

Sociologický výzkum chování cyklistů ve vybraných lokalitách v centru Prahy

(1) Analýza



Laboratoř udržitelného urbanismu
prosinec 2023

Manažerské shrnutí

Spolek AutoMat provedl v období duben–říjen 2023 **sérii sociologických průzkumů zaměřených na vnímání dopravních řešení cyklisty**, kteří se pohybují v pražském provozu. Jednalo se o:

- dotazovací průzkum hodnotící pocit bezpečí na cyklopruzích s účastí přes 1 200 respondentů (výsledky prezentovány odděleně [zde](#));
- tři moderované skupinové rozhovory (focus groups) hodnotící konkrétní lokality (Smetanovo nábřeží, Klárov, Sokolská a Legerova);
- pozorování na místě v deseti lokalitách ve vnitřní Praze v celkové délce 50 hodin.

V této zprávě jsou popsány výsledky focus groups a pozorování, tedy analýza reálného stavu dopravy na vybraných lokalitách.

Shrnutí výsledků průzkumu

Byla potvrzena **značná variabilita chování cyklistů v prostředí bez atraktivní či návodné cyklistické infrastruktury**. Absence cyklistické infrastruktury nebo její problémové řešení vede cyklisty k rozmanitým jízdním strategiím, například od kombinace vozovky a chodníku až po úplné vyhnutí se problémovému místu.

Problémová místa cyklisté využívají, je-li jejich objížďka neefektivní. Focus groups pro Smetanovo nábřeží i Severojižní magistrálu potvrdili, že cyklisté místy neprojíždí rádi, efektivita průjezdu je ale tak vysoká, že tak i přes to činí.

Potvrzuje se naprostá nevhodnost zastávkových mysů na ulicích se silnou frekvencí automobilové dopravy. Přítomnost zastávkového mysu vede část cyklistů k jízdě po chodníku mezi cestujícími čekajícími na tramvaj. Jízda na kole podél zastávkového mysu v tramvajových kolejkách pak vede k sebeohrožování cyklistů jízdou těsně při obrubě i k ohrožení cyklistů těsným předjížděním.

Přítomnost kvalitní infrastruktury minimalizuje problémové chování. Z pozorování vyplývá, že je-li dostupná kvalitní infrastruktura, použije jí drtivá většina cyklistů. Infrastruktura musí být ale souvislá, srozumitelná a musí pomáhat zejména v problémových místech. Legální řešení musí být současně to nejpraktičtější, jinak bude i zdánlivě komfortní a bezpečná infrastruktura ignorována.

Vedení kola je na chodnicích přibližně stejně okrajové jako agresivní jízda. Běžná je jízda po chodníku se snahou chodcům se maximálně vyhýbat. Míjení chodců s malým odstupem kolem půl metru se nicméně celkem běžně vyskytuje.

Na volbu jízdy po chodníku má značný vliv nerovný povrch vozovek. Zatímco na asfaltových komunikacích se poměr jízdy po chodníku příliš neliší u běžných cyklistů, bikesharingu na kole i na koloběžkách, dlážděné ulice znamenají, že se malé koloběžky pohybují prakticky výhradně po chodnících. V ulici dlážděné kočičími hlavami se pak i cyklisté ve vozovce vyskytují prakticky jen tehdy, nemohou-li jinak.

Na první pohled riskantní chování může být fakticky bezpečné. Cyklisté na řadě míst projíždějí způsobem, který je na první pohled nebezpečný. Při hlubším studiu se ale ukazuje, že například v určité fázi signalizované křižovatky takový průjezd zaručuje, že ke kolizi s jiným vozidlem dojít nemůže, případně mají praktikující cyklisté pro takový případ vytvořené únikové strategie. Jedná se například o průjezd tramvajovým podjezdem u Bulhara nebo o některá zakázaná odbočování na Klárově. Neznamená to však, že se cyklisté neodpouštějí i manévry nebezpečných pro sebe nebo jiné.

Provedli jsme první podrobnější pozorování chování cyklistů na odděleném cyklopásu. Na jeho základě formulujeme doporučení pro další obdobné realizace, pokud jde o vhodné šířky, znemožnění vjezdu parkujících vozidel či větší zdůraznění průjezdu křižovatkami (viz návrhová část studie, respektive příložený dokument s doporučeními).

Identifikovali jsme problémy i pro chodce. Řada míst je problematická nejen pro cyklisty, ale i pro chodce, jako jsou bariérové přechody či absence přechodů, zacházky, vysoká frekvence automobilové dopravy v rezidenčních ulicích apod.

Diskuse a doporučení

Na základě pozorování a výsledků focus groups navrhujeme pro pozorované lokality konkrétní opatření, respektive doporučení, která by jednak podpořila bezpečnost cyklistů i chodců, jednak rozvoj cyklodopravy obecně. **Doporučení jsou obsahem samostatného dokumentu.**

Obsah

Manažerské shrnutí	2
Obsah	4
Seznam zkratk	5
Lokality pro pozorování a focus groups	6
Metodika a postup zpracování	8
Hlavní zjištění pro jednotlivé lokality	11
Podrobné zprávy pro jednotlivé lokality	21
1-3 Smetanovo nábřeží – focus group	21
1 Mánes	26
2 Národní divadlo	32
3 Karlovy lázně	38
4 Klárov	42
4a Klárov – focus group	42
4b Klárov – pozorování	46
5 U Bulhara	54
6 Magistrála na Praze 2	60
6a Magistrála na Praze 2 – focus group	60
6b I. P. Pavlova – pozorování	64
7 Vinohradská	68
8 Křížíkova	73
9 Nábřeží Kapitána Jaroše	79
10 Bořislavka	82

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

Seznam zkratek

DC/D.C. = do centra

HDP = hlavní dopravní prostor

IAD = individuální automobilová doprava

IPP = I. P. Pavlova (ve smyslu terminálu MHD v Jugoslávské ul.)

KL = Karlovy lázně

OCP = ochranný cyklopruh

ND = Národní divadlo

NEB = nábřeží Edvarda Beneše

MN = Masarykovo nábřeží

PP = přidružený prostor

SJM = Severojižní magistrála

SN = Smetanovo nábřeží

SSZ = světelné signalizační zařízení

TP = technické podmínky

VDZ = vodorovné dopravní značení

VJP = vyhrazený jízdní pruh

ZC/Z.C. = z centra

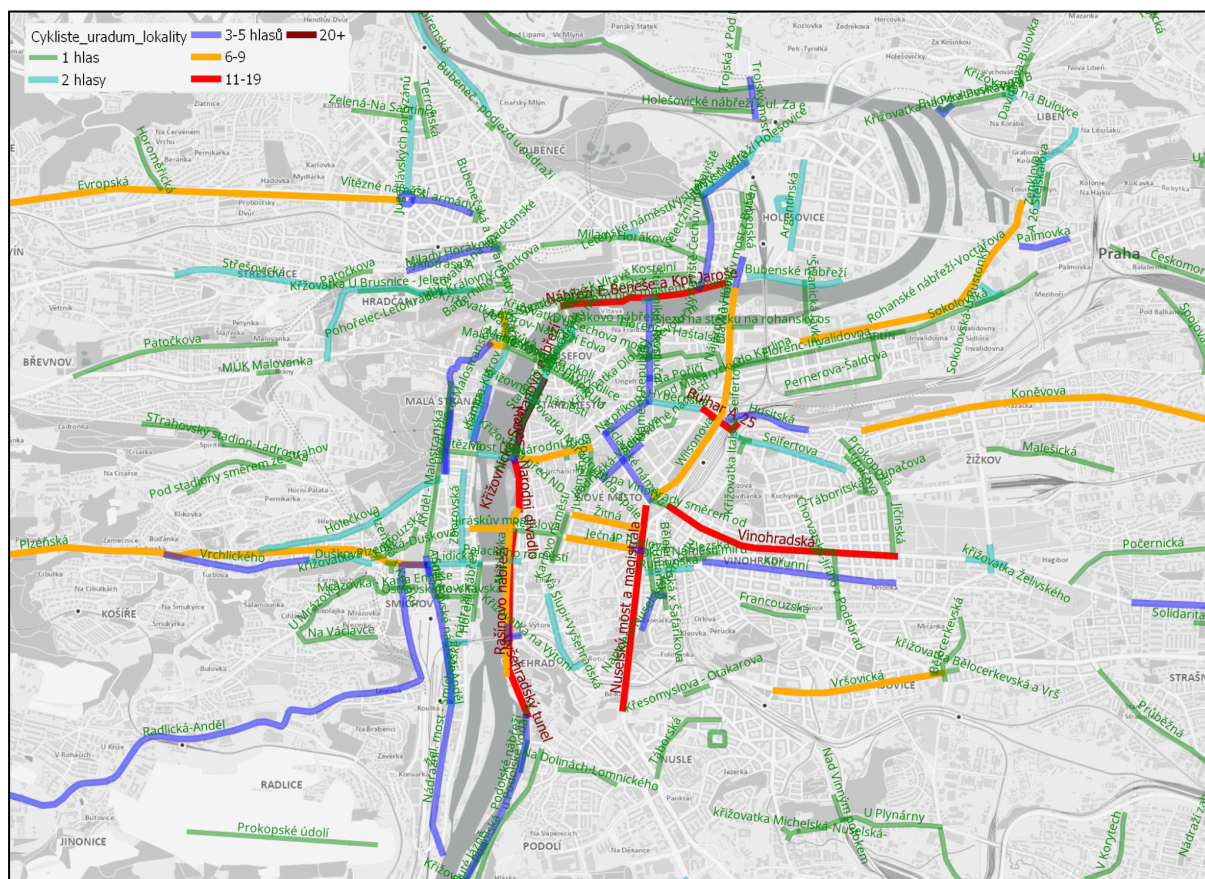
ZPS = zóna placeného stání

Lokality pro pozorování a focus groups

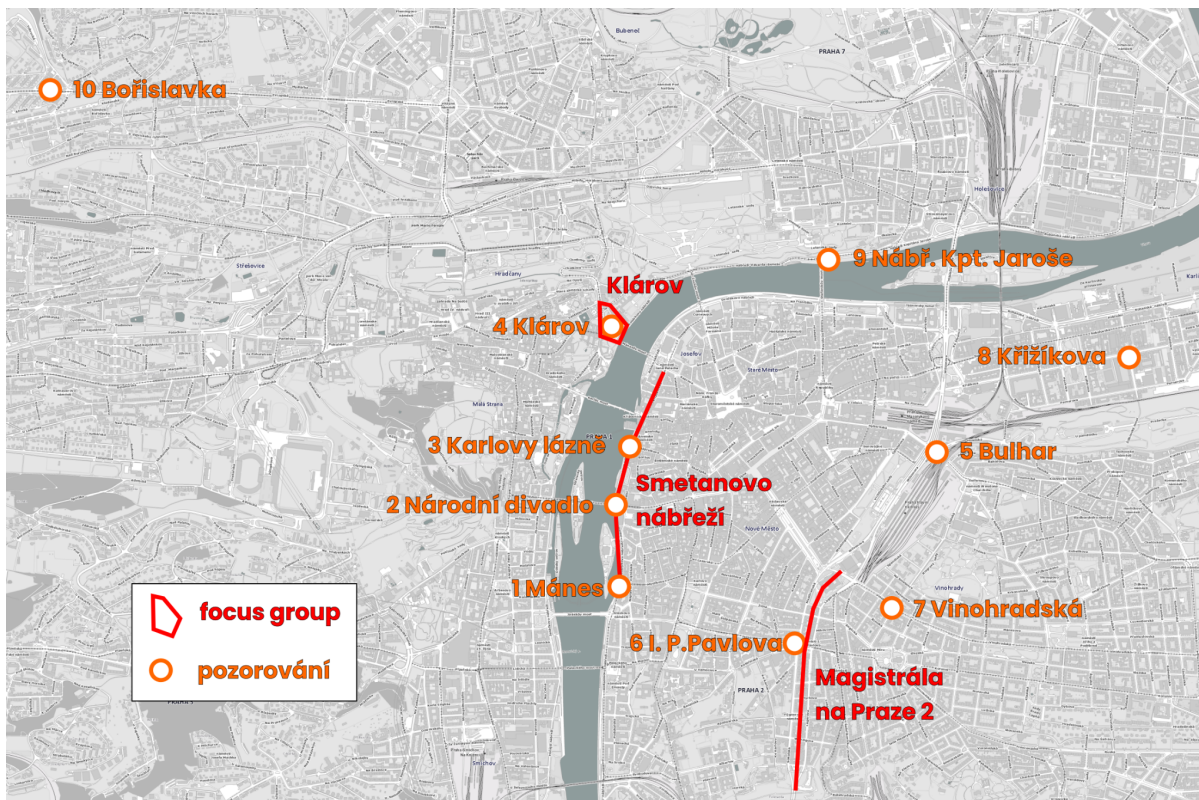
Lokality pro průzkum byly převážně zvoleny na základě hlasování v dubnovém dotazníku mezi účastníky výzvy do Práce na kole zaměřeném na posouzení integračních opatření, který vyplnilo cca 1 900 osob. Při výběru lokalit bylo přihlédnuto také k intenzitě cyklo dopravy a k připravovaným projektům.

Lokalita Křížíkova byla zvolena specificky na základě předchozí analýzy poukazující vysoký počet nehod v cykloobousměrce. Dalším důvodem byla provázanost s pozváním pohybu pěších a cyklistů na nové lávce mezi Holešovicemi a Karlínem, prováděném v rámci jiného projektu. Lokalita Kapitána Jaroše byla zvolena jako lokalita s ochranným cyklopruhem ve fyzicky vymezeném jízdním pruhu šířky cca 3,75 m.

Výsledky hlasování shrnuje následující mapka (pozn. v oříznutých okrajových částech Prahy nepřesahoval počet hlasů 5):



Tři místa, která se respondentům jevila jako zvláště závažná či komplikovaná, pak byla hlavním tématem focus groups. Lokality pozorování a focus groups shrnuje následující mapka:



Lokalita	Důvod pro začlenění	Focus group
1 Mánes	24 hlasů v průzkumu, připravuje se revitalizace	Smetanovo nábřeží
2 Národní divadlo		
3 Karlovy lázně		
4 Klárov	6 hlasů, nový podjezd Mánesova mostu, připravuje se přestavba křižovatek	Klárov
5 Bulhar	17 hlasů v průzkumu, vzniká projekt úprav	-
6 I. P. Pavlova	14 hlasů v průzkumu	Magistrála na Praze 2
7 Vinohradská	12 hlasů v průzkumu, vzniká projekt úprav	-
8 Křížíkova	Nehody cyklistů v cykloobousměrce, návaznost na pozorování lávky Holka	-
9 Nábř. Kpt. Jaroše	13 hlasů v průzkumu, OCP 3,75 m	-
10 Bořislavka	7 hlasů v průzkumu, OCP na rušné ulici	-

Metodika a postup zpracování

Pozorování

U terénního průzkumu bylo hlavní metodou sběru dat nezúčastněné pozorování. U kvalitativního výzkumu jsou výsledky vždy ovlivněny osobou výzkumníka, v tomto případě pozorovatele, který věci hodnotí či zaznamenává na základě vlastní zkušenosti s vlastním náhledem na svět. Pro pozorování byly vybrány dva časy zachycující dvě denní dopravní špičky – ranní (6:30–9:00) a odpolední/podvečerní (16:30–19:00). Celkový čas pozorování u jedné lokality činil obvykle pět hodin, přičemž většina pozorování byla prováděna pouze v jednom člověku. Pozorovatel měnil na svých lokalitách pozice (např. v různých rožích křižovatky), aby získal celistvý přehled o studovaném území. Vedl si terénní deník, kam se v první řadě snažil do jednoho sloupce zaznamenávat deskriptivní poznámky na základě klíče AEIOU:

- **Actors:** aktéři a jejich vystupování
- **Environment:** popis celkového prostředí
- **Interactions:** interakce mezi aktéry
- **Objects:** věci, které interagují – semafor, kolo, auto, sloupy...
- **Users:** přeměna aktérů v uživatele; detekujeme užívání prostoru, popisujeme praktiky

Do druhého sloupce pak pozorovatel zanášel dojmy, poznámky, analytické závěry, kategorizoval sledované chování. Kromě toho se pozorovatel snažil zaznamenávat i kvantitativní data a směrových průjezdech či typech cyklistů (uživatelé sdílených kol, kurýři dovožkových služeb aj.)

Z každého pozorování pak byly následně vybrány zajímavé kazuistiky¹ typické pro onu lokalitu nebo ilustrující tamní problémy. Na základě kazuistik byl zpracován přehled pozorovaných jevů a dopravního chování (nejen, ale především) cyklistů.

Kódování kazuistik bylo provedeno u čtyř z deseti lokalit, přičemž pro tento výstup nebyl vytvořen jednotný systém kódování. Vytvoření jednotného systému kódů pro pozorování cyklistů a jejich interakcí v prostředí nedostatečné cyklistické infrastruktury nebylo předem možné provést. Jednotné kódování v průběhu přepisu zápisníků neumožnil také systém

¹ Popis a výklad konkrétně pozorovaného případu.

práce, kdy pozorování a následný přepis provádělo téměř současně více členů týmu. Vytvoření jednotného systému může být předmětem dalšího úsilí.

