obou směrech. Z centra pro obejití kolony, do centra pro bezproblémové vzájemné míjení cyklistů a motorových vozidel.

Návrh 5.7: Přechody na severním a SV rameni (Severojižní magistrála a Husitská) řešit také jako přejezdy pro cyklisty.

Odůvodnění: Předpokládá se všesměrný pohyb cyklistů. V některých kombinacích nabídnou tyto přechody rychlejší překonání křižovatky, a tudíž budou cyklisty stejně pojížděny.

Návrh 5.8: Maximalizovat šířku přechodů na jižním rameni (tramvajový podjezd, (Severojižní magistrála) tak, aby byl společný pohyb chodců a cyklistů co nejméně konfliktní, případně tak, aby bylo možné pěší a cyklistický provoz oddělit.

Odůvodnění: Vzhledem k frekvenci chodců a cyklistů nezaručuje minimální šířka přejezdů dostatečnou bezkonfliktnost.

Návrh 5.9: Provéřit možnost doplnění ochranných cyklopruhů všude, kde současně není žádoucí, aby se cyklista chránil zabráním pruhu.

Odůvodnění: Připravovaný projekt úprav křižovatky v některých relacích nenavrhuje ochranné cyklopruhy, byť je to žádoucí.

Další stavební úpravy

Návrh 5.10: Rozšířit chodník severním směrem na Husitské a umožnit na něm pěší průchod.

Odůvodnění: Žádoucí po doplnění přechodů, chodci se tam vyskytují již nyní.

Návrh 5.11: Rozšířit jižní chodník Seifertovy v podjezdu na úkor jízdního pruhu posunutím opěrné zdi chodníku.

Odůvodnění: Zajistí rozšíření chodníku pod mostem na šířku, která výrazně sníží koliznost mezi chodci a cyklisty.

Návrh 5.12 (alternativa k 5.11): Přesunout automobilovou dopravu v podjezdu Seifertovy pod koleje směrem na Žižkov na tramvajový pás a stávající jízdní pruh využít pro obousměrnou dělenou stezku.

Odůvodnění: Zajistí bezkolizní pohyb chodců a cyklistů. Opatření vyžaduje změnu nivelety na východní straně podjezdu tak, aby vznikla návaznost na výjezd z lávky a motorová vozidla mohla co nejdříve opustit tramvajový pás.

Návrh 5.13 (alternativa k 5.11): Provéřit možnost zpřístupnění uzavřeného prostupu v jižním souběhu s jižním chodníkem Seifertovy

Odůvodnění: Zajistí bezkolizní pohyb chodců a cyklistů.

6 I. P. Pavlova (Sokolská a Legerova)

MČ : Praha 2

Součást průzkumů : Focus group Magistrála 20. 6. 2023, pozorování na I. P. Pavlova 26. a 27. 6.

Stav cyklo dopravy: Nadřazená trasa A4, kolem 200 cyklistů/den (golemio).

Kontext: Pravděpodobně se jedná o větších stavebních úpravách doplňujících cykloopatření.

Návrhy

Vzhledem k omezenému rozsahu pozorování pochází většina návrhů v této lokalitě z výstupu z focus group. Neomezují se tudíž také pouze na pozorovanou lokalitu, ale zabývají se magistrálou v celém úseku Muzeum–Nuselský most i přílehlými ulicemi.

Návrh 6.1: Před křižovatkami se světelnou signalizací (s ulicemi Žitná, Anglická, nám. I. P. Pavlova, Rumunská) doplnit chybějící vodorovné značení V19 Prostor pro cyklisty (předsunutá stopčára).

Odůvodnění: Základní prvek cyklistické infrastruktury dovolující řazení na počátek kolony a nepřímé levé odbočení. Na absenci prostorů pro cyklisty upozornili uživatelé ve focus group.