Jakkoliv sčítání cyklistů nebylo hlavním cílem průzkumu, bylo provedeno u většiny lokalit, ať už sečtením zaznamenaných průjezdů, nebo pro účely zjištění četnosti v místě pozorovaných jevů (například jízdy po chodníku). Způsob orientačního sčítání se proto značně lišil lokalitu od lokality.

Kde bylo prováděno průběžné zaznamenávání všech průjezdů, bylo možné provést odhad denní frekvence. Ten je proveden na základě úvahy, podle které se ve všední den ve špičkové hodině realizuje přibližně 7 % denního dopravního výkonu.² Obvykle byl tento odhad určován z celé doby pozorování nebo z její podstatné části (min. cca 3,5 hodiny). Tam, kde nebylo provedeno sčítání v dostatečné době, se ve výsledné zprávě uvádí odhad z denního průjezdu v sezóně 2022 z magistrátní aplikace Golemio. Odhady z provedeného sčítání kolísají kolem hodnot z Golemia v řádu do 30 %.

Focus groups

Metoda moderovaných skupinových rozhovorů byla uplatněna pro bližší a hlubší seznámení se sledovanými lokalitami. Na rozdíl od pozorování se stavělo na zkušenostech a názorech skutečných uživatelů, kteří místy projíždění buď denně, nebo přinejmenším jednou za týden (bavíme-li se o letní cyklistické sezóně, byť někteří cyklisté jezdí i v zimních měsících). Účastníky rozhovorů však jednoznačně lze označit za městské cyklisty. Provedeny byly celkem tři focus groups s délkou okolo dvou hodin a s účastí 6–8 osob, přičemž v každé skupině vždy byla přítomna alespoň jedna žena.

Z rozhovorů byl pořizován zvukový záznam, jež pak byl přepisován a analyzován pomocí otevřeného kódování, což je metoda, která jednotlivým významově odlišným textovým segmentům přiřazuje odlišné kódy. Kódování je tedy ve výsledku metodou výběru pouze toho, co je relevantní ve vztahu k cíli výzkumu. Z výstupů kódování pak vzešly závěrečné souhrnné zprávy (viz níže).

Orientační témata/otázky pro focus groups:

- 1) Jak se při průjezdu lokalitou cítíte? Jaká místa a proč považujete za funkční/kritická?
- 2) Preferujete průjezd lokalitou, nebo volíte objížděné trasy. Kdy, kudy a proč?

² Odhad byl určen na základě hodinového rozptylu automobilové dopravy v Praze, kde špičkové hodiny tvoří mezi 6 a 7 % celkové intenzity (viz např. Ročenka dopravy TSK 2022, s. 12 a 13), a dále na základě TP 189 (Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích), uvádějících pro špičkové hodiny cyklo podíly mezi 6 a 9 %.

- 3) Máte nějaké konkrétní dobré/neutrální/negativní zkušenosti či příběhy spojené s jízdou kole v tomto úseku?
- 4) Vypovídají tyto zkušenosti o nějakých obecnějších problémech bezpečnosti infrastruktury a městské cyklistiky?
- 5) Jaký druh řešení uličního profilu je zde podle vás pro potřeby kvalitní pěší a cykloinfrastruktury ideální?
- 6) Jak hodnotíte dosavadní dílčí proměny lokality?
- 7) Co by podle vás pomohlo, aby byl průjezd lokalitou bezpečnější, nebo obecně vzato pro cyklisty přívětivější? Co všechno by mělo být vzato v potaz?

Hlavní zjištění pro jednotlivé lokality

Kapitola je určena pro získání povšechné představy o postoji cyklistů k daným místům ve focus groups a pozorovaném chování cyklistů v jednotlivých lokalitách. Podrobný rozbor jednotlivých lokalit je proveden v dalších kapitolách.

1-3 Společné závěry z focus group (pro) Smetanovo nábřeží

Současný stav vede účastníky provozu k občasnému porušování pravidel: především kombinací jízdy ve vozovce s jízdou po chodníku tam, kde je profil příliš nebezpečný nebo v křižovatkách. V krajních případech vede tento stav k situaci, kdy se průjezdu oblastí dočasně vyhýbají, nebo volí v tomto úseku jiné druhy dopravy. I tak se koridor podél pravého břehu Vltavy jeví jako atraktivní a (paradoxně i přes svou nevyhovující povahu) dostředný.

Diskutující se shodnou, že se produktivní, celistvé a hlavně dlouhodobé řešení neobejde bez dopravního zklidnění. Jedná se o omezení vjezdu tranzitní dopravy jako celku či v konkrétních úsecích, nebo zjednosměrnění některých pasáží nábřeží od Mánesa k Palachovu náměstí.

Diskutující preferují oddělenou a dostatečně vyznačenou infrastrukturu, která umožní pohyb po městě na kolech i těm méně zdatným cyklistům a cyklistkám. Naději na zlepšení spatřují diskutující především v opatřeních podobných zřízení odděleného pásu v úseku od Národního divadla k vyústění Divadelní ulice.

Podrobnější vyhodnocení postojů diskutujících ke konkrétním lokalitám je uvedeno ve zvláštní kapitole.

1 Mánes

- Místo: křižovatka Myslíkova × Masarykovo nábřeží × výjezd z náplavky.
- Součást průzkumů: Pozorování 18. 9. a 19. 9. 2023 + focus group Smetanovo nábřeží 13. 6. 2023.
- Stav cyklo dopravy: Cyklotrasa A 2 ~2000 cyklistů/den (ze sčítání na místě³).
- Infrastruktura: Piktokoridor (Masarykovo nábřeží), kompletní VDZ V19.

³ Zpravidla určeno ze cca 4–5 hodin sčítání ve všední den, což již přinejmenším délkou pozorování odpovídá požadavkům TP.

Výsledky pozorování

Ráno je pěší i automobilový provoz klidnější, na rozdíl od odpoledních hodin jsou chodníky relativně volné a nedochází k ucpávání křižovatky.

Výsledky pozorování jsou plně v souladu se závěry z focus group. Zásadním fenoménem je ignorování semaforu na výjezdu z náplavky, zejména ráno. Cyklisté odjíždějí do centra ráno převážně po nábřežním chodníku, odpoledne nejčastěji přes nároží před galerií a severní přechod v křižovatce. Čekání na volno z náplavky může trvat i několik cyklů, cyklisté tak někdy vjíždějí do křižovatky na červenou, zejména v okamžiku krátkého uvolnění před výjezdem vozidel z Myslíkovy.

Vysoká cyklistická a pěší frekvence se odpoledne střetávají na přechodu na vyústění náplavky a nároží před galerií. K potížím zde přispívá i chodci ignorovaná signalizace na vyústění náplavky, zastavování vozidel zásobování a taxi a zmenšení volného prostoru nevhodně umístěným bikesharingovým stáním.

Výsledky orientačního sčítání

- Ráno jízda z náplavky na nábřežní chodník: 213 (73 % rozptylu)
- Odpoledne jízda z náplavky přes přechod: 29 (43 % rozptylu)
- Jízda z náplavky na zelenou ve vozovce: 34 (9,5 % rozptylu)
- Jízda z náplavky na červenou ve vozovce: 17 (4,8 % rozptylu)
- Z centra po nábřežním chodníku: 33 (23 % rozptylu)

2 Národní divadlo

- Místo: Křižovatka Smetanovo nábreží × Národní třída
- Součást průzkumů: Pozorování 18. 9. 2023 + focus group Smetanovo nábreží 13. 6. 2023
- Stav cyklopropravy: Křížení cyklotras A 2 a A 24, cca 2000 cyklistů/den (sčítání)
- Infrastruktura: Oddělený pás (nábreží severním směrem), piktokoridory (nábreží jižním směrem), neúplné VDZ V19 (most Legií a Národní třída)

Výsledky pozorování

Cyklisté se pohybují všemi směry, nejsilnější je ale stále nábreží. Cyklopás na obou nábrežích má šířku pouze 2,0 m, díky čemuž je vzájemné předjíždění cyklistů téměř znemožněno.

Zásadním zjištěním je potvrzení, že když je přítomná kvalitní, bezpečná a spojená cykloinfrastruktura, zde oddělený cyklopás, cyklisté ji téměř beze zbytku využívají. Nespojitou infrastrukturu a obtížná či nedovolená levá odbočení v křižovatce mají cyklisté

tendenci objíždět po chodníku. Na Smetanově nábřeží je vysoká frekvence chodců, což je při absenci souvislé cyklistické infrastruktury rizikový faktor. V ranních hodinách je ale pěší frekvence menší a jízda na kole zde není tak problémová.

Výsledky orientačního sčítání

- Podíl cyklistů příjíždějících ze Smetanova nábřeží (ráno): 34 %
- Podíl cyklistů příjíždějících z Masarykova n. (ráno): 39 %
- Podíl cyklistů jedoucích z Národní třídy po silnici (odpol.): 75 %
- Podíl cyklistů na Masarykově n. od Národního divadla po silnici (odpol.): 97 %
- Podíl cyklistů na Smetanově n. k Národnímu divadlu po silnici (odpol.): 88 %
- Podíl cyklistů jedoucích na Újezd po silnici (odpol.): 88 %

3 Karlovy lázně

- Místo: Okolí tramvajové zastávky Karlovy lázně
- Součást průzkumů: Pozorování 25. a 26. 9. 2023 + focus group Smetanovo nábřeží 13. 6. 2023
- Stav cyklo dopravy: Cyklotrasa A 2, cca 1400 cyklistů/den (sčítání)
- Infrastruktura: Piktokoridor (obousměrně)

Výsledky pozorování

Dopravní situace se výrazně liší ráno a odpoledne, kdy je výrazně silnější pohyb chodců i provoz automobilové dopravy, odpoledne jsou zde prakticky souvislé kolony. Hlavním zjištěním je pohyb zhruba desetiny cyklistů po širokých chodnících v místě tramvajových zastávek, ať kvůli předjíždění stojících tramvají nebo kolony jako takové.

Ráno, v době nižší pěší frekvence, se někteří cyklisté vyhýbají průjezdu ve vozovce jízdou pěším průchodem ke Křížovnickému náměstí. Kolizním místem je řazení do tramvajového pásu severním směrem před přechodem u zastávek, kde cyklisté z pozice vpravo od kolony obtížně zabírají pruh. Část cyklistů zde předjíždí kolonu aut po tramvajových kolejích.

Výsledky orientačního sčítání

- Evidované průjezdy (4,5 hod.): 434
- Poměr směrů ráno (na sever/na jih): 42 : 58 (%)
- Poměr směrů odpoledne (na sever/na jih): 50 : 50 (%)

4 Klárov

- Místo: Klárov a park cca od Kunsthalle po předpolí Mánesova mostu
- Součást průzkumů: Pozorování 5. 9. 2023 + focus group Klárov 22. 6. 2023
- Stav cyklo dopravy: Trasy A 1 a A 15, kolem 650 cyklistů/den (sčítání)
- Infrastruktura: Ochranný cyklopruh podél tramvajových zastávek, VDZ V19 (v křižovatce Klárov × Letenská × U Lužického semináře). Vozovky převážně dlážděné.

Závěry z focus group

Diskutující se shodnou, že oblast zasluhuje zásadní přestavbu. Redukce individuální automobilové dopravy a vytvoření oddělené cykloinfrastruktury jsou vnímány jako ideální, avšak politicky neprůchodné řešení.

Situaci v místě definuje především nevyhovující povrch, který vede některé z účastníků k jízdě po chodníku nebo hledání objízdných tras.

Jako akutní vidí diskutující především proměnu nesignalizovaných křižovatek severně od zastávek tramvaje. Změna by měla spočívat A) ve zmenšení křižovatky, B) v doplnění světelné signalizace.

Prostor světelné křižovatky na předmostí Mánesova mostu vyžaduje dle diskutujících především lepší časování signálů ve směrech důležitých pro cyklo dopravu.

Na konci sezení byli diskutující seznámeni se studií na rekonstrukci Klárova z roku 2016. Shodují se, že se jedná spíše o promarněnou šanci, neboť většinu ze zásadních požadavků pro cyklo dopravu nezohledňuje dostatečně.

Výsledky pozorování

Z Chotkovy ulice na Mánesův most se jezdí převážně ve vozovce. V opačném směru je ale nejčastěji užívaný chodník z předpolí mostu před pomníkem letců k tramvajovým zastávkám. Důvodem je signalizace na křižovatce s Letenskou a horší povrch ve vozovce. Problémy cyklistům činí i levé odbočení do Valdštejnské. I po realizaci podjezdu Mánesova mostu projíždí část cyklistů směrem na Kampu přes signalizovanou křižovatku s Letenskou, kde si vytvořili efektivní a relativně bezpečné strategie zahrnující ovšem jízdu po chodníku nebo na červenou.

Nerovné povrchy vedou k preferenci chodníků před vozovkou zejména u bikesharingových koloběžek, které zde ve vozovce prakticky nejezdí. Důsledkem nekomfortního povrchu je také nezáměr o jinak účelnou ulici U Železné lávky. Vedení kola je na chodnících přibližně stejně okrajové jako agresivní jízda, většinou se zde na kole po chodníku jede ohleduplně či přiměřeně situaci.

Výsledky orientačního sčítání

- Evidované průjezdy (za 3,5 hodiny): 158
- A 15 směr do centra vozovka vs. chodník: 65 : 35
- A 15 směr z centra po chodníku k zastávkám: 55 %
 - ostatní chodníky: 20 %
 - ve vozovce: 20 %
 - ulicí U Železné lávky: 5 %

5 Bulhar

- Místo: Křižovatka U Bulhara s minimálními přesahy do okolí.
- Součást průzkumů: Pozorování 3. a 4. 10. 2023
- Stav cykloopravy: Trasa A 25, kolem 600 cyklistů/den (Golemio⁴)
- Dostupná cykloinfrastruktura: VDZ V19 (Seifertova ulice do centra)

Výsledky z pozorování

Ráno převažuje frekvence do centra. Odpoledne se zde poměrně více jezdí směrem na Žižkov, také je větší podíl sdílených kol.

Průjezd v koridoru Seifertova <-> Hyberská se výrazně liší podle směru jízdy. Ve směru ze Žižkova se přijíždí převážně po silnici nebo severním chodníku. V opačném směru jedou cyklisté nejčastěji po chodníku, případně se na chodník napojují hned za křižovatkou u výjezdu tramvají. Zjevný vliv zde má stoupání směrem na Žižkov, komplikující cyklistům manévry v provozu.

Zajímavým jevem byla poměrně častá jízda cyklistů v tramvajovém pásu v průjezdu ze Seifertovy do Bolzanovy ulice k zastávce Hlavní nádraží, a to obousměrně. Průjezd dovoluje vyhnout se světelným signalizacím a cyklisté nemají problém kontrolovat tramvaje za sebou tak, aby jim nepřekáželi.

Výsledky orientačního sčítání

- Nejexponovanější směry odjezdů (ráno): Hyberská (46 %) a Seifertova (34 %)
- Podíl cyklistů jedoucích na Žižkov po chodníku (odpoledne): 61 %
- Podíl cyklistů jedoucích z Žižkova po silnici (odpoledne): 80 %

⁴ <https://golemio.cz/data/cyklooprava>, sekce Průjezdy cyklistů v uliční síti, průměr v sezóně pro rok 2022.

6 I. P. Pavlova

- Místo: Křižovatka Ječná × Sokolská.
- Součást průzkumů: Pozorování 26. a 27. 6. 2023 + focus group Magistrála 20. 6. 2023.
- Stav cyklo dopravy: V generelu trasa A 4, kolem 400 cyklistů/den (sčítání).
- Dostupná cykloinfrastruktura: žádná specifická.

Závěry z focus group Magistrála na Praze 2

Organizace dopravy zde vytváří místa, která nelze překonat bez porušení předpisů: kombinace jízdy po chodníku a v protisměru bočních ulic. I tak magistrála pro diskutující zůstává atraktivním koridorem, především díky přímé cestě do centra i z centra města. Zlepšit nevyhovující situaci, vzniklou především odmítáním potřebné cykloinfrastruktury, by přitom mohlo několik málo „humanizačních“ zásahů.

Diskutující spatřují realizovatelná řešení ve dvou rovinách: A) drobné úpravy pro odváznější (úklid krajnic, osazení kanálových vpustí, doplnění vyčkávacích prostorů, snížené obrubníky, povolený vjezd na chodníky), B) zobousměrnění okolních ulic a vytvoření bezpečných paralelních tras.

Podrobnosti o postojích a strategiích v konkrétních místech od Muzea po Nuselský most jsou uvedeny ve zvláštní kapitole.

Výsledky pozorování

Frekvence cyklo dopravy je zde nižší, vyšší podíl má rozvážka na kole (Bolt, Wolt). Hlavní frekvence je ve směru kolmém na magistrálu. Pozorování v místě komplikuje silný provoz způsobující zákryty cyklistů vozidly.

Většina cyklistů (až ¾) jezdí po chodníku, přinejmenším v blízkosti křižovatky Sokolské a Ječné. Až na výjimky nebyla jízda po chodníku konfliktní, chodníky jsou převážně volné nebo velmi široké. Konfliktní byly přejezdy přechodů, kde je velká pěší frekvence. Cyklisté jedoucí po magistrále jsou povětšinou sebevědomí a provoz zvládají, řidiči tento styl jízdy respektují.

Výsledky orientačního sčítání

- | | |
|--|-------------|
| • Evidovaný počet cyklistů: | 86 |
| • Podélný vs. příčný směr (SJM vs. Ječná – Jugoslávská): | 39 : 61 (%) |
| • Kola rozvážkových služeb (odpoledne): | 27 % |
| • Jízda na kole po chodníku – včetně kombinací s HDP(!): | 70 % |
| • Vedení kola (pozorované případy): | 5× |

7 Vinohradská

- Místo: Křižovatka Vinohradská × Italská a její okolí
- Součást průzkumů: Pozorování 16. a 23. 6. 2023
- Stav cyklo dopravy: Trasa A 24, v křižovatce kolem 480 cyklistů/den (sčítání)
- Dostupná cykloinfrastruktura: VDZ V19 (ve všech čtyřech směrech)

Výsledky pozorování

Většinová frekvence je po Vinohradské, odbočení do Italské ale nejsou zanedbatelná.

Pozorování potvrdilo naprostou nevhodnost zastávkových mysů pro jízdu na kole v ulicích se silným automobilovým provozem, je tím ovlivněn i vysoký podíl jízdy po chodníku: byli pozorováni cyklisté najíždějící na chodník až před mysem. Cyklisté jedoucí ve vozovce se pak převážně ohrožují jízdou ve velmi úzkém pásu mezi obrubou a pravou kolejnicí. Pozorovali jsme situaci, kdy předjíždějící vozidlo téměř natlačilo skupinu jezdců na koloběžkách k obrubě, aby se vyhnulo tramvaj v protisměru.

Směrem do centra (a z kopce) byla pozorována značná variabilita délky kolony oddělené od tramvajového pásu podélným prahem. Cyklisté se pohybu kolony přizpůsobovali, pokud kolona stála, jeli někteří po chodníku nebo po tramvajovém pásu.

Výsledky orientačního sčítání

- Průjezd kolem zastávky Italská z centra:
 - po pravém chodníku: 38 %
 - ve vozovce vpravo od kolejí: 35 %
 - ve vozovce mezi kolejemi: 18 %
 - vlevo od stojící kolony: 3 % (1 průjezd)
 - po levém chodníku: 6 % (2 průjezdy)
- Podíl elektrokoloběžek v lokalitě (převážně Lime): 27 %
- Messengeri (Bolt, Wolt) v odpoledních hodinách: 24 %

8 Křižíkova

- Místo: Ulice Křižíkova, převážně u Thámovy
- Součást průzkumů: Pozorování 26. 6. 2023
- Stav cyklo dopravy: Trasa A 6 Thámova, A 252 Křižíkova, ~ 1300 cyklistů/den (sčítání)
- Dostupná cykloinfrastruktura: Cykloobousměrky s piktokoridorem (Křižíkova, Thámova ul.), pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů k metru.
- Důvod zařazení: Lokalita byla vybrána především pro vyšší počet nehod s účastí cyklisty v cykloobousměrce.

Výsledky pozorování

Frekvence cyklo v Křížíkově i Thámově jsou relativně vysoké, mírně převažuje Thámová. Díky blízkosti stanice metra se zde nachází silně využitá bikesharingové stání.

Překvapením byla pozorovaná vysoká intenzita automobilové dopravy v Křížíkově (až 3 500 vozidel/den). Vozidla často jedou ve skupinách, což vede ke komplikacím při míjení s protisměrně jedoucími cyklisty. Piktogramy v Křížíkově byly v červnu 2023 téměř nezřetelné⁵. Neobvyklý počet nehod s účastí cyklisty v cykloobousměrce Křížíkova tak lze přičíst vysoké intenzitě automobilové dopravy a dále malému dodržování třicetkilometrové rychlosti. Dále byly pozorovány občasné rizikové pohyby cyklistů v křižovatce s Thámovou, zejména předjíždění aut zastavujících před přechody, dále přetížení bikesharingového stání u Thámovy a absence míst pro automobilové K+R tamtéž.

Výsledky orientačního sčítání:

- Podíl bikesharing na provozu (kola i koloběžky): 24 %
- Podíl žen na provozu (dolní odhad): 21 %
- Podíl dětí na provozu: 4 %
- Bikesharingových kol/koloběžek v úseku Prvního pluku – Lyčkovo nám.: 80–90
- Výměna bikesharingu u metra (denní odhad): 140
- Odhad denní intenzity automobilové dopravy v Křížíkově od Šaldovy: 3 500

9 Nábřeží Kapitána Jaroše

- Místo: Křižovatka nábřeží Kapitána Jaroše × Štefánikův most.
- Součást průzkumů: Pozorování 19. a 20. 9. 2023.
- Stav cyklo dopravy: Nadřazená trasa A 1, kolem 600 cyklistů/den (z pozorování).
- Infrastruktura: Ochranný cyklopruh (nábřeží směrem do Holešovic), VDZ VI9.
- Důvod zařazení: Kromě zájmu respondentů bylo místo pro pozorování vybráno také z důvodu existence ochranného cyklopruhu podél prahu tramvajové trati ve sporném profilu cca 3,8 metru.
- Poznámka: Pozorování bylo ovlivněno uzavírkou nábřeží Edvarda Beneše, ale cyklisté odtud normálně přijíždějí.

Výsledky pozorování

V místě převažuje jízda ve vozovce, někteří cyklisté vystupují na chodník přes vysokou obrubu. Velkou komplikací je zde bariérové řešení všech přechodů v křižovatce.

⁵ V září 2023 došlo k obnově těchto piktogramů.

V ochranném cyklopruhu podél podélného prahu jezdí cyklisté zpravidla při levé straně, vpravo uhýbají až když jsou předjíždění. K těsným předjetím dochází v místě odbočení z mostu. Podélná obruba oddělující jízdní pruh od tramvajového pásu komplikuje předjetí s dostatečným bočním odstupem, byl zaznamenán i případ najezení auta na tuto obrubu při předjíždění cyklisty.

Výsledky orientačního sčítání

- | | |
|--|------|
| • Evidované průjezdy cyklistů: | 216 |
| • Odhad denní intenzity: | 620 |
| • Podíl cyklistů jedoucích z Revoluční do Holešovic: | 36 % |
| • Podíl cyklistů jedoucích z Holešovic do Revoluční: | 21 % |

10 Bořislavka

- Místo: Křižovatka Evropská × Liberijská × Horoměřická
- Součást průzkumů: Pozorování 12. 9. 2023
- Stav cyklo dopravy: trasa A 161, ~ 250 cyklistů/den (z pozorování)
- Dostupná cykloinfrastruktura: VDZ VI9 ve všech směrech, ochranný cyklopruh v obou směrech Evropské pouze východně od křižovatky, po severním chodníku dělená stezka přerušena od křižovatky až po západní vstup do metra.

Výsledky pozorování

Chování cyklistů v místě odpovídá podmínkám absentující infrastruktury a současně obtížnosti jízdy v provozu pro většinu cyklistů.

Obvyklá je jízda po chodníku kolem autobusové zastávky v místě přerušeni cyklostezky. Cyklisté také kombinují vozovku a chodník s cílem omezit buď jízdu společně s auty, nebo někdy i samotný pohyb po chodníku. Lidé na kolech také používají k přejezdu mezi chodníkem a vozovkou zásobovacích míst či nájezdů na pozemky.

Pro příčné křížení Evropské se používá kromě vozovky také přechod u tramvajových zastávek, jakož i využití vestibulu metra. Lidé nosí kola po schodech z Hanspaulky a obousměrně projíždějí Vostrovskou ulicí.

Výsledky orientačního sčítání

- | | |
|--|------------------------|
| • Evidovaný počet průjezdů: | 86 |
| • Odhad denní intenzity: | 250 |
| • Podíl cyklistů jedoucích po Evropské do centra/z centra: | 57 %/43 % |
| • A 160 směr do centra vozovka vs. chodník: | 12 : 10 (8 levý, 2 p.) |

- A 160 směr z centra:
 - 1 celou dobu vozovkou
 - 2 stezka s obchvatem kolem zastávek vozovkou
 - 6 kontinuálně v PP

Podrobné zprávy pro jednotlivé lokality

Níže uvedené podrobné zprávy mají obdobnou strukturu. Nejprve je popsána lokalita. Dále jsou popsány opakující se sledované jevy, na které navazují zajímavé kazuistiky, které jsou vždy jedinečné a místně specifické. Jejich úkolem je pomocí popisu konkrétně sledovaných interakcí pomoci čtenáři dotvořit obrázek o reálném dění v lokalitě. Ne u všech lokalit pak následuje diskuzní část. Přiloženy jsou i tři reporty z focus groups. Návrhy vyplývající z pozorování jsou shrnuty ve druhém dokumentu zprávy.

1-3 Smetanovo nábřeží – focus group

Moderovaný skupinový rozhovor vedený metodou focus groups proběhl 13. 6. 2023 v kanceláři spolku AutoMat za účasti šesti mužů a jedné ženy v červnu 2023. Tématem rozhovoru byly cyklistická praxe a potřeby zúčastněných diskutujících v oblasti Smetanova nábřeží (od křižovatky u Mánesa až po Palachovo náměstí).

Shrnutí základních analytických zjištění (viz Shrnutí hlavních zjištění)

Obecné poznatky o lokalitě očima diskutujících

V první části diskusního setkání jsme se zaměřili na společné zhodnocení, jak diskutující lokalitu zažívají, jaká pozitiva či negativa zde spatřují, jaké objízdné trasy volí, ale třeba i to jak hodnotí v Praze využívané prvky cyklistické infrastruktury. Všichni diskutující používají kolo pro dopravu po městě především v letní sezóně prakticky denně, i když jsou jejich cyklistické dovednosti samozřejmě různé. Představují tak v kontextu městské populace specifický, avšak koherentní vzorek s výraznou preferencí kola na úkor ostatních druhů dopravy. Do určité míry tak názory těchto lidí spolu se zjištěními z dalších dvou skupinových rozhovorů (oblast Magistrály na Praze 2 a Klárov) mohou reprezentovat část zájmů a potřeb dalších zhruba 6 000 pražských účastníků výzvy Do práce na kole.

Kritická místa

Za nejproblematičtější pasáže diskutovaného úseku jsou považována tato místa: křižovatka u Mánesa, křižovatka u Národního divadla, zúžený průjezd mezi Karlovými lázněmi a Křižovnickým náměstím a odbočení z a do Veleslavínovy ulice.

Kvalitní infrastruktura je stěžejní

Shoda ohledně potřeby kvalitní oddělené infrastruktury není ničím překvapivým. Za důležité cíle do budoucna tak diskutující považují:

- i když oddělený cyklopás zásadně zlepšil alespoň část průjezdu přes Smetanovo nábřeží, je jej třeba více oddělit viditelnou obrubou,
- cykloinfrastruktura by se měla zlepšit především v křižovatkách – předsunuté stopčáry, preference cyklistů,
- redukci parkovacích stání ve prospěch pěších (rezidentů i turistů) a cyklistů,
- vytváření cykloobousměrek všude, kde to uliční profil dovolí.

(Ne)dodržování pravidel

Téměř všichni diskutující přiznávají, že v úseku od Mánesa k Palachovu náměstí jsou na trase mnohá místa, která téměř nelze překonat bez svodů k porušení pravidel silničního provozu (především objíždění zprava, nedovolené manévry) či jízdy po chodníku. Porušování se snaží minimalizovat, i tak jim ale často nic jiného nezbyvá.

U Mánesa vyjždím z Náplavky, a tam se napojit, to je děs. Z 90 procent jedu na chodník na přechod, počkám na zelenou a stejně, když mám zelenou a přejíždím, tak ty auta, který odbočujou z Myslíkovy doprava, nedávají přednost. (Luboš, cca 55 let)

Časté porušování pravidel je dle diskutujících v lokalitě běžným modem operandi i ze strany ostatních účastníků provozu. Automobilisté tak naopak ztěžují situaci cyklistům a cyklistkám:

- nedáním přednosti při odbočování,
- zakázaným odbočováním (především na hraně mostu Legií),
- agresivní jízdou v protisměru (v okolí tramvajových zastávek a křižovatek),
- či parkováním automobilů na dánském pásu na Smetanově nábřeží.

Při napojování Smetanova nábřeží na Divadelní ulici došlo ke změně přednosti, a přímo jedoucí cyklisté zde mají nově přednost. To je zpravidla respektováno.

Bezpečí, pohodlí a objížděné trasy

Tato rovina se nerozlučně váže s tou předchozí. V této otázce se zkušenosti i názory diskutujících značně liší. To, co si jednotlivci dovolí, zásadně závisí na jejich zkušenostech a sebevědomí. Všeobecně však většinu diskutovaných úseků považují za situačně nebezpečné.

Když jedu za Rudolfinem k hotelu Four Seasons, tam je separátní pruh pro auto a kola a když se u křižovnického kláštera zařazuju, tak tam mi nikdo nedá přednost. Musím řešit, že za mnou nejede nikdo, kdo mi to tam stříhne. (Pavel, cca 35 let)

Já jezdím většinou z Holešovic do Strašnic. Jedu, končím na kole u Rudolfiny, přestupuji na tramvaj a pak na Výtoň a tam беру kolo. Mezi jsem to zkoušela během covidu. Jezdit po chodníku nechci, nesmí se to, není dobrý si dělat nepřátele mezi pěšími. Já fakt nemám sebevědomí se hádat s auty a nějak klíčkovat, takže tuto trasu překonávám MHD, nebo jsem to zkoušela zadem, ale na Starém Městě jsou všude kostky a jednosměrky, člověk se tam všude motá. (Monika, cca 50 let)

Diskutujících jsme se v návaznosti na jejich zkušenosti tázali i na objízdné trasy, tedy na koridory, které volí, pokud se chtějí zkoumaným úsekům vyhnout. Za povšimnutí stojí, že všichni účastníci a účastnice rozhovoru objízdni trasy v minulosti i současnosti intenzivně řešili. Kusý charakter infrastruktury na těchto alternativních trasách však většinu z nich, především po loňských úpravách, přivábil alespoň částečně zpět na Smetanovo nábřeží. Mezi hlavní objízdné koridory tak patří:

- Zborovská–Kampa–Klárov,
- Myslíkova (nebo jiné odbočení od řeky jižně od Myslíkovy)–Na příkopě–Revoluční,
- Paralelně se Smetanovým nábřežím skrze Staré a Nové Město (Jilská, Husova, Náplavní a návazné ulice).

Cesta, kde je dánský pás je nejkomfortnější, předtím jsem jezdil od divadla přes most Legií na Kampu, a pak jsem zpět jezdil po druhé straně až k Jiráskovu mostu. Ale teď už jsem tak naštvaný, vlastně to беру jako politický statement, jet mezi těmi auty a číchat zplodiny. (František, cca 30 let)

Závěry z focus group k dílčím lokalitám

V rámci focus group bylo diskutováno hned několik kritických míst, kromě křižovatky u Mánesa je zásadní i přímo navazující úsek k Národnímu divadlu.

Křižovatka u Mánesa. Problematický uzel, který může fungovat jako ukázkové místo nedostatečnosti řešení některých křižovatek pro všechny účastníky silničního provozu ve městě. Jako nejdůležitější se diskutujícím jeví tyto skutečnosti:

- Křižovatku směrem z náplavky dál severně na nábřeží z pohledu cyklistů prakticky nelze projet legálně. Interval semaforu jsou nedostačující. Téměř všichni, především brzo ráno, volí variantu kombinace chodníku a vozovky.
- Někteří se z chodníku od Mánesa napojují až dále diagonálně přes šířku vozovky.
- Chodník jižně od budovy Mánesa bývá blokován sdílenými koloběžkami – nelze projít s kolem k přechodu. Sharingové hnízdo by bylo ideální posunout k parkovacím místům jižně do sjezdu na náplavku.

- Chybějící infrastruktura v Myslíkově ulici vyjma vyčkávacích prostorů. Zároveň zde vzniká problém s předjížděním v křižovatce při levém odbočení z Myslíkovy jižním směrem na nábreží (automobily předjíždí již v křižovatce).
- Absence přechodu jižně v blízkosti křižovatky.
- Napravit zúžení chodníku směrem k Národnímu divadlu kvůli zásobovacím místům. Šířka chodníku je považována za nevyhovující.

Úsek mezi Mánesem a Národním divadlem. V koridoru jsou vnímány jako problematické tyto prvky:

- Možnost odbočení z nábreží ze severu směrem do Divadelní vytváří nebezpečné situace z hlediska nedání přednosti ze strany automobilů.
- Diskutující by ocenili objezd zastávky Národní divadlo v severním směru. Jako možné řešení zmiňovali úpravu u zastávky Divadlo na Fidlovačce ve směru Karlovo náměstí.