Návrh 6.2: U jižního jižním přechodu přes Sokolskou zřídit souběžný přejezd pro cyklisty, umožnit jízdu na chodníku směrem do ulice Na Bojišti a jízdu v protisměru obslužné komunikace na jižní straně náměstí a v ulici Na Bojišti.

Odůvodnění: Vytvoří obousměrný legální průjezd v relaci Karlov (Na Bojišti)–Lublaňská.

Návrh 6.3: Opravit nerovné povrchy a otočit kanálové vpusti tam, kde jsou mříže ve směru jízdy.

Odůvodnění: Problémy byly identifikovány ve focus group. Po magistrále se pohybují převážně rychle jedoucí cyklisté na kolech s užšími pláštěmi, pro které jsou nerovný povrch a nevhodně řešené kanálové vpusti větším problémem než pro jiné.

Návrh 6.4: Zřídit cykloobousměrku v Kateřinské tak, aby bylo možné projet z Karlova náměstí na I. P. Pavlova mimo koridor Ječné.

Odůvodnění: Bylo žádáno ve focus group uživateli, kteří tak již nyní jezdí. Zatímco v koridoru Ječné nelze zřídit prakticky žádné cykloopatření, zobousměrnění Kateřinské je možné v souladu s TP 179 a s malou úpravou bez snížení počtu parkovacích míst.

Návrh 6.6: Zřídit cykloobousměrku v ulici Lublaňské a Koubkově od Wenzigovy po Bělehradskou nebo zřídit stezku v Legerově od Nuselského mostu po Koubkovu.

Odůvodnění: Ve focus group bylo zobousměrnění Lublaňské identifikováno jako efektivní způsob vyhnutí se řadě problémů s jízdou na kole v Sokolské. Návrh zobousměrnění v podobě modelových příčných profilů existuje cca od roku 2012. Alternativou je umožnění jízdy na kole severním směrem v koridoru Legerovy mimo provoz, buď zřízením chráněného cyklopruhu nebo umožněním jízdy po chodníku.

Návrh 6.7.: Zřídit přechod pro chodce přes Sokolskou v místě vyústění ulice Na Bojišti, se signálem synchronizovaným s přechodem na jižním rameni křižovatky.

Odůvodnění: V místě se hojně přechází v okamžiku, kdy chodci přecházejí přechod severněji, přechod by zde tak neměl negativní dopady na plynulost provozu.

7 Vinohradská

MČ : Praha 2

Součást průzkumů : Pozorování na místě 16. a 23. 6. 2023

Stav cyklo dopravy: Nadřazená trasa A4, kolem 370 cyklistů/den (z pozorování).

Kontext: Ulice je po rekonstrukci tramvajové trati, dlouhodobě se připravuje projekt revitalizace včetně dílčího doplnění cykloopatření. Vede se diskuse o podobě průjezdu cyklistů tramvajovými zastávkami.

Úpravy vyplývající z pozorování na místě

Návrh 7.1: Tramvajovou zastávku Italská ve stoupání upravit jako cyklisty pojížděný mys (tzv. cyklovídeň).

Odůvodnění: Jednoznačně potvrzeno pozorováním na místě. Cyklisty pojížděný zastávkový mys by omezil jízdu po chodníku a zabránila několika pozorovaným konfliktům.

Návrh 7.2: Za zastávkou Italská z centra by měl být před světelnou signalizací podél parkování doplněn ochranný cyklopruh.

Odůvodnění: Auta se zde tak jako tak nemohou zařadit mimo koleje, i když odbočují vpravo, a jen tím blokují cyklisty.

Návrh 7.3: Provéřit zřízení ochranného cyklopruhu směrem do centra mezi Italskou a Španělskou.

Odůvodnění: V místě se zpravidla tvoří kolony, předjížděný cyklopruh by zde byl spíše

přínosem. Vzhledem ke stísněným šířkovým poměrům (cca 3,8 m) je nicméně třeba opatření dále prověřit.

Návrh 7.4: V křižovatce Vinohradská × Italská zřídit nepřímá levá odbočení.