Křižovatka u Národního divadla. Spolu s křižovatkou u Mánesa se jedná asi o nejkomplexnější místo v oblasti, které podle našich diskutujících v první řadě vyžaduje redukci dopravy formou racionalizace průjezdnosti oblasti nábreží (mýtné, zjednosměrnění, zákazy odbočení apod). Z diskuse vyplynuly především tyto aktuální návrhy a požadavky:

- Vyřešit problém s absencí nepřímého odbočení doleva směrem při jízdě z jihu. Cyklista, který by se o to pokusil, v současné době neuvidí na signál signalizace na Národní třídě.
- Úzký profil vozovky kolem zastávky Národní divadlo v Národní směrem k mostu Legií (auta nelze objet zprava). Hned za ostrůvkem směrem ke křižovatce naopak vzniká neoficiální prostor pro dvě auta (neformální rozřazovací pruhy), která pak opět blokuji průjezd cyklistů zprava.
- Zvýraznit nájezd na sdílený cyklopás za křižovatkou směrem ke Karlovu mostu. Chodci stávají na nároží v prostoru pásu při čekání na zelenou a často netuší, že může přijet kolo.
- Stávající cyklopás v celé délce výrazněji oddělit od vozovky – výraznější obrubou a esteticky vhodnými sloupky.
- Ideální vedení cyklostezky je podle diskutujících na západní straně uličního profilu (u Vltavy), a to obousměrně (diskutující se však shodují, že za stávající situace to není bez redukce IAD možné).

Smetanovo nábreží–Karlovy lázně

- Diskutující by ocenili objezd zastávky Karlovy lázně v severním směru. Jako možné řešení zmiňovali opakovaně úpravu u zastávky Divadlo na Fidlovačce ve směru

Karlovo náměstí, kde je umožněn průjezd po chodníku za zastávkou, ovšem v odlišných podmínkách co do šířky i pěší frekvence.

- Jako nešťastný je vnímán současný stav, kdy je cyklopás ve směru k Palachovu náměstí ukončen bez další oddělené infrastruktury.

Přechody pro chodce v oblasti jsou hodnoceny kladně.

- Jako nebezpečné je vnímáno současné řazení do dvou pruhů na Smetanově nábřeží směrem k Národnímu divadlu, především pokud chtějí cyklisté odbočovat doleva na Národní třídu, necítí se bezpečně a zvažují, kdy se zařadit.

Vozovka v průjezdu (Karlovy lázně–Křížovnické náměstí). Diskutující se shodnou, že toto místo nelze řešit jinak, než redukcí automobilové dopravy tak, aby se v místě pohybovali jen cyklisté, chodci a tramvaje.

Křížovnické náměstí–Palachovo náměstí. Komplexní úsek s mnoha problémy, jež jsou dle diskutujících rozprostřeny po celé délce koridoru. Z obecného hlediska se jedná především o tato zjištění:

- Shoda panuje na nutnosti zrušení odbočovacího pruhu z Křížovnické ve směru k Mánesovu mostu – proměna profilu by umožnila nejen rozšířit nedostačující ostrůvky zastávek MHD, zkapacitnit přechod pro chodce, ale ve spojení s širokým chodníkem před budovu UMPRUM i dostatečně řešit cykloinfrastrukturu formou samostatné cyklostezky. Problematické je ovšem další napojení v užším úseku Křížovnické směrem ke Karlovu mostu.
- Diskutující volí zhruba dvě varianty průjezdu z jihu na sever – buď přes křižovatku na Palachově náměstí, nebo zpoza budovy UMPRUM přes Alšovo nábřeží a Veleslavínovu ulici. Za nebezpečné považují především napojování na výjezdu od hotelu Four Seasons do Křížovnické.
- Přejezd od Rudolfina směrem za budovu UMPRUM je považován za pohodlný, protože v místě není silný příčný provoz.
- Nájezd na Palachově náměstí směrem k Dvořákovu nábřeží je problematický kvůli sloupkům a množství lidí.
- Za kritické místo jsou považovány rovněž úseky Křížovnické ulice, kde cyklopiktokoridory velí cyklistovi najíždět nebo sjíždět do/z tramvajového pásu.

I Mánes

Popis lokality a kontext pozorování

Sledovanou lokalitou byla křižovatka před galerií Mánes, u vyústění Novoměstské náplavky a ulice Myslíkovy na Masarykovo nábřeží (<https://mapy.cz/s/malonevojo>). Lokalita není rozlehlá, pozorování probíhalo z nároží před galerií.

Na nároží před galerií stojí větší množství sdílených koloběžek a kol (funkční odkládací místo), současně se tím ale zužuje exponovaný chodník. Na chodníku u řeky a na náplavce je v odpoledních hodinách hlavní sezony značně vysoký pohyb chodců, často turistů. Provoz cyklistů z náplavky a na náplavku je také velmi silný.

Významným fenoménem křižovatky je signalizovaný výjezd z náplavky, kterému se podrobněji věnujeme níže.

Pozorované jevy a dopravní chování cyklistů

Významnou charakteristikou lokality je velký rozdíl mezi stavem ráno a odpoledne, ráno výrazně převažuje jízda na kole do centra. Odpoledne je silnější automobilový provoz a zejména pohyb chodců na nábřežním chodníku, který je ráno frekventovaný relativně slabě. Všechny tyto rozdíly vedou i k odlišnostem v pozorovaném chování cyklistů.

V ranních hodinách mají naprostou převahu cyklisté a cyklistky dojíždějící do zaměstnání patrně i z větších vzdáleností, s malým podílem bikesharingových kol a se špičkou kolem 8:30. Odpoledne tyto cesty slábnou kolem 18. hodiny (směrem z Myslíkovy ulice o něco dříve). Z části je pak nahrazují cyklisté a cyklistky mířící na náplavku za zábavou, provoz však už zdaleka není tak intenzivní. Za přívetivého počasí, které bylo v den odpoledního pozorování, přibývá po 18. hodině pěších mířících na náplavku.

Poměr mužů a žen na kole nebyl v lokalitě přímo sčítán, odhadujeme jej ale na 70 ku 30 % ve prospěch mužů. Z pozorování je dále patrné, že rodiče s dětmi volí téměř vždy překonání křižovatky převedením kol přes přechody pro chodce. Ženy jedoucí po nábřeží z či na náplavku volí častěji jízdu po chodníku.

Jevy výraznější ráno

Semafor na výjezdu z náplavky. Ranní dění v cyklodopravě na křižovatce se ve značné míře točí kolem překonání světelné signalizace na výjezdu z náplavky – či spíše kolem jejího ignorování.

Byli jsme předem informováni o nastavení této signalizace. Ta funguje na videodetekci cyklisty v místě, které není na vozovce nikterak označeno, logičtější místo těsně před přechodem pro chodce video nezabírá. Nepotvrdí-li cyklista videodetekci ještě stisknutím tlačítka, které je ovšem umístěno až na sloupku uprostřed přechodu, stane se (a bylo opakovaně pozorováno), že žádost o zelenou z náplavky po určité době vypadne a cyklista může stát před semaforem zbytečně. Volno z náplavky také mnohdy nepřichází okamžitě, tramvaje si v rámci preference mohou vynutit vložení další fáze i opakovaně, což znamená prodloužení doby čekání vždy o cca 30 sekund.

V rámci ranního pozorování byla měřena doba čekání na volno od okamžiku videodetekce, z 9 případů vychází průměrně na 57 sekund, minimum bylo 20 sekund (pouze dva případy z devíti), obvyklá doba těsně pod minutu, maximum 85 sekund (1–2 vložené fáze). V odpoledních hodinách bylo pozorováno opakované prodlužování fáze až na úroveň přesahující několik minut (nebylo měřeno).

Standardní chování cyklistů pokračujících z náplavky na Masarykovo nábřeží je průjezd mimo signalizaci, bez zastavení na nábřežní chodník. Ráno, kdy je tento chodník volný, tak činí ¾ cyklistů vyjíždějících z náplavky, odpoledne i přes značnou pěší frekvenci asi čtvrtina cyklistů. Druhou strategií, nejobvyklejší odpoledne, je přejet nároží před galerií Mánes a zařadit se do vozovky Masarykova nábřeží s použitím přechodu pro chodce. Průjezd přes nároží je ale odpoledne již komplikovaný vlivem velké pěší frekvence, stísněné navíc ještě odloženými bikesharingovými koly a koloběžkami.

Ráno, kdy je slabší provoz, byly pozorovány také přejezdy z nábřežního chodníku do vozovky severně od křižovatky v prvním místě, kde není oddělený tramvajový pás, tedy na vyústění ulice Šítkovy.

Projet křižovatkou tak, jak je zamýšleno, tedy vyčkat a na zelenou odbočit na nábřeží nebo vjet do Myslíkovy, učinila z více než 350 pozorovaných výjezdů z náplavky méně než jedna desetina cyklistů a cyklistek. Někteří čekající si videodetekci ještě jistili stisknutím tlačítka a následným čekáním ve výhodnější pozici na hraně přechodu. Prostor, který zabírá videodetekce, je totiž za hranou klesání a rozjezd z něj je obtížný.

6:43 Cyklista přijel k semaforu před přechod, ten rozsvítil čekačku (červené světlo čekejte), cyklista byl ale moc vpředu na to, aby ho kamera se senzorem zabírala i nadále, tak čekací světlo po několika vteřinách zhaslo, musel udělat krok, natáhnout se ke světlu a zmáčknout si knoflík. Mezitím projeli dva cyklisté směrem do centra po chodníku a další šikmo do křižovatky nábřeží na červenou a další do centra. Pak zelená, asi po minutě, první cyklista pokračuje ve vozovce na nábřeží.

Ráno byly pozorovány situace, kdy cyklistu čekajícího na zelenou mezitím objelo několik jiných cyklistů pokračujících plynule na nábřežní chodník. Byly ale pozorovány i situace,

kdy čekajícího cyklistu postupně doplnili jeden až dva další, kteří si díky tomu počkali kratší dobu, než jak by tomu bylo, pokud si výzvu aktivují sami.

8:48 Muž mačká tlačítko a čeká v pozici na přechodu. Zatím do centra projeli 3 cyklisté. Po dvaceti vteřinách se přidává další a po dalších dvaceti vteřinách ještě jeden. V Myslíkově je tramvaj, to se načekají. Čekají minutu 25 vteřin (od prvního, co si zmáčkl výzvu). A čtvrtý to propálil za nimi už na červenou, ale ještě do volné křižovatky.

Ne vždycky ale cyklisté čekali až na zelenou. Více než třetina ranních průjezdů skrz křižovatku byla na červenou – převážně ve chvíli, kdy skončila fáze na nábřeží a křižovatka byla na okamžik volná, jen bez zelené. I proto, aby rychle zareagovali, místa znalí cyklisté nezřídka nevyčkávali v místě videodetekce, ale spíš těsně u hrany přechodu. Několik cyklistů také čekání na zelenou po nějaké době vzdalo a zvolilo jiný průjezd.

9:00 Muž čeká na Myslíkovu na zelenou. Asi po 1:15 mu padla zelená, on si toho ale nestačil všimnout (asi koukal jinam), takže než se rozjel, zhasla a auta vyjela z Myslíkovy, což je signál, že si počká další cyklus. Tak to vzdal a jede po chodníku.

Vyšší podíl využití signalizace byl zaznamenán při odbočení do Myslíkovy, u kterého se nelze vyhnout překřížení nábřežní komunikace. Do samotné Myslíkovy nicméně zejména ráno odbočovalo z náplavky je relativně málo cyklistů (zhruba dvě desítky), oproti odpoledním hodinám, kdy z Myslíkovy vyjížděla skoro čtvrtina frekvence.

Zejména v ranních hodinách byly na výjezdu z náplavky pozorovány i individuální průjezdy na hraně bezpečnosti, někdy s využitím ostrůvků při severním přechodu či naopak zastávky Jungmannovo náměstí. Šlo ale o ojedinělé případy.

Pěší frekvence na nábřežním chodníku byla velmi slabá v ranních hodinách do cca 8:30, poté se zřetelně zvýšila. Průjezd cyklistů po nábřežním chodníku je nicméně do této hodiny možné popsat jako bezkolizní.

8:31 Žena jedoucí po chodníku z centra volá v úzkém místě u odložených bikesharingů na skupinu chodců: Bacha, kolo!

Automobilový provoz byl ráno také plynulý, nedošlo k ucpání křižovatky vozidly z Myslíkovy, ani nebyla pozorována jízda cyklisty po kolejkách vynucená kolonou v jízdním pruhu pro auta.

Jevy výraznější odpoledne

Při příjezdu od Národního divadla cyklisté přijíždějí ráno i odpoledne převážně ve vozovce, ve které se současně zpravidla pohybuje kolona vozidel. Pro odbočení na náplavku se mnozí vyhýbají čekání na tím, že z vozovky odbočují přes severní přechod na nároží

u Mánesa a na náplavku vjedou z frekventovaného přechodu nábřeží. Přímo po nábřežním chodníku ale přijíždí menšina cyklistů, odpoledne patrně vlivem značné pěší frekvence. I krátké poježdění po chodníku mezi náplavkou a kolmým přechodem přes nábřeží je ovšem při vyšším množství chodců problémové.

Samotný nábřežní přechod u vjezdu na náplavku je v odpoledních hodinách nezřídka dějištěm zmatených až nebezpečných situací. Cyklisté a cyklistky odbočující z vozovky na náplavku se při odbočování proplétají mezi chodci. Ti zde přechází často bez ohledu na signál Stůj, který je zde při volnu z Myslíkovy, ovšem aniž by současně měla zelenou vozidla vyjíždějící z náplavky. Situaci zde dále znepřehledňují v odpoledních hodinách vozidla taxi, která zastavují před vjezdem na náplavku a blokují ho v řádu několika minut podle rychlosti nástupu/výstupu zákazníků, případně větší vyjíždějící vozidla z náplavky (zásobování, popeláři apod.), která čekají rovněž poměrně dlouho na semaforu a kvůli zaparkovaným vozům u chodníku na začátku náplavky je lze jen velmi komplikovaně objet v obou směrech.

Výjezd z náplavky je stejně jako dopoledne podmíněn nastavením signalizace, kdy se většina cyklistů signalizaci již automaticky vyhýbá. Při menší frekvenci cyklistického provozu do centra zde nicméně nebyly tyto jevy pozorovány v tak vyhraněné podobě jako ráno.

Odpolední provoz. Pouze odpoledne se v místě vyskytují kratší kolony automobilů, které trvají do cca 5 minut a zčásti blokují průjezd křižovatkou cyklistům i MHD. Během pozorování vznikla kolona z Myslíkovy blokující křižovátku cca třikrát.

17:16 Žena na NextBike čeká na semaforu z náplavky, muž raději vjíždí na chodník směr ND. V křižovatce stále kolona. Do křižovatky vjíždí z Myslíkovy velkou rychlostí elektroboard a všechny objíždí směr JN. Dva cyklisté chtějí projet od náplavky, ale nemají kudy.

Téměř trvale nicméně stojí vozidla na samotném nábřeží z centra podél zastávky Jiráskovo náměstí, kde šířka vozovky nedovoluje ani předjíždění pomalejších cyklistů, ovšem ani předjetí stojící kolony vozidel cyklisty. To je v kontrastu s tím, co odpovídali respondenti/-ky na Focus groups, kdy řada z nich má potíže projíždět po náplavce pod nábřežím, kdy dříve vyhrazené pruhy jsou především odpoledne plné chodců, současně ale jde jen o krátký úsek.

Jízda po tramvajovém pásu. Právě kolony vozidel čekající před semaforu směrem z centra vedou řadu cyklistů a cyklistek k tomu, že využívají namísto vozovky raději tramvajový pás, přičemž část z nich z něj odbočuje přes kolmý přechod pro chodce nebo přímo ve vozovce na náplavku. V ranních hodinách, kdy byl provoz plynulý, nebyla jízda po tramvajovém pásu prakticky pozorována.

Bikesharing je také aktivnější odpoledne, stanoviště sdílených kol a koloběžek je přímo před galerií Mánes na chodníku. Odpoledne zde dochází k častějšímu odkládání či vypůjčování kol a koloběžek, přičemž v pozdějších odpoledních hodinách přibývá v tomto ohledu turistů, kteří si vypůjčují především elektrokoloběžky.

Vedení kola po přechodech přes křižovatku bylo zaznamenáno jen výjimečně, odpoledne ve dvou případech skupin dospělého a dětí.

17:07 Muž + 4 děti na kolech dochází pěšky ke kolmému přechodu z Myslíkovy. Po přejití dovádí kola na náplavku

Zajímavé kazuistiky

6:48 Žena přijela ke světlu na červenou, signál, že dostane zelenou, zhasl. Po deseti vteřinách rozmýšlení popojela k přechodu, kde už chvíli čekala jiná cyklistka.

8:28 Dva dospělí (muž a žena) a dítě asi 8 letá holčička, půjčují si dvě rekola a odjíždějí po chodníku k ND, otec veze dceru stojící na rámu u středu.