Odůvodnění: Tři ze čtyř levých odbočení nejsou povolena, pro místní pohyb cyklistů jsou přitom významná. Může vyžadovat změny domácí technické legislativy.

Návrh 7.5: Na přechodech v křižovatce Vinohradská × Italská zrušit tlačítko výzvy na zelenou pro chodce.

Odůvodnění: Křižovatka je prostorově malá a pěší provoz silný, změna nepovede ke zdržením automobilové dopravy.

Návrh 7.6: V okamžiku, kdy do zastávky Italská směrem do centra vjíždí tramvaj, nabídnout chodcům volno na přechodu k ostrůvku přes jízdní pruh Vinohradské do centra tak, aby chodci docházející zde k tramvaji mohli tuto stihnout, bez ohledu na aktuální fázi křižovatky.

Odůvodnění: Bezpečné řešení pro docházení k tramvaji. Problematickým místem z hlediska dopravy je v dolní části Vinohradské křižovatka s Legerovou, tudíž zde nabídka zelené pro chodce nepovede k prodloužení kolon.

Úpravy vztahující se ke stávajícímu projektu Vinohradské

Návrh 7.7: Zajistit souvislý vyhrazený cyklopruh ve stoupání od Legerovy po sady Sv. Čecha, pokračující po nám. Jiřího z Poděbrad v podobě legalizované jízdy po chodníku.

Odůvodnění: Vzhledem k intenzitě automobilového provozu nelze přistoupit na úseky s ochranným cyklopruhem nebo bez cykloopatření vlivem malého bočního odstupu od tramvajové trati. Zejména se to týká úseku mezi Legerovou a Italskou, který je z hlediska cyklistické dopravy nejvýznamnější.

Návrh 7.8: Tramvajové zastávky přerušující cyklopruh (zejména Italská a Vinohradská vodárna z centra) řešit jako zastávky s cyklisty pojížděným mysem (tzv. cyklovídně), alternativně jako ostrůvky s cyklopruhem mezi nástupištěm a chodníkem.

Odůvodnění: Jednoznačně potvrzeno pozorováním při zast. Italská. Cyklisty pojížděný zastávkový mys by omezil jízdu po chodníku a omezila konflikty mezi cyklisty a předjíždějícími vozidly.

Návrh 7.9: V místech, kde se pravidelně netvoří kolony a jízdní pruh je užší než 4,5 metru, nezřizovat mezi jízdním pruhem a tramvajovým pásem podélné obruby (tzv. bumlíky). Pokud budou zřízeny, tak v pruzích šířky pod 4 metry nezřizovat ochranné cyklopruhy vyjma úseků s pravidelným výskytem kolon (Legerova–Italská).

Odůvodnění: Jízdní pruh v šířce kolem 4 metrů s fyzickou zábranou nalevo vede k těsnému předjíždění cyklistů motorovými vozidly, aniž by cyklisté měli možnost korigovat toto těsné předjíždění jízdou dál od kraje vozovky, než jaká je šířka pruhu.

8 Křížíkova

MČ : Praha 8

Součást průzkumů : Pozorování na místě 26. 6.

Stav cyklo dopravy: Nadřazená trasa A6, kolem 1 000 cyklistů/den (z pozorování).

Kontext: Lokalita byla zvolena na základě vyššího počtu nehod s účastí cyklisty, než ve všech ostatních cykloobousměrkách v Praze.

Základní doporučení

Návrh 8.1: Obnovit souvislý pás protisměrných piktogramů v úseku Karlínské nám.–Šaldova (*pozn. bylo provedeno mezi červencem a zářím 2023*).

Odůvodnění: Byly pozorovány konflikty vyplývající z jízdy motorových vozidel ve skupinách od světelné signalizace a způsobem nepředpokládajícím přítomnost cyklisty jedoucího v protisměru. Z interní analýzy nehodovosti mezi roky 2012 a 2022 vyplynulo, že k nehodám s účastí cyklisty dochází v Křížíkově ulici častěji v obdobích, kdy jsou piktogramy málo zřetelné nebo odstraněné. Opatření zdůrazní prostor pro jízdu na kole a přispěje ke snížení nehodovosti.

Návrh 8.2: Vzhledem k intenzitám automobilové dopravy prověřit v úseku Karlínské nám.–Šaldova možnost zřízení protisměrného vyhrazeného cyklopruhu.

Odůvodnění: Viz 8.1. Opatření by ještě důrazněji vymezilo prostor pro jízdu na kole a tím omezilo konflikty při míjení vozidla a protijedoucího cyklisty.

Návrh 8.3: Zhruba zdvojnásobit kapacitu bikesharingových stání u Thámovy.

Odůvodnění: Řeší pozorovaný problém s odkládáním bikesharingů na blízké chodníky.

Návrh 8.4: U pěší zóny Thámova zřídit 2–3 místa pro krátkodobá stání K+R.

Odůvodnění: Omezí pozorované zastavování aut v jízdním pruhu a zajíždění do pěší zóny.

Návrh 8.5: Zlepšit rozhledové poměry na severním přechodu křižovatky Křížíkova × Šaldova.

Odůvodnění: Chodci nemají před vstupem do vozovky z tohoto místa dostatečný rozhled. Místo je problematické zvláště pro děti.

Návrh 8.6: V úseku Karlínské nám.–Šaldova doplnit příčné vazby v podobě míst přecházení nebo přechodů i mimo křižovatky. Vybrané příčné vazby udělat vyvýšené.

Odůvodnění: Omezí rychlou jízdu vozidel i jízdu na kole po chodníku z důvodu příjezdu k cíli cesty, usnadní příčné přecházení.

Návrhy na další zlepšení

Návrh 8.7: Na všech křižovatkách a v dalších strategických místech (Corso Karlín, Pěší zóna, Albert...) doplnit stojany pro parkování soukromých kol na ulici.

Odůvodnění: Poptávka po parkování kol na ulici je zřejmá z jediného existujícího stojanu a pozorovaného poutání kol ke značkám.

Návrh 8.8: Na vjezdu do zóny v Křížíkově směrem z centra posunout vodorovný nápis 30 ke křižovatce s ul. Prvního pluku, případně doplnit zklidňující úpravy nejlépe zvýšením signalizovaného přechodu.

Odůvodnění: Zjistí konzistenci svislého a vodorovného značení.

Návrh 8.9: Prostor před kostelem na Karlínském náměstí zprůchodnit, zvýšit celý předprostor kostela do úrovně chodníku a výrazně omezit nebo zrušit parkování.

Odůvodnění: Stávající podoba je nedůstojná a v tomto bloku není ZPS přetížená.

Návrh 8.10: Prověřit zřízení sdíleného prostoru v celé ploše křižovatky Křížíkova–Thámova.

Odůvodnění: Přizpůsobení režimu běžnému chování chodců v místě.

9 Nábřeží Kapitána Jaroše

MČ : Praha 7

Součást průzkumů : Pozorování na místě 19. a 20. 9. 2023

Stav cyklodopravy: Nadřazená trasa A1, kolem 450 cyklistů/den (golemio).

Kontext: Pozornost byla věnována těsnému předjíždění cyklistů motorovými vozidly ve fyzicky vyhrazeném pruhu šířky 4 m a méně s ochranným cyklopruhem.

Doporučení týkající se jízdy ve vozovce

Návrh 9.1: Odstranit podélný práh a snížit obrubu oddělující jízdní pruh a tramvajovou trať na nábreží Kpt. Jaroše od Štefánikova mostu směrem z centra.

Odůvodnění: Umožní předjetí cyklisty s bezpečným bočním odstupem. V místě se netvoří kolony, které by vedly ke zdržování tramvají.