17:07 Žena na silničním kole projíždí po chodníku na náplavku. Muž + 4 děti na kolech dochází pěšky ke kolmému přechodu z Myslíkovy. Po přejití dovádí kola na náplavku

17:16 Žena na Rekole projíždí po chodníku od ND na náplavku. Žena na NextBike čeká na semaforu z náplavky, muž raději vjíždí na chodník směr ND. V křižovatce stále kolona. Do křižovatky vjíždí z Myslíkovy velkou rychlostí elektroboard a všechny objíždí směr JN. Dva cyklisté chtějí projet od náplavky, ale nemají kudy

Diskuse

Na přechodu na nábrežním chodníku se projevuje jistá neohleduplnost či nízký respekt k existující světelné signalizaci, nastavené regulaci parkování a pravidlům provozu, kdy by cyklisté měli dát přednost chodcům při přecházení na zelenou, a naopak chodci by neměli vstupovat do vozovky na červenou před projíždějící kola. Je to ale dáno jistou nedůvodností signálu Stůj na přechodu, jelikož z Myslíkovy na náplavku odbočuje jen minimum velkých vozidel. Celý prostor je zde přehuštený, ještě navíc zaplněný bikesharingovými koly.

Signalizace na výjezdu z náplavky je pro cyklistickou dopravu i přes řadu úprav v minulosti prakticky nefunkční. 90 % cyklistů neprojíždí křižovatkou způsobem, který je návrhem křižovatky předpokládán. Jsou zde denně stovky lidí, kteří různým způsobem porušují dopravní předpisy, zpravidla bezpečně. Zejména v odpoledních hodinách nicméně objíždění semaforu vede cyklisty do konfliktní polohy s pěší frekvencí na nábreží.

Tato signalizace byla opakovaně řešena a stále je problémová. Předpokládá-li se, že Myslíkovou časem povede napojení nadřazené cyklotrasy A 8 na A 2, bude nutné křižovatku upravit způsobem, který reflektuje potřeby cyklodopravy. Do té doby jsou ale žádoucí alespoň dílčí úpravy.

Ověření možné změny provozních parametrů signalizace lze provést experimentálně opakovanou ruční předvolbou výjezdu z náplavky v ranní špičce vždy ihned po zhasnutí zelené prostřednictvím figuranta na bicyklu, který by volbu každý cyklus aktivoval. Experiment by dovolil sledovat změnu v chování cyklistů a posoudit dopady na plynulost tramvajové a automobilové dopravy, je jej ale vhodné provést v sezóně.

2 Národní divadlo

Popis lokality a kontext pozorování

Pozorování bylo prováděno v bezprostřední blízkosti křižovatky ulic Národní, Masarykovo nábřeží, most Legií a Smetanovo nábřeží. Během celého dne se stanoviště pozorovatele přesouvalo tak, aby alespoň půlhodina pozorování byla provedena v každém ze čtyř rohů křižovatky. Lokalita je silně utvářena jak automobilovou, tak i tramvajovou dopravou.



Díky cyklotrase A 2 a cyklopásmu na Masarykově a Smetanově nábřeží ve směru toku Vltavy zde vedou i intenzivní cyklistické tahy. Z Národní třídy sem pak přijíždějí cyklisté po cyklotrase A 24. Z mostu Legií a z Masarykova nábřeží je zakázáno levé odbočení. Na Smetanově nábřeží je před budovou kavárny Slavia umístěno stání pro sdílená kola. Specifikem místa jsou i turisté obdivující Národní divadlo či fotící výhled na Pražský hrad.

Pozorované jevy a dopravní chování cyklistů

Rozdíly mezi ranní a odpolední špičkou. Z výše zmíněných kvantitativních dat je možné vyčíst, že v této křižovatce není tak proměnlivá směrovost na základě času. U vjezdu na Národní třídu lze vypočítat chování typické pro centra měst, tedy že ráno sem auta přijíždějí a navečer/odpoledne odsud odjíždějí. U cyklistů to však tak znatelné není, maximálně ve směru ke Karlovým lázním, respektive od nich. První menší dopravní špička nastala u cyklistů se sedmou hodinou ráno, poté se průjezd trochu uvolnil a největšímu náporu cyklistů křižovatka čelila přibližně od půl osmé do osmi. S malým zpožděním se stejná situace ukazovala u automobilové dopravy. Odpolední dopravní špička přišla okolo půl šesté. Kolony se tvořily nejvíce na Smetanově nábřeží. Z pozorování na křižovatce u Mánesa a u Karlových lázní vyplývá, že doprava je na těchto místech, na rozdíl od

křižovatky u Národního divadla, plynulá. Lze tedy říci, že tato křižovatka tvoří pomyslné úzké hrdlo dopravy v tomto úseku.

Struktura cyklistů i chodců se ale během dne měnila výrazně. Ráno je typické městskými cyklisty zvyklými na pohyb v provozu, byť v tu dobu ještě není na silnicích tolik aut. Se zvyšujícím se provozem a časem přibývali cyklisté, kteří alespoň částečně používali chodník. Na konci ranního pozorování mohl být tento podíl až 50 %. V odpoledních a podvečerních hodinách se jejich počet opět snížil. Opačný trend pak měl počet lidí na sdílených kolech, který byl ráno velmi zanedbatelný, zatímco odpoledne tvořili tito cyklisté a cyklistky značnou, byť stále menšinovou část. Ráno naopak chodníky, hlavně ty při Vltavě, využívají běžci. Odpoledne pak běžce na chodnicích střídají turisté, a to i ti na sdílených elektrokoloběžkách. Elektrokoloběžek se zde však obecně vyskytuje spíše méně než na jiných lokalitách v centru.

Jízda ve vozovce. Nejčastějším způsobem projetí křižovatky je jízda rovně po nábřeží po cyklopás/po silnici, respektive na cyklopiktogramech. Ve směru po proudu Vltavy jezdí cyklisté velmi spořádaně po nově vybudovaných cyklopásech, které jsou však spíše solitérní a na další (oddělenou) infrastrukturu nenapojené. S tím souvisí i fakt, že v úseku od výjezdu z náplavky až na sledovanou křižovatku jezdí někteří cyklisté po chodníku při Vltavě. Jednak za to může nešikovně vyřešený výjezd z náplavky (viz naše další pozorování u Mánesu), ale také právě absence pokračování velmi kvalitně řešené infrastruktury vedoucí od Národního divadla až ke křižovatce s Betlémskou ulicí. Cyklopásky jsou široké přesně 2 m, díky čemuž zde není možné komfortní předjíždění, zároveň je to však dostatečné na to, aby se o to někteří cyklisté pokoušeli, což může přinést další nebezpečné situace. Dle standardů v Kodani mají cyklopásky 2,25 m, naopak ty, kde se s předjížděním nepočítá, mají 1,75 m.

Jízda po chodníku. Díky převládajícímu rovnému směru jízdy projíždí mnoho lidí tuto křižovatku bez dostání se do rizikových situací. Pokud nějaké kolizní situace vznikají, je to na přívltavském chodníku na Smetanově nábřeží, který využívají jak běžní chodci, tak z reality běžného života vytržení turisté, ale i někteří cyklisté či uživatelé elektrokoloběžek. Navíc je chodník opticky rozdělen stromořadím (uprostřed) a sloupy elektrického a tramvajového vedení, které se sice nacházejí při straně, ale mnohdy brání plynulému průchodu. Celková šířka chodníku přesahující 4 metrů je tak stromořadím a mobiliářem fakticky značně snížena. Cyklisté zde kličkující tu při každé jízdě tudíž vytváří případné rizikové situace.

Cyklista ze Smetanova nábřeží přijíždí ke křižovatce v silnici, avšak na přechodu se kolizním způsobem míjí s chodci a vjíždí na chodník a dále pokračuje po mostě.

U jízdy na chodníku je zřejmá různorodost během dne. Ráno, když zde ještě nebylo moc turistů, využívalo chodník docela dost cyklistů, pro něž se chodník stal bezpečnou alternativou k jízdě ve vozovce. V tu dobu totiž na Smetanově nábřeží panovala zvýšená

intenzita automobilové dopravy. Někteří cyklisté po volném chodníku také předjíždějí kolonu, aby se dostali dopředu. Odpoledne zde pak jezdí cyklistů o dost méně, ale díky tomu, že je na chodnících násobně více chodců, jsou tyto situace rizikové téměř vždy.

Chodník na Masarykově nábřeží je využíván z hlediska intenzity lehce odlišně. Dopoledne zde jezdí snad ještě více než na pokračujícím úseku na Smetanově nábřeží, cyklisté tu totiž jezdí obousměrně (viz dále). Chodník je na to uzpůsoben lépe než na Smetanově nábřeží, protože jsou stromy i sloupy na straně k vozovce. Odpoledne se většina provozu přesune na silnici, na chodnících tak zůstávají hlavně chodci, a to převážně domácí. Vícekrát také bylo odpoledne pozorováno, že cyklisté od křižovatky jedou po chodníku třeba deset metrů a teprve potom sjíždějí do silnice. Tito už od začátku jedou vždy vlevo, tedy u stromů a sloupů, zatímco chodci se vyskytují na přívltavské straně.

Muž (40–45 let) jede od Mánesa po chodníku na Masarykově nábřeží. U tramvajové zastávky sedmnáctky Národní divadlo úhlopříčně přejíždí přechod, najíždí na cyklopás a pokračuje spořádaně dál na SN.

Další příklad přijetí po chodníku od Masarykova nábřeží, přejetí po přechodu a dále pokračování po silnici/mostě na Újezd.

Oba zmíněné úryvky teprve svým spojením dohromady podávají zprávu o dalším jevu, reakcích na **nespojnost cyklistické infrastruktury**. Cyklisté vyjíždějící z náplavky, kudy vede cyklotrasa A 2, jsou vystaveni rozhodnutí. Buď přejedou křižovatku a po vozovce, kde jsou vyznačeny jen piktogramy dojedou až na cyklopás k Národnímu divadlu, anebo pojedou stejný úsek po chodníku, případně obě varianty zkombinují. Záleží totiž, zda pokračují rovně na Smetanovo nábřeží, či u Národního divadla odbočují na most Legií, respektive na Újezd. V prvním případě se přejezd na druhou stranu vyplatí, avšak v druhém případě je z hlediska času a komfortu lepší zůstat na chodníku. Zkrátka se kvůli pár set metrům nevyplatí přejíždět na jednu stranu a pak zase zpátky. Dalším důvodem může být nutnost přímého levého odbočení, což není všem cyklistům příjemné a několik rizikových a komplikovaných odbočení bylo taktéž zaznamenáno.

Starší cyklista jede po silnici (na Masarykově nábřeží) od Národního divadla. Zahýbá do pásu pro tramvaje, díky čemuž je rychlejší než auto (jede zprava tramvajového ostrůvku) před ním, které musí zpomalit kvůli chodcům na zastávce.

Předjíždění kolon. Jelikož touto lokalitou projíždí i mnoho pravidelných městských cyklistů, jsou zde k vidění i různá předjíždění na silnici, což může být dáno hustotou provozu, tedy že cyklisté hledají strategie, jak průjezd lokalitou co nejvíce urychlit. Jednak to může být předjíždění kolony na Smetanově nábřeží, kde je to možné buď prokličkováním se mezi auty, nebo též vlevo po tramvajovém pásu. Předjíždění jsou pak zaznamenána i u tramvajové zastávky Národní divadlo, kde lze tramvajovým pásem objet auta či chodce mířící na tramvajový ostrůvek.

Zkracování cesty. Část cyklistů si také zkracuje pravý roh u Národního divadla, a to jízdou v bývalém průjezdu; vyhnou se tím čekání na zelenou, a tedy vlastně přímému porušení signálu stůj na signalizaci, pokud by nečekali. Neznačuje to, že jízda po chodníku bývá cyklisty vnímána jako méně závažné porušení pravidel než jízda na červenou.

Starší cyklista, přejíždí opět na stejném místě na cyklopás. Vidí, že je rychlejší než cyklista před ním, tudíž (možná to však příčina není) odbočuje do podloubí u ND a dále pokračuje na Národní třídu.

Drobným poznatkem je velmi **dlouho trvajících červená** na přechodu na mostě Legií. Zdaleka ne všichni dokáží čekat na zelenou. Cyklus má značnou délku proto, aby se maximalizovala kapacita křižovatky. Chození na červenou zde však není zavedeným pravidlem, protože se jedná o relativně rušnou křižovatku s auty, cyklisty i tramvajemi.

Zajímavé kazuistiky

Městský cyklista s reflexními pruhy (ještě není úplně světlo) přijíždí po chodníku ze Smetanova nábřeží. Na přechodu dlouho čeká na zelenou, nakonec vyráží ještě na červenou, mívá lidi stojící na druhé straně na druhé straně od semaforu a poté sjíždí do piktogramem označené části vozovky.

Na tomto semaforu je čekání na zelenou vzhledem k velikosti křižovatky a délce přechodu na předmostí opravdu dlouhé a nemalé množství (nejen) cyklistů volí variantu jet na červenou. K tomu přičtíme i obecnou riskantnost situace, když jede cyklista na kole po přechodu pro chodce.

Dva cyklisté po cyklopáse na Masarykově nábřeží: jeden zrychluje, aby předjel druhého v křižovatce ještě před nájездem na cyklopás na Smetanově nábřeží. Bylo to jen kousek před tramvají.

Množství městských a obecně aktivních cyklistů vede např. i ke vzájemnému předjíždění cyklistů, což sice na cyklopáse možné je, ale není to úplně bezpečné, zvláště, když je cyklopás stavebně oddělen od vozovky. Cyklopásky v šířce 2,0 m nedovolují vzájemné bezpečné předjíždění jinak než předjetím po chodníku. Pro úseky s vysokými intenzitami je žádoucí šířka jednosměrných pásů min. 2,25 m (dle standardu v Kodani).

Mladý cyklista (cca 30 let) přijíždí po silnici ze Smetanova nábřeží, objíždí po chodníku kolonu stojících aut a zařazuje se dopředu.

I v tomto případě je motivací cyklistova rychlost, tedy neztrácení času v koloně. Důvodem však pochopitelně může být fakt, že má cyklista okolo sebe dostatek prostoru při rozjezdu.

*Dva cyklisté vedle sebe v koloně, Smetanovo nábřeží → Masarykovo nábřeží.
Povídají si (a to i během jízdy) a nelze je předjet. Mají „auto na zádech“.*

Cyklisté jedou vedle sebe, díky čemuž zabírají celou šířku vozovky. Na druhou stranu předjetí cyklisty autem je v těchto místech riskantní, protože asi po stopadesáti metrech od křižovatky se vozovka zužuje díky tramvajovému ostrůvku. Neobvyklé je to, že si spolu cyklisté povídají i za cesty.

Cyklistka dojíždí po chodníku z Masarykova nábřeží na zelenou, má docela rychlost a na Smetanově nábřeží (opět na chodníku) se nebezpečně vyhýbá chodcům (neojedinělý případ)

Cyklistka přijíždí po chodníku a díky příhodně nastavenému semaforu nemusí zastavovat, vjíždí na přechod a dále na chodník na Smetanově nábřeží. Díky množství chodců (nejen turistů) se musí uchýlit k nebezpečným manévřům s možností kolize. Takových případů bylo ten den pozorováno několik, drtivá většina lidí se chová ohleduplně.

Muž (40–45 let) jede od Mánesa po chodníku na Masarykově nábřeží. U tramvajové zastávky sedmnáctky Národní divadlo úhlopříčně přejíždí přechod, najíždí na cyklopás a pokračuje spořádaně dál na SN.

Tento krok je dán nespojitostí cykloinfrastruktury, díky němuž cyklista jedoucí pravděpodobně z náplavky „musí“ (jízda ve vozovce mu je z nějakého důvodu nesympatická) jet chvíli po chodníku a teprve na dalším přechodu přejíždí, protože tam začíná cyklopás. Paradoxně, tímto předjímá budoucí infrastrukturu, protože přesně takto má vést budoucí stezka.

Další příklad přijetí po chodníku od Masarykova nábřeží, přejetí po přechodu a dále pokračování po silnici/mostě na Újezd.

Cyklista nemá očividně potřebu přejíždět na druhou stranu, kde by mohl jet chvíli po cyklopáse, a tak raději zůstává na této straně vozovky na chodníku, i protože levé odbočení z Masarykova nábřeží na most Legií ve vozovce není legální a i na kole jej lze provést pouze velmi obtížně.

Blokáda cyklopáse SUV před budovou FAMU na Smetanově nábřeží – cyklisté raději volí silnici, na cyklopás se napojují až za dlouho. Blokáda trvala asi 10 minut.

Nelze říci, jak často se tato situace opakuje, na každý pád je to velké znepríjemnění. Cyklisté kvůli tomu museli do vozovky a nájezd zpátky je díky vyvýšení cyklopáse pro někoho obtížný. Cyklisté paradoxně neobjíždějí vozidlo po chodníku, což by se předpokládalo jako pocitově bezpečnější, důvodem zde může být relativně slabý provoz ve vozovce.