Návrh 9.2: V případě neodstranění podélného prahu doporučujeme podrobit místo dalšímu průzkumu včetně rozhovorů s v místě se pohybujícími cyklisty*kami a zvážit případnou náhradu ochranného cyklopruhu piktokoridorem.

Odůvodnění: Z pozorování vyplývá, že cyklisté*ky v naprosté většině případů využívají levou stranu vymezeného cyklopruhu, někteří nepřejíždí vpravo ani v případě, kdy je míjí projíždějící vozidla. Ta si ve většině případů udržují zleva od podélné obruby určitý odstup. Zejména pokud jde o širší dodávky dochází k míjení ve vzdálenosti nižších desítek centimetrů. Během pozorování jedno z vozidel míjející cyklistu najelo do podélné obruby. Zejména v případě, že nebude umožněna legální jízda na kole v přidruženém prostoru, nepovažujeme míjení vozidel a cyklistů v tomto prostoru za bezpečné.

Návrh 9.3: Vyhrazený cyklopruh na Štefánikově mostě směrem do centra v posledních cca 30 metrech chránit reflexními sloupky a/nebo podélnými prahy. (Viz např. řešení cyklopruhu v ulici Pelléova před křižovatkami s ulicemi Pod Kaštany a Milady Horákové.)

Odůvodnění: Kolony na jižním konci Štefánikova mostu zasahují do cyklopruhu a znemožňují předjetí stojících vozidel. Cyklopruh je na mostě ukončen v dostatečné vzdálenosti před křižovatkou aby vynucené řazení do jednoho pruhu nesnížilo kapacitu křižovatky.

Doporučení týkající se jízdy v přidruženém prostoru

Návrh 9.4: Snížit obruby na přechodech pro chodce na severním předpolí Štefánikova mostu (jižní přechod křižovatky), a dále před světelnou signalizací na mostě (odbočení z vozovky na chodník).

Odůvodnění: Umožní plynulé přejezdy na chodníky, bude-li po něm umožněna legální jízda na kole.

Návrh 9.5: Umožnit jízdu na kole na jižním chodníku nábreží Kapitána Jaroše od ul. Dukelských hrdinů po Štefánikův most, zřídít přejezd pro cyklisty při přechodu přes výjezd z podjezdu pod Štefánikovým mostem.

Odůvodnění: V době pozorování bylo toto spojení užíváno obousměrně. Touto formou povolení jízdy lze napojit cyklopruh na Štefánikově mostě na levobřežní stezku A 1

s minimem zásahů do světelné signalizace. Bude fakticky fungovat i bez změny stávajících přechodů na přejezdy a směrem do centra do jisté míry dokonce i bez snížení obruby na jižním přechodu křižovatky (svedení kola z obruby na přechod).

Návrh 9.6: Přechody v křižovatce na severním předpolí Štefánikova mostu doplnit o přejezdy pro cyklisty (včetně přechodů ke schodištím na Letnou). Doplnit legální možnost jízdy na kole na navazujících chodnících, zejména:

- na nábrežním chodníku dle návrhu 9.5,
- na východním chodníku Štefánikova mostu až k legalizaci při ul. Lannova (Praha 1),
- na nábrežním chodníku směrem k Čechovu mostu,
- na východním chodníku Štefánikova mostu.

Odůvodnění: Přejezdy při stávajících přechodech umožní přesmyk z legalizovaných chodníků do předsunutých stopčar (boxů) a dále pokračovat po cyklopruzích ve vozovce. Pokud není možné zavést integraci ve směru od Hlávkova mostu, je třeba umožnit bezpečnější alternativu v přidruženém prostoru (viz např. 9.5).

Návrh 9.7: Rampy pro vedení kola (i kočárku) na jednom ze schodišť v lepším komfortu.

Odůvodnění: Pozorováním byl zjištěn pohyb cyklistů i po schodištích směrem na Letnou. Byť úprava (v podobě tzv. kočárkové rampy) nevytváří bezbariérové řešení, usnadnila by pohyb kočárků i cyklistů v místě, kde plně bezbariérové řešení zřídit nelze.

Návrh 9.8: V návaznosti na plánované zpoplatnění průjezdu centrem Prahy prověřit možnost snížení počtu jízdních pruhů na Štefánikově mostě, přesunutí automobilů směrem z centra na tramvajové koleje a zřízení oddělené cyklistické infrastruktury.

Odůvodnění: Jedná se o výhledové řešení pouze pro případ očekávaného snížení intenzity automobilové dopravy.

10 Bořislavka

MČ: Praha 6

Součást průzkumů: Pozorování na místě 12. 9. 2023

Stav cyklo dopravy: Dočasně slouží jako trasa A6, ~250 cyklistů/den (z pozorování).

Kontext: Pozornost byla věnována chování cyklistů v ochranných cyklopruzích a v prostoru bez cykloopatření v křižovatce, kde některá opatření končí či začínají.

Obecné doporučení

Návrh 10.1: Zásadní podmínkou pro posouzení níže předložených konkrétnějších návrhů je vytvoření pracovní skupiny k řešení prostupnosti území Bořislavky pro aktivní dopravu (pěší, cyklo). Alternativně lze řešit také formou samostatného zasedání dopravní komise či pracovní skupiny BESIP s přizváním dalších hostů.

Odůvodnění: Prostor je křižovatkou významných (zejména z hlediska sklonu komfortních) cyklotras a zároveň se jedná o místo přestupní a díky umístění OC cílové. Křižovatka působí problém v bezpečné prostupnosti nejen cyklistům, ale i chodcům. Dochází zde k přerušení cyklostezky a ukončení integračních opatření, což působí uživatelům problémy.

Lokalitu je proto třeba řešit komplexně a pokud možno se všemi relevantními stakeholdery, kterými jsou v tomto případě kromě samosprávy a státní správy MČ také Dopravní podnik, Policie ČR a magistrátní Odbor dopravy.

Nestavební úpravy

Návrh 10.2.A: Doplnit cyklopiktokoridor v přidruženém jízdním pruhu Evropské z centra kolem BUS zastávek a umožnit jízdu na kole na západním nároží Arabská/Evropská.

Odůvodnění: Během pozorování byl zaznamenán velmi nízký podíl cyklistů, kteří by respektovali stávající omezení průjezdu po cyklotrase na severním chodníku Evropské ulice. Dle předpisů není aktuálně umožněna ani legální souvislá jízda v kombinaci s jízdou ve vozovce. Legální jízda na nároží s Arabskou tuto situaci napraví bez větších dopadů na ostatní účastníky, piktokoridor (buť minimálně) zvýší pocit bezpečí a respektovanost cyklistů ve vozovce vedle obtížně legalizovatelné části chodníku při autobusových zastávkách.

Návrh 10.2.B: Nestavebně provést možnou jízdu na kole po chybějící části severního chodníku, přes Arabskou ulici zřídit společný přechod a přejezd pro cyklisty.

Odůvodnění: Zajistí legální jízdu cyklistů v hlavnímu užívaném koridoru tam, kde se dle pozorování na kole stejně jezdí. Kompletně legální (s omezením viz výše) průjezdy cyklistů v lokalitě byly evidovány minimálně a pouze ve směru do centra. Alternativou je návrh 10.4.: provést zde stavební rozšíření chodníku.

Návrh 10.3: Umožnit jízdu na kole po jižním chodníku Evropské mezi přechodem pro chodce u tram. zastávek a ulicí Liberijskou. Přerušením zábradlí a snížením obruby umožnit vjezd do předsunuté stopčáry (boxu) nebo v kombinaci s přejezdem přes Liberijskou (viz níže) umožnit vjezd přímo do ochranného cyklopruhu až v bloku u OC Bořislavka.