Starší cyklista jede po Masarykově nábřeží od Národního divadla. Zahýbá do pásu pro tramvaje, díky čemuž je rychlejší než auto (jede zprava tramvajového ostrůvku) před ním, které musí zpomalit kvůli chodcům na zastávce.

Cyklista vidí, že objetím této situace může ušetřit nějaký čas, a navíc se dostane před auto. Velmi pravděpodobně se jedná o zkušeného cyklistu, který zde neprojížděl prvně.

Cyklista z MN s úmyslem odbočit vlevo přímo, byl vytlačen na křižovatce mimo cyklopás (auto se moc přiblížilo) – musel z něj vyjet vpravo (jakoby do Národní). Dojel až na roh ke Slavii, počkal si a pak pokračoval na most Legií.

Díky technickému řešení křižovatky se možnost přímého levého odbočení nabízí, byť je to dopravním značením zakázáno. Každopádně je levé odbočení možné, avšak ne vždy je bezproblémové. V rámci pozorování byla přibližně polovina z nich hladká, především pak proto, že byla intenzita dopravy nižší. Cyklista v tomto případě tedy neodbočil doleva přímým způsobem, jak měl v plánu, ale nepřímým, což během pozorování dělalo mnoho dalších lidí.

3 Karlovy lázně

Popis lokality a kontext pozorování

Sledovanou lokalitou bylo Smetanovo nábřeží u Karlových lázní. Těžištěm pozorování bylo těsné okolí zastávek Karlovy lázně, pozorování některých průjezdů nicméně dosahovalo od konce jednosměrného pásu při Krännerově kašně na jižní straně po příjezd ke světelné signalizaci na Křižovnickém náměstí na straně severní.

Lokalita je silně zatížena automobilovou dopravou, zejména v odpoledních hodinách, kdy se zde objevuje prakticky souvislá kolona v obou směrech. Cyklisté zde od jihu přijíždějí od nedávno vzniklého jednosměrného pásu a řadí se mezi auta a následně do kolejí v tramvajových zastávkách, které jsou obousměrně řešené jako mysy. Směrem od severu sdílí cyklisté jízdní pruh s tramvajovými kolejemi prakticky v celé délce, byť odstup kolejí od obruby variuje, a dovoluje jízdu vpravo od kolejí před i za zastávkovým mysem (v něm ovšem s obtížemi).

Odpoledne a navečer je zde velmi silný pěší turistický provoz. Místo je současně zásadním průjezdem na severojižní cyklotrase A 2 skrz centrum Prahy, čemuž odpovídá relativně vysoká intenzita cyklistické dopravy.

Pozorování probíhalo za příznivého počasí ke konci září, kdy již ráno teploty klesaly k 10 °C, intenzity cyklistické dopravy byly ale stále blízké sezónním maximům.

Pozorované jevy a dopravní chování cyklistů

Rozdíly v ranním a odpoledním provozu. Podobně jako na dalších lokalitách průchodu cyklotrasy A 2 centrem se výrazně lišila dopravní situace ráno a odpoledne. Ranní slabší provoz neovlivňovaly negativně kolony aut a malá pěší frekvence současně činila méně konfliktní jízdu po chodníku. Odpoledne situaci výrazně ovlivňoval silný provoz automobilové dopravy, MHD, pěších (především turistů) i cyklodopravy. Intenzita provozu mírně klesla až po 18. hodině. Tomu odpovídaly i strategie volené obvykle cyklisty, do jisté míry odlišné ráno a odpoledne.

V rámci tohoto pozorování lze ráno odhadnout podíl mužů a žen na zřetelnou převahu mužů, odpoledne přibližně na 50 : 50 %, v pozdějších době 60 : 40 %. Cca v půl šesté přibývalo jezdců na sdílených koloběžkách, především Lime. Jednalo se častěji pravděpodobně o cizince, kteří opakovaně jezdí i ve dvou na jedné koloběžce a méně dbají na dodržování dopravních předpisů a obecně bezpečnosti, např. jízdu po chodníku či při objíždění aut v koloně atd.

Jízda v tramvajovém pásu. Obecně se pak dá říci, že tramvaj v zastávce cyklistům umožňuje volnější průjezd, protože zadržuje automobilovou dopravu za sebou, ve směru na jih v tomto funguje také semafor před průjezdem kolem Karlových lázní. Jízda cyklistů v tramvajovém pásu nicméně vyvolává nepříjemné situace, kdy auta či tramvaje jedou těsně za cyklisty, nebo naopak pomalu jedoucí cyklista brzdí dopravu směr jih. Vliv na tempo jízdy na kole mají také sklonové poměry, s nejnižším místem na vyústění ulice Na Zábradlí, od kterého na obě strany vozovka stoupá, výrazněji směrem ke Karlovu mostu.

Předjíždění tramvají v zastávkách Karlovy lázně. Relativně malá cyklistů (odhadujeme, že zhruba jeden/jedna z deseti) předjížděla tramvaje stojící v zastávkách Karlovy lázně, a to převážně po chodnicích zastávkových mysů. Předjíždění tramvají vozovkou v protisměru bylo ojedinělé, v případech, že byl protisměr zcela volný.

8:55 Dva cyklisté z Divadelní, tramvaj je akorát přibrzdila, tak čekají za ní – jen jeden, druhý vyskočil na obrubu a po ostrůvku jede dál. Další dva vjeli na ostrůvek rovnou přes přechod.

8:44 Dvakrát na sever brali kolonu zleva a potom i v zastávkách vlevo od kolony, protože zrovna nejelo nic proti. Za zastávkou se kvůli protijedoucím autům zařadili, dost s potížemi, auto proti je vytroubilo.

Severním směrem se předjíždění zpravidla dělo najetím přes přílehlý přechod a návratem do vozovky při vyústění ulice Na Zábradlí. Jižním směrem objetí vyžadovalo technicky náročné najetí na chodník přes zešikmenou obrubu. Interakce s chodci byly přítom obdobné, tj. většina cyklistů neprojízďela v tempu a chodce se snažila objíždět. V odpoledních hodinách ovšem byl i takový pohyb nezbytně konfliktní.

Jízda na kole pěším průchodem ke Křižovnickému náměstí byla registrována pouze v ranních hodinách, kdy byla ještě slabá pěší frekvence. Vysoká odpolední pěší frekvence vede některé cyklisty na chodnicích již k vedení kola, jedná se ale o malý počet jednotlivců.

17:24 Muž vede kolo od Karlových lázní směr jih.

K potenciálně nebezpečným situacím dochází také při objíždění tramvaje, stojící v zastávce, cyklisty přes chodník a návrat před rozjíždějící se tramvaj. V tomto je problematický i samotný přechod pro chodce těsně před zastávkou.

Kromě předjíždění přes ostrůvek projížděla část cyklistů podél zastávkového mysu jižním směrem těsně, vpravo od kolejnic, ve zjevné návaznosti na předchozí předjíždění kolony.

Předjíždění stojících kolon. V odpoledních hodinách se zhruba polovina cyklistů snažila vyhnout popojíždění v kolonách, a to v obou směrech. Ve směru na sever je v ranních i odpoledních hodinách předjížděna kolona v Divadelní ulici před zastávkou Karlovy lázně, a to jak zprava podél parkování, tak zleva podél tramvajových kolejí. Cyklisté, kteří se před

zastávkou řadí do tramvajových kolejí, mají někdy obtíže zařadit se mezi auta, paradoxně, asertivní jezdci v kolejích dostávají spíš od řidičů přednost.

7:53 Dva cyklisté přijíždějí od jihu dánským pásem, a potom vpravo od kolony, jeden se docela ostře cpe před auta zprava. Hned za ním druhý, ten zastavil u kraje a nechal se bloknout – chyba! Kus za ním žena na rekole, středem pruhu s auty sebevědomě. Prvním dvěma ta kolona dost stála, té ženě už to jelo.

Dále dochází k předjíždění kolony ve stoupání před průjezdem u Křižovnického náměstí, a to jízdou vlevo i vpravo od kolejí. Lze zde vyzpozorovat, že se cyklisté*tky jedoucí za sebou k tomuto inspirují.

8:16 Muž na sever, dělá všechno pro to, aby předjel kolonu, za zastávkou vyskočil na nárožní chodník, po deseti metrech skončil a skočil zpět do vozovky, před Křižovnickým dostala auta červenou, tak je vzal zleva ve stínu před rozdvojeným průjezdem, kde jsou koleje dál od sebe.

V opačném směru cyklisté předjíždějí kolony v klesání od Křižovnického náměstí opět podle situace vpravo či vlevo od kolejí, přičemž někdy následovalo předjetí tramvaje v zastávce.

7:58 Tramvaj jižním směrem stála ještě před zastávkou (auto před ní asi odbočovalo vlevo). Cyklista ji předjel zprava, kde se těsně vešel – ve vozovce! A pokračoval v kolejích kolem mysu.

Přechod u tramvajových zastávek je místem komplikovanějších interakcí, jednak proto, že bývá využíván k vjezdu na zastávkové ostrůvky, jednak pro jízdu v tramvajových kolejích, komplikující obvyklý způsob vyhýbání chodců a cyklistů na přechodech tím, že cyklista využije jen část jízdního pruhu.

Na sever muž cca 40 v tempu na treku. Měl (kousek, ne úplně těsně) za sebou auto a před sebou chodce na přechodu, tak nepůsobil jistě, zda zpomalí, nakonec chodce objel těsně zezadu s překřížením kolejnic.

Diskuse

V místě bylo možné pozorovat zřetelně, že i v obtížných podmínkách jízdy v tramvajových kolejích cyklisté volí spíše jízdu ve vozovce. I tak ale menší část cyklistů volí jízdu po chodníku, je-li zde nízká pěší frekvence, nebo jsou-li zdržováni tramvajemi stojícími v zastávkách.

Zřízení jednosměrných cyklopásů i v tramvajových zastávkách (cyklovídně) je otázkou, kterou pozorování na místě opětovně otevírá. Je-li provoz plynulý, cyklisté

mohou vyčkávat stejně dobře za tramvají jako před výstupním prostorem vedle. Malá část cyklistů jezdí přes zastávkové mysy právě proto, aby předjela tramvaj, takové chování je ovšem nežádoucí.

Cyklovídně mění uspořádání prostoru a posouvají hranici mezi legálním a nelegálním průjezdem tím směrem, že průjezd přímo před otevřenými dveřmi tramvaje je jednoznačně méně akceptovatelný než kličkování o tři metry stranou v zadní části chodníku. Současně zde bude aplikováno pravidlo nápodoby chování, které nefunguje tak dobře, rozhodují-li se cyklisté mezi dvěma cestami – ve vozovce a po chodníku. Předpokládáme tedy, že zřízením tzv. cyklovídně by se objem nelegálních pohybů v zastávkách měl oproti současnému stavu snížit, a to v případě plynulého provozu i kolon.

Další možností je **zřízení objezdů zastávkových mysů**, tedy vytvoření ostrůvků. To je pravděpodobně realizovatelné severním směrem, kdy lze využít zadní koridor bývalého chodníku, oddělený i podélnou obrubou (nutno ovšem přeložit jeden sloup osvětlení a trakce). Při celkové šířce 6,5 metru by pro chodce zůstával čtyřmetrový chodník, což je dostačující. Jižním směrem je zřízení zastávkového ostrůvku pravděpodobně nemožné, nábrežní chodník má v místě také cca 6,5 metru, nelze ale vést cyklisty těsně podél zábradlí. Zde je zdy pro vymezení prostoru cyklistů jediným řešením cyklovídeň. Proti zřízení ostrůvku severním směrem nicméně hovoří poměrně dlouhý následný souběh jízdy cyklistů a tramvají v kolejkách, kdy by cyklisté, kteří předjedou stojící tramvaj, tuto následně zdržovali. Z hlediska veřejné dopravy je tak vhodnější cyklovídeň.

Konečně, omezit nežádoucí průjezd cyklistů po mysech lze také zúžením průchozího profilu v prostoru zastávek, například umístěním laviček či jiného mobiliáře, pokud to současně neomezí rozhledové poměry. Nutno ale konstatovat, že část cyklistů takové bariéry neodradí a spíše vytvoří úzká místa s častějším výskytem konfliktů.

4 Klárov

4a Klárov – focus group

Moderovaný skupinový rozhovor vedený metodou focus groups proběhl dne 22. 6. 2023 v kanceláři spolku AutoMat za účasti 4 mužů a 2 žen. Tématem rozhovoru byly cyklistická praxe a potřeby zúčastněných diskutujících v oblasti Klárova.

Shrnutí základních analytických zjištění (viz Shrnutí hlavních zjištění)

Obecné poznatky o lokalitě očima diskutujících

V první části diskusního setkání jsme se zaměřili na společné zhodnocení, jak diskutující lokalitu zažívají, jaká pozitiva či negativa zde spatřují, jaké objízdne trasy volí, ale třeba i to, jak hodnotí v Praze využívané prvky cyklistické infrastruktury. Všichni diskutující používají jízdní kolo pro dopravu po městě prakticky celoročně několikrát týdně, i když jsou jejich cyklistické dovednosti a strategie různé.

Povrchy. Všichni diskutující zdůrazňují nevyhovující stav povrchu vozovky prakticky v celé oblasti Klárova. Jedná se především o dlažbu, která je v některých konkrétních místech v dezolátním stavu. Kvůli nerovnostem, hrbolům a širokým i hlubokým spárám je pro některá kola prakticky nesjízdná. Špatná sjízdnost dlažby cyklisty a cyklistky ohrožuje nejen z pohledu vlastní jízdy, ale také především kvůli stresu z okolního automobilového provozu, který často nebere obtížnost jízdy na kole v potaz. Jedná se především o tyto úseky:

- nájezd na dlažbu z Chotkovy ulice směrem k přechodu pro chodce ke Starým zámeckým schodům,
- dlažba na Klárově a v Chotkově ulici směrem na Hradčanskou,
- dlažba v rozřazovacích pruzích u zastávky tramvají směrem ke Kampě,
- dlažba na Mánesově mostě,
- dlažba v ulici U Lužického semináře.

Podle mě jsem si zničila první kolo na Klárově. Na skládačce, která má vysokou sedlovku. Tyhle kostky... Jednou to kolo prostě nedá, tam jsem zničila svůj první rám. (Lydie, cca 35 let)

Nejvýraznější jsou kostky a koleje, pro mě to je ten nejhorší kilometr. Dojet na Klárov od Mánesa. Jezdím teď na silničce přes Divadelní. Přiznávám se, že jezdím přes tramvajový pás (u Mánesova mostu) a někdo na mě občas troubí, ale mě to přijde bezpečnější, než se tam proplétat mezi kostkami. (Marie, cca 40 let)

Kritická místa a neformální cyklistické strategie. Kromě kritických míst, která lze identifikovat na základě nevyhovujícího povrchu, lze v lokalitě Klárova z pohledu diskutujících identifikovat další kritická místa, jejichž současný charakter organizace provozu cyklisty a cyklistky spíše ohrožuje, jedná se dominantně o tyto úseky:

- zúžení vozovky vodorovným značením v pravotočivé zatáčce Chotkovy ulice směrem k přechodu u Starých zámeckých schodů. Řidiči zde nedodrží bezpečný odstup a cyklisté musejí v poměrně vysoké rychlosti najíždět na zanedbanou dlažbu;
- křižovatka Klárov/nábřeží Edvarda Beneše (dále NEB)/Valdštejnská je vnímána jako nepřehledná prakticky všemi diskutujícími, a to i když se v lokalitě pohybují autem. Především živelné řazení aut při odbočování směrem z Chotkovy do NEB vede k tomu, že automobily stojí za sebou v „modu šikmého stání“ a často nevidí protijedoucí účastníky provozu;
- rozřazovací pruhy směrem do Letenské ulice, na Kampu a směrem na Mánesův most neposkytují cyklistům při plném provozu automobilů dostatek komfortu,
- rozšířené tramvajové ostrůvky celkově subjektivně snížily bezpečnost cyklistů;
- světelná signalizace na stejné křižovatce je z pohledu cyklistiky a chůze nevyhovující. Senzory při výjezdu z Kampy kolo nesnímají, chodci mají pro změnu zkušenost, že kvůli hustému preferenčnímu průjezdu tramvají část čekají na zelenou i několik minut;
- zatáčka v Chotkově ulici při ústí Jeleního příkopu směrem vzhůru, kde automobily často kvůli zúženému profilu a kolejovému pásu ohrožují cyklisty jedoucí do kopce těsným předjetím.