Odůvodnění: Vytvoří legální spojení cyklostezky podél Evropské a klidnější ulice Liberijské s návaznostmi dále do centra mimo obtížně řešitelný prostor severního chodníku u autobusových zastávek Bořislavka z centra. Obě varianty pohybu byly pozorovány.

Návrh 10.4: Umožnit obousměrně jízdu na kole průjezdem pro autobusy mezi Evropskou a Horoměřickou.

Odůvodnění: S minimálními úpravami přemostí spojení mezi Horoměřickou a západní částí cyklostezky podél Evropské.

Návrh 10.5: Zřídit cykloobousměrku ve Vostrovské ulici.

Odůvodnění: Přímá návaznost z oblasti Hanspaulky bez ztraceného spádu v ulici Na Pískách. V ulici Vostrovská byl pozorován obousměrný provoz cyklistů v návaznosti na sledovanou křižovatku. Cyklisté zde často pro směr z Hanspaulky volili jízdu po chodníku.

Stavební úpravy na Evropské

Pozn.: Níže uvedené návrhy je vhodné posoudit a připravit společně, případně provést nové uchopení celé křižovatky s ohledem na řešení nedostatků nejen u cyklistické dopravy, ale také u dopravy pěší.

Návrh 10.6: Rozšíření severního chodníku Evropské mezi Ankerskou a Horoměřickou a doplnění stávajících přechodů pro chodce o přejezdy pro cyklisty. V prostoru autobusových zastávek vytvořit oddělený průjezd cyklistů v minimálních parametrech, tedy i jako jednopruhový s výhybnami, od chodců oddělený zábradlím, s dílčím rozšířením chodníku do trávníku a zmenšením hloubky zářívku o cca 0,5 m.

Odůvodnění: Vzhledem ke stísněným prostorovým poměrům je vytvoření legálního průjezdu zde možné pouze se stavebními úpravami.

Návrh 10.7: Doplnění přechodu pro chodce západně od tramvajových zastávek o přejezd pro cyklisty.

Odůvodnění: Doplnění návrhu 10.3. o legální překonání Evropské.

Návrh 10.8: Doplnění přechodu pro chodce (případně i přejezdu pro cyklisty) na východní rameno křižovatky Evropské s Horoměřickou.

Odůvodnění: Vznik obchodního centra zvýšil poptávku po tomto spojení. Zároveň není možné snadno vyřešit přechod blíže ke křižovatce na zastávky tramvají (viz následující bod).

Návrh 10.9: Doplnit bezbariérový přístup k tramvajovým zastávkám od křižovatky s Horoměřickou a zvážit možnost zřízení bezbariérového přechodu či místa pro přecházení také od křížení s Liberijskou.

Odůvodnění: V současnosti tudy přechází Evropskou zejména v ranní špičce velké množství lidí vč. seniorů, což značí zvýšenou poptávku po zkrácení délky bezbariérového nebo nízkobariérového přístupu na zastávky tramvají.

Další doporučení

Návrh 10.10: Postavit již vyprojektovanou lávku přes Horoměřickou z ulice Pod Beránkou do Tobrucké.

Odůvodnění: Vytvoří severní alternativu k pohybu v koridoru ulice Evropské po klidnějších komunikacích.

Návrh 10.11: Prodloužit integrační opatření na Evropské (ochranné cyklopruhy) dále z centra.

Odůvodnění: Při absenci souvislého legálního průjezdu v přidruženém prostoru je doplnění integrace pro zdatnější cyklisty logickou náhradou.

Sociologický výzkum chování cyklistů ve vybraných lokalitách v centru Prahy
(2) Návrhy opatření

Vydal AutoMat, z.s., v prosinci 2023.

Zpracoval tým Laboratoře udržitelného urbanismu:

Daniel Bečvář

Vratislav Filler

Michal Kalina

Zuzana Poláková

Michal Šindelář

*Vznik dokumentu finančně podpořilo Hlavní město Praha v rámci projektu
Cyklisté úřadům na základě dat.*