Z pozice řidiče... Navigace tam není žádná, sedíte v plechovce, máte přejet tramvajový pruh někam doleva, míchají se tam tramvaje, cyklisté a ty křižovatky jsou veliký, takže řidič si myslí, že tam může jet rychleji. Když tam někdo není zvyklý, tak to prostě nezvládne. (Jaromír, cca 40 let)

Auto najelo do křižovatky, odbočovalo proti mně doleva. Řidič zastavil, koukli jsme se na sebe a on se rozjel, když byl tři metry přede mnou. Trefil jsem ho z boku, vůbec o mě nevěděl, skončil jsem na kapotě. Ten člověk vylezl z auta, klepal se jak osika. Byl ve větším šoku než já a říká: Kde jste se vzal? Říkám: Já jsem do vás naboural. On odpověděl: Ne, vy jste mi spadnul ze shora na kapotu. Tak povídám: Já jsem parašutista. (Vilém cca 50 let)

Tyto nedostatky však našim diskutujícím nebrání prostor Klárova hojně využívat. Nicméně, aby zvýšili svoji subjektivní bezpečnost a zrychlili průjezd lokalitou jako v jiných oblastech, které jsme diskutovali, volí často neformální strategie, které nejsou v souladu s dopravními předpisy:

- průjezd od Mánesova mostu skrze park na Klárově směrem k přechodu pro chodce na začátku nábřeží Edvarda Beneše;
- všeobecně využívání chodníků, tam, kde to menší hustota chodců/turistů dovolí.

Objízdné trasy. I přes přitažlivost Klárova mají naši diskutující vyzkoušeny mnohé objízdné trasy, které situačně využívají vzhledem k cíli cesty i aktuální náladě:

- směrem z Prahy 6 přes Letnou, Čechův most a Pařížskou do centra;
- stejným směrem stezkou pod Hanavským pavilonem a dále po Kosárkově nábřeží na Kampu nebo Mánesův most;
- z Chotkovy směrem k Újezdu Valdštejnskou ulicí;
- vzdálenou objížděnkou přes Petřín;
- paradoxně málokdo využívá nově zřízený podjezd pod Mánesovým mostem. Je to patrně zapříčiněno vzorkem diskutujících, mezi nimiž nikdo pravidelně nejedí přes lokalitu ve směru Smíchov–Holešovice a naopak.

Pro potřeby srozumitelnější analýzy skupinové diskuse jsme Klárov rozdělili na dvě oblasti. Diskutující se shodli, že celá oblast je velice složitá k řešení, především pokud by měl být kladen důraz na oddělenou cykloinfrastrukturu. Omezení automobilové dopravy je považováno za produktivní, leč politicky těžko prosaditelné řešení. V diskusi jsem se proto zaměřili na konkrétnější řešení dílčích problémů.

Kdyby se dalo vymyslet, jak se vyhnout tomu hlavnímu dopravnímu prostoru... Pak tam člověk stojí na tom semaforu mezi auty z každé strany a doufá, že se tam dostane. (Lydie, cca 35 let)

Jižní část Klárova (i se zastávkami) a Mánesův most

- Diskutující považují za stěžejní úpravu intervalů světelného značení na křižovatce Klárov/Letenská/U Lužického semináře.

- Nová cykloinfrastruktura pod Mánesovým mostem potřebuje napojení v dalších oblastech, v současné podobě pro diskutující pozbývá valného smyslu.
- Prostor kolem tramvajových zastávek vyžaduje redukci jízdních pruhů především ve směru k Mánesovu mostu. Ideální řešením by pak byla nivelizace vozovky a chodníku.
- Dlážděné povrchy na Mánesově mostě i v oblasti Klárova je nutné zlepšit, jako ideální je hodnocena řezaná dlažba (stejná jako mezi budovami Národního muzea). V Některých případech diskutujících polemizovali i o asfaltovém povrchu (např. Mánesův most).

Když na Mánesově mostě mohou být ty tramvajové panely, proč nejde mít hladký povrch i jinde. (František, cca 30 let)

Severní část Klárova a Chotkova ulice

- Pro oblast platí požadavek stran povrchů (viz výše).
- Diskutující se shodují, že je třeba dopravně racionalizovat křižovatku Klárov/nábřeží Edvarda Beneše/Valdštejská, a to dvěma způsoby: A) jejím prostorovým zmenšením (stavebně či nestavebně), B) opatřením světelné signalizace.
- Zásadní řešení vyžaduje zúžený úsek zatáčky v Chotkově ulici, nejlépe formou tvorby vhodné cyklistické infrastruktury (vyhrazený cyklopruh).

Názory diskutujících na studii Klárova z roku 2016. V závěru našeho setkání byly diskutujícím představeny výkresy studie z roku 2016, která prostor Klárova řeší a jejíž fragmenty se stávají podkladem pro úpravy navrhované IPR Praha. Tyto návrhy byly vnímány spíše ambivalentně:

- zúžení jízdních pruhů bylo vítáno jako krok k redukci dopravy;
- úprava povrchu byla jednoznačně hodnocena jako zásadní zlepšení;
- absence nivelizace v prostorech zastávek vnímána jako nedostatek;
- zachování problematického úseku v zatáčce Chotkovy ulice je vnímáno jednoznačně negativně;
- zachování dlážděného povrchu na Mánesově mostě bylo nahlíženo jako promarněná šance na změnu;
- z dopravního hlediska ve studii chybí jakékoliv úpravy organizace provozu na začátku nábřeží Edvarda Beneše.

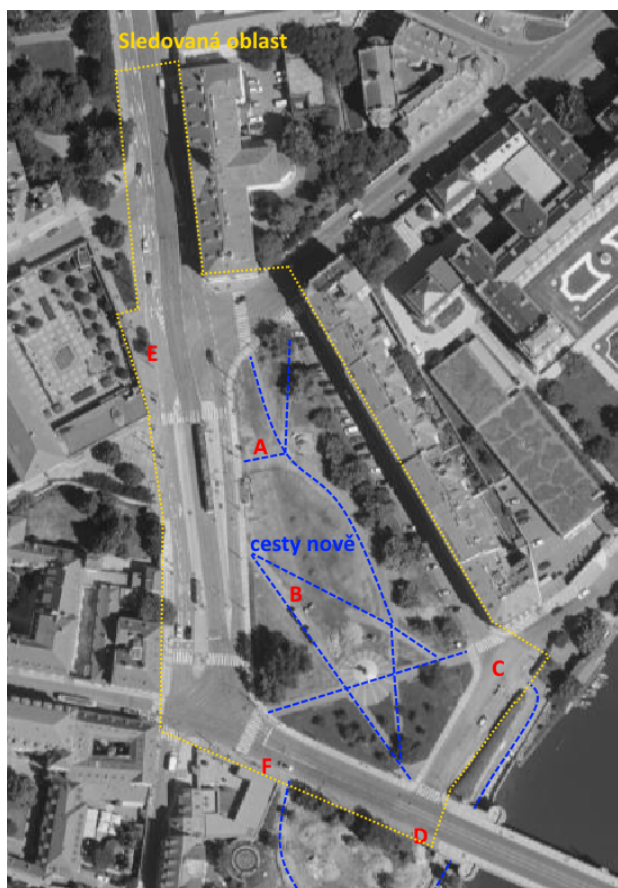
Kdyby se dal vyhladit aspoň proužek té dlažby, bylo by to skvělý. (Radim cca 40 let)

4b Klárov – pozorování

Popis lokality a kontext pozorování

Pozorování proběhlo v okolí metra Malostranská zhruba od Mánesova mostu po Valdštejnskou ulici. Místo bylo zvoleno na základě online ankety mezi účastníky kampaně Do práce na kol jako jedna ze tří prioritních lokalit. K této lokalitě byla také vedena focus group popsaná výše.

Křižovatka a park Klárov je uzlem veřejné dopravy a „bránou“ do historické Malé Strany, směrem od centra pak navazují ulice vlivem absence přilehlé zástavby až extravilánového charakteru (nábřeží Edvarda Beneše, Chotkova). V severní části se nachází soustava několika nesignalizovaných křižovatek, jižní křižovatka na vyústění Letenské je signalizovaná. Jádrem prostoru jsou frekventované tramvajové zastávky u vestibulu metra Malostranská, napojené na severu přechody bez světelné signalizace.



Povrchy vozovek jsou vesměs dlážděné velkými kostkami, v ulici U Železné lávky jsou křemencové kočičí hlavy. Cesty parkem jsou převážně zpevněné, v roce 2022 zde byla napřímena cesta od Mánesova mostu k přechodu přes nábřeží Edvarda Beneše

Prostoru se dotýká levobřežní cyklotrasa A 1 procházející novým podjezdem pod Mánesovým mostem, celým územím pak prochází trasa A 15 z Mánesova mostu na Chotkovu.

Pozorování proběhlo ke konci první sezóny od zprovoznění podjezdu trasy A 1 pod Mánesovým mostem a rok po úpravě cestní sítě v parku. Pro bikesharing je podstatné, že šlo o druhý den, kdy byla zrušena „free float“ možnost a veškerý bikesharing musí odkládat kola v určených zónách.

Vzhledem k rozloze lokality bylo postupně obměňováno stání pozorovatele tak, aby bylo možné sledovat jak celkové dění, tak podrobnější aspekty v místech hodných zvláštního zřetele. Z míst A a B bylo možné přehlednout celé sledované území, zde pozorování trvalo zhruba polovinu vyhrazené doby. Na dalších místech probíhalo zhruba 30 minut: místo C sloužilo k podrobnému sledování rozptylu z podjezdu Mánesova mostu, místo D ke sledování rozptylu cyklistů jedoucích z Mánesova mostu směrem k Chotkově. Místo E umožnilo sledovat dění na přechodu k metru, místo F pak přechod z parku k ulici U Lužického semináře a dění na světelné křižovatce.

Pozorované jevy a dopravní chování cyklistů

Jízda směrem do centra. V klesání Chotkovou se jezdí rychle, cyklisté pak pokračují takřka výhradně v HDP. Je možné, že pro koho není přijatelná jízda Chotkovu ulicí, jezdí asi jinudy, nejspíš přes Letenské sady k Čechovu mostu nebo k ulici U plovárny.

6:35 muž v reflexní bundě dolů z Chotkovy ve vozovce, odbočil vlevo na nábřeží Edvarda Beneše.

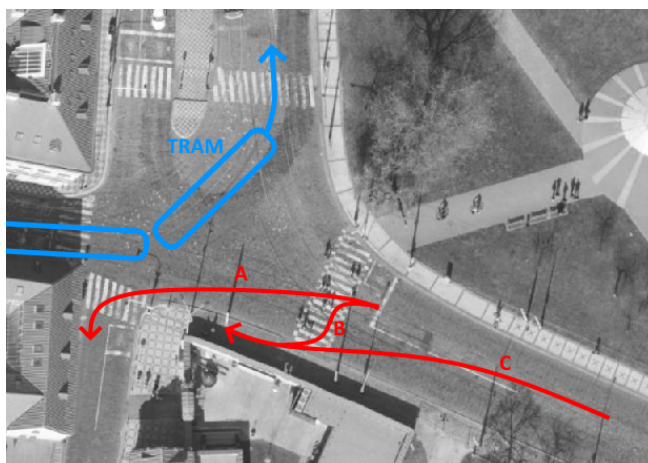
Zatímco průjezd na Mánesův most od Chotkovy se děje prakticky vždy ve vozovce, při příjezdu z ulic Letenská a U Lužického semináře nebo z chodníku v parku Cihelná se cyklisté neřídka vyhýbali kombinaci velkých kostek a stoupání a do vozovky vjíždějí až na začátku asfaltového povrchu.

17:23 Muž na Nextbike v obleku na most. Dokud byly ve vozovce kostky, jel po chodníku, pak ale skočil na asfalt.

Podjezd pod Mánesovým mostem otevřený na jaře 2023 umožnil projet z Kosárkova nábřeží a Mánesova mostu do oblasti Cihelné a Kampy mimo signalizovanou křižovatku s Letenskou ulicí. I nadále se ale vyskytují případy jízdy přes křižovatku bez využití podjezdu, byť jsou odhadem v menšině. Zaznamenali jsme hned několik průjezdů z mostu do ulice U Lužického semináře přes přechod nebo křižovatkou.

7:03 Muž z mostu v HDP přes přechod a do ulice U lužického semináře postaru, ne smyčkou přes podjezd.

Odpoledne jsme evidovali několik průjezdů z mostu do ulice U Lužického semináře zabočením vlevo (přes zákaz) v okamžiku, kdy je volno, vlevo odbočuje tramvaj z Letenské, nebo má zelenou přechod od parku (obr.). Užívané



strategie odbočení vlevo znázorňuje obrázek, strategie B se používá, padne-li zelená na přechodu.

Odbočení do/z parku Cihelná jsme nesčítali, není ale zcela nevýznamné. Využívá se pro vjetí na most (z mostu se „postaru“ jezdí přes SSZ). Výjimečný průjezd opačným směrem jsme ale zaznamenali též.

16:08 Dospělý (podle toho, jak navigoval, asi otec) a dítě (asi 12 let) od mostu kříží na chodník vlevo a pak do parku Cihelná

V opačném směru byly evidovány ojedinělé průjezdy z chodníku v parku Cihelná na most.

2x z parku Cihelné na most dva muži 30+ na MTB, neměli problém sjet z obruby.

Důvody a z toho vyplývající požadavky na úpravy dopravního řešení jsou popsány dále.

Při jízdě z Mánesova mostu do Chotkovy ulice není jízda ve vozovce preferovanou volbou. Naprosto převažující strategií (více než polovina průjezdů) byl průjezd od mostu po chodníku před pomníkem českým letcům do prostoru tramvajových zastávek.

7:35 Žena na MTB bez přilby, parkem po chodníku k zastávce a potom v HDP. Krátce po ní muž, ale hodně rychle, byť tedy bez interakce s chodci.

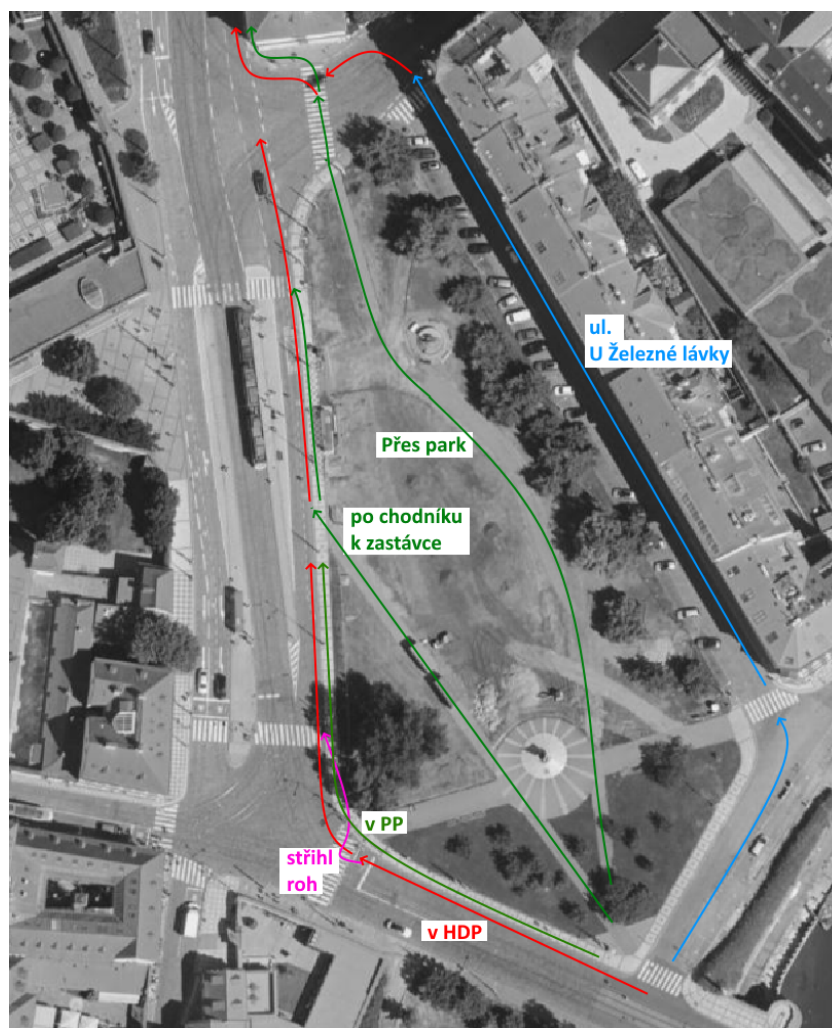
O tom, proč cyklisté volí jízdu parkem jakožto nejpraktičtější, bylo možné se přesvědčit vícekrát:

7:45 Dva jezdci prakticky současně od mostu. První parkem k zastávkám, druhý ve vozovce. Ten ve vozovce chytil na SSZ červenou a čeká. Než se znovu rozjel, byl první jezdec už na křižovatce s nábřežím Edvarda Beneše.

17:15 Žena Bolt Food viděla od mostu kolonu a bus, tak v klidu jede přes park. O 30" později muž 30 helma totéž, auta tam stojí stále na týž cyklus.

Zbytek cest se děje po zadním parkovém chodníku, tři zaznamenané případy jízdy dlážděnou ulicí U Železné lávky jsou naprosto marginální:

16:20 Cyklista na horském kole vjel z mostu do ulice U Železné lávky, následně pak přes vyústění nábřeží Edvarda Beneše pokračoval do HDP Chotkovy.



Jízda severním směrem a křižovatka s Valdštejskou. Po západním chodníku Klárova se jezdí severním směrem od ulice U Lužického semináře jednak k metru, jednak do Valdštejské ulice. Bylo pozorováno, že na pohled podobně zdatní lidé volí při tomto odbočení odlišné přístupy:

8:47 a 8:48 Z centra 2× muž cca 50. První z centra parkem k zastávce a pak po přechodu k metru a pak v PP do Valdštejské. Druhý parkem, dal přednost autům a skočil do vozovky, a pak odbočil přímo vlevo do Valdštejské (trekové kolo, přilba).

Podíl bikesharingových kol a koloběžek na cyklistickém provozu činí odhadem mezi čtvrtinou a třetinou průjezdů obdobně jako na jiných lokalitách v centru. Též nebyly zvlášť sčítány (a tudíž ani potvrzeny či vyvráceny) předpoklady ohledně většího podílu uživatelů bikesharingových kol na chodnících. Výjimkou jsou uživatelé elektrických koloběžek, na kterých se v oblasti Klárova jezdí takřka výhradně po chodnících a parkových cestách. Další odlišností byl dřívější ranní pohyb bikesharingových kol oproti koloběžkám, první

koloběžka byla pozorována až po 8:30, zatímco bikesharingová kola jezdila už před sedmou.

Bylo pozorováno, že lidé volí přímé příjezdy k bikesharingovým stáním, což vede k jízdě parkem i po chodníku podél vozovky. Budoucí umístění bikesharingových stání by proto mělo být uvažováno tak, aby podporovalo spíše jízdu ve vozovce.

7:42 Žena na Nextbike z mostu po parkovém chodníku k zastávce a u Iva vrací kolo. Rekolo jede od Iva parkem na most.

Odkládání bikesharingových kol bylo sledováno druhý den po zavedení povinnosti vracet kola a koloběžky ve vyhrazených zónách. V průběhu pozorování se zjevně mimo taková místa vyskytovalo minimum koloběžek (celkem dvě) a žádné kolo. Taktéž nebyl pozorován žádný na první pohled zjevný vandalismus (povalená kola a koloběžky).

Vliv povrchu na chování cyklistů. V několika případech byl pozorováno, že rozdíl v kvalitě povrchu mezi vozovkou a chodníky (zpravidla hrubá dlažba vs. pražská mozaika) má zřetelný vliv na komfort jízdy nebo i přímo na volbu mezi hlavním dopravním prostorem a prostorem přidruženým.

8:53 Žena 20–30 Rekolo v HDP z centra, čekala s auty 20–30", trpí na kostkách podél zastávek, zastavuje u Iva a Rekolo vrací.

17:23 Muž na Nextbike v obleku ve stoupání na most. Dokud byly ve vozovce kostky, jel po chodníku, pak ale sjel na asfalt.

U elektrických koloběžek byla zřetelná naprostá převaha volby jízdy po chodníku. Zjevně bylo také vyhýbání se vozovce U Nádražní lávky s kočíčovými hlavami (pouze 3 registrované průjezdy), a to i přes to, že nový podjezd Mánesova mostu do ní přímo ústí.

Jízda po chodníku je běžná, drtivá většina cyklistů na parkových chodnících kolo nevede. Bylo pozorováno jen několik jednotlivých případů.

16:12 Z Luž. semináře na západní chodník k metru, žena v přilbě, přechod před Letenskou vede, a vede i dál k metru.

Při sledování cyklistů bylo zřetelné, že vést kolo třeba sto metrů trvá velmi dlouho i oproti pomalé jízdě. Pozorovatel střídavě sledoval jiné cyklisty a opakovaně se divil: To tam ještě není? Současně **nebylo pozorováno, že by jízda po chodnících byla nějak často ohrožující.** Ze zhruba stovky pozorovaných průjezdů po chodníku jela menší část cyklistů rychleji, než by bylo vhodné, zpravidla ale bez interakce s chodci. Za pět hodin pozorování pouze tři průjezdy později odpoledne působily vyloženě problematicky:

17:29 První případ (od pozorování na této lokalitě zahájené v 17:00), který jel z Mánesova mostu do Chotkovy přes park, i když byla zelená na SSZ. A to měl u pomníku skupinu turistů, takže musel kličkovat po trávě.

18:16 MTB na jižním chodníku od mostu, projel mezi chodci nebezpečně (ode mne asi 30 cm), lidi čekající u přechodu ho okřikli, pak vjel na červenou přechod na vyústění u Luž. semináře a doleva.

18:24 2× Lime, každá 2 lidi po chodnících od metra přes přechody na jižní chodník mostu.

Drtivá většina průjezdů po chodníku byla bezproblémová. Koneckonců, Klárov je místem, kde jezdí na kole po chodníku i...

7:20 Jeptiška na kole z mostu po chodníku k zastávce a potom dál stále po chodníku až na nábřeží Edvarda Beneše.

Diskuse

Chování cyklistů pozorované v místě odpovídá podmínkám absentující vyhrazené infrastruktury a dalším faktorům ztěžujícím jízdu na kole v provozu. Vysledovali několik problémových míst či faktorů, které si žádají podrobnější diskusi dopadů a úvahu nad zlepšením současného stavu. Diskuse bere na vědomí také připravovanou přestavbu křižovatek, kde je autor zprávy seznámen s aktuální podobou rozpracovaného projektu (léto 2023).

Levá odbočení do Valdštejské a na nábřeží Edvarda Beneše jsou pro cyklisty velmi náročná a je žádoucí nabídnout alternativní legální průjezd dovolující odbočit nepřimo, tedy po chodnících. Projekt rekonstrukce už počítá s možností jízdy po části chodníků severně od přechodu přes Klárov, je ovšem třeba toto realizovat na západní straně až do Valdštejské ulice.

Nevyužívání podjezdu Mánesova mostu při odbočení do ulice U Lužického semináře a z parku Cihelná některými jezdci bylo poněkud překvapivé, byly proto na místě hledány faktory, které by to odůvodnily. Vjezd a výjezd z podjezdu není plynulý, směrem na most je otočka o 180°. Výjezd zužují překážky – na severu zaparkovaná kola, na jihu parkující auta, v rozhledu brání i živý plot. Bylo opakovaně pozorováno, že cyklisté odbočující z Mánesova mostu do podjezdu si najíždějí hodně vlevo, aby zabočili s přiměřeným poloměrem. Dalšími nevýhodami je prodloužení cesty o cca 120 metrů a ztracený spád. Směrem z mostu na Malou Stranu hraje roli i dovednost zdatných cyklistů odbočit zde vlevo do ulice U Lužického semináře prakticky bez ohledu na signalizaci.

Výše popsané strategie nejsou žádoucí a **je tak vhodné především zatraktivnit žádoucí průjezd podjezdem**, ať už v krátkodobém horizontu, nebo v rámci připravované revitalizace prostoru. K volbě nevhodných jízdních strategií přispívá i to, že chybí jakékoliv orientační značení, které by cyklisty mezi Mánesovým mostem a parkem Cihelná vedlo nově vzniklým podjezdem.

Jízda parkem směrem z centra má zřejmé důvody: cesta je kratší a vyhýbá se nejnižšímu místu ve světelné křižovatce, zkracuje se tím část náročného stoupání do Chotkovy po hrubé dlažbě. Určujícím faktorem se ale zdá být nastavení světelné signalizace s dlouhými signály Stůj. V okamžiku, kdy stojí před signalizací kolona několika vozidel, cyklisté v podstatě automaticky odbočují na parkový chodník. Jízdě přes park přispívá i nedávné rozšíření tramvajových ostrůvků a odstranění zastávkového přístřešku. Na chodníku u parku se tak vyskytuje minimum chodců čekajících na tramvaj. Napřímení cesty za pomníkem letců také vytvořilo nový průjezd parkem až k nábřeží, který patrně nebyl dříve využíván. Konečně, ke stanovišti bikesharingu umístěném před pomníkem letcům se také preferuje jízda po chodnících. Z Letenské ulice k němu z vozovky není ani snížená obruba.

Ani jeden parkový průjezd není z hlediska chodců příliš vhodný. Změnu by zde mohlo přinést vytvoření obdobně atraktivních průjezdů ve vozovce a po zadní straně parku, což úpravy v připravované rekonstrukci řeší jen částečně.

Při rekonstrukci se předpokládá zřízení ochranného cyklopruhu před signalizací. To vytvoří bezpečný koridor pro předjetí kolony, nenabídne ale průjezd ve všech fázích signalizace. To by mohla nabídnout trvalá zelená cyklistům (známá z německy mluvících zemí, v ČR ale nemá oporu v legislativě), vytvoření objížďky přes chodník nebo výrazné prodloužení zelené pro všechna vozidla mimo kolizi s volnem na přechodu z parku (východním), případně s doplněním výstrahy na severním přechodu (u tramvajových zastávek).

Jako jediný prakticky způsob, jak případně zamezit jízdě na kole po zmíněných chodnících, by byla úprava nivelety zpevněných ploch při pomníku letců tak, aby (při zachování bezbariérové prostupnosti) byly obě přímé cesty od Mánesova mostu přerušeny jedním nebo dvěma schody. Taková úprava by byla nicméně žádoucí až ve chvíli, kdy těmto chodníkům budou existovat funkční alternativy.

Jízda po chodníku a povrchy. Nebyl prokázán zřetelný rozdíl ve frekvenci jízdy po chodníku u uživatelů bikesharingových a soukromých jízdních kol. Naproti tomu sdílené koloběžky jezdí v této lokalitě, kde není ve vozovce asfalt, po chodníku prakticky vždy.

Vzhledem k tomu, že ostatní skupiny cyklistů (včetně těch užívajících bikesharingová kola) ve vozovce v nějaké míře jezdí a v jiných lokalitách s asfaltovými vozovkami nebyl pozorován takový nepoměr mezi jízdou ve vozovce a po chodníku, se hrubá dlažba, nevhodná pro koloběžky s malými koly, pro tyto skutečně jeví jako rozhodující faktor vedoucí k jízdě po chodníku.

I pro cyklisty na jízdních kolech se jako zcela odrazující ukázala křemencová dlažba (tzv. kočičí hlavy) v ulici U Železné lávky. V dalších případech se nerovný povrch v podobě hrubé dlažby (ulice Klárov, Mánesův most, Kosárkovo nábreží) zdá faktorem k volbě jízdy po chodníku přispívajícím, nikoliv však rozhodujícím. Větší tendence vyhýbat se této hrubé dlažbě byla pozorována při jízdě ve stoupání.

Vliv nerovných povrchů na volbu jízdní strategie nicméně prokazuje, že **je-li ve veřejném zájmu, aby cyklisté nejezdili po chodníku, není racionální nabízet jim ve vozovce povrch, kterému se přirozeně vyhýbají.**

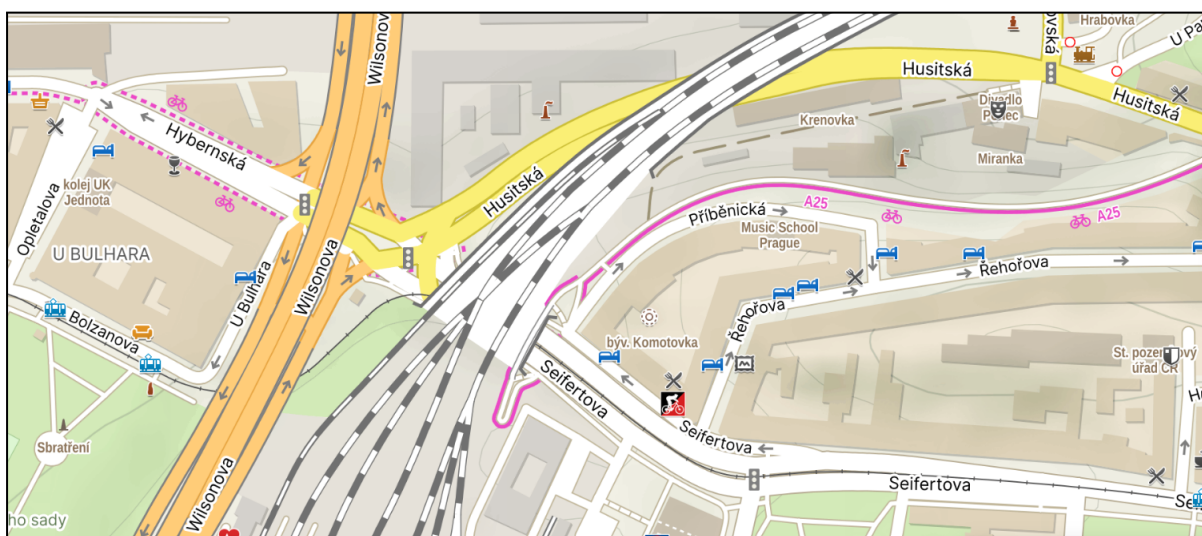
Nedávné změny provedené na zastávkách (tedy rozšíření ostrůvků) bylo pozorováním potvrzeny jako jednoznačně pozitivní.

8:18 Zastávka z centra plná lidí, bez rozšíření by se na ní nevešlí.

5 U Bulhara

Popis lokality a kontext pozorování

Pozorování bylo prováděno v bezprostřední blízkosti křižovatky známé jako U Bulhara, kde se kříží ulice Husitská, Seifertova, U Bulhara, Hyberská a v estakádě vedená Wilsonova ulice, tedy SJM. Kromě úrovnňového křížení jsou zde sjezdy ze SJM a také mnohokolejná železniční trať, pod kterou ulice Seifertova prochází dlouhým podjezdem. Křižovatky se dotýká tramvajová trať ze Žižkova vedená do Bolzanovy ulice podjezdem určeným pouze pro tramvaje. Cykloinfrastrukturu v místě zastupuje vyústění cyklostezky, respektive cyklotrasy A 25 vedoucí podél Vítkova přes Hrdlořezy až do Dolních Počernic. Jízda po chodnících v podjezdu Seifertovy ale není legální. Cyklotrasa pak pokračuje do Hyberské a dále na Staroměstské náměstí. Seifertovou na Žižkov vedou piktogramy a posléze ochranný cyklopruh, před křižovatkou jsou pro cyklisty vyhrazené prostory. Křižovatka je silně zatížena automobilovou dopravou a pro její komplikovanost se jí vyhýbají i někteří řidiči.



Pro pozorování rozsáhlé křižovatky byla postupně zvolena celkem čtyři stanoviště. Základní pozorovací stanoviště znázorňují body 1, ostrůvek na přechodu Seifertovy ulice (v pozorování též velký ostrůvek), a 2: stanoviště u nájezdu na SJM ve směru na I. P. Pavlova. V bodě 3 bylo pozorování prováděno jen krátce při ranní části pozorování, v bodě 4 pak krátké odpolední pozorování (viz obr.).



Velký počet ostrůvků v křižovatce a leckdy komplikované pohyby cyklistů v její ploše si vyžádal pracovní pojmenování jednotlivých ostrůvků, užívané dále v popisu kazuistik.



Pojmenování jednotlivých stavebních prvků

- 1 – malý ostrůvek
- 2 – ostrůvek se semaforem
- 3 – velký ostrůvek
- 4 – ostrůvek u výjezdu tramvají
- 5 – ostrůvek pod SJM
- 6 – středový ostrůvek
- 7 – dělicí ostrůvek

Nízké počty zaznamenaných průjezdů zde znemožňují jiné, než velmi povšechné závěry. Obecně je viditelné, že křižovatkou se jezdí celkem vyrovnaně jak ve vozovce, tak po chodníku. Lze pozorovat převahu jízdy po chodníku ve stoupání Seifertovy, ať už vlivem návaznosti na trasu A 25 (drážní stezka) nebo čistě kvůli stoupání.

Pozorované jevy a dopravní chování cyklistů

V průběhu času se zde situace nemění tak výrazně jako jinde. Zřejmě však je, že ráno je o něco více využíván směr do centra, naopak odpoledne se lidé pracující v centru vrací zpět. Ranní dopravní špička nastává po osmé hodině, odpolední pak po páté. V následující půl hodině, tedy asi do půl šesté, došlo k velmi razantnímu úbytku počtu cyklistů, který však zůstal až do konce pozorování konstantní.

Uživatelé sdílených kol se v okolí křižovatky vyskytovali nejvíce odpoledne, kdy se lidé po městě přemísťovali v rámci svých volnočasových aktivit. Co se týká odstavování těchto kol a koloběžek, není s tím v lokalitě problém. Nejbližší odstavné místo je u křížení ulic Opletalova a Hyberská. Křižovatkou taktéž projíždějí kurýři společností zabývajících se rozvozem jídla. Genderové hledisko nebylo zohledňováno, respektive nebylo explicitně pozorováno. Ženy na kolech však dozajista tvořily menšinu, způsob jízdy skrz křižovátku (po chodníku či silnicí) však byl na pohlaví víceméně nezávislý, respektive podíl cyklistů*ek jezdících po chodníku by u obou pohlaví přibližně stejný.

Tramvajový průjezd ze Seifertovy ulice pod magistrálou až do Bolzanovy ulice slouží oficiálně jen tramvajím, avšak de facto ho využívají i cyklisté (viz úryvek z terénního deníku níže). Cyklistům toto spojení totiž umožňuje se rychle a bez kolizně dostat do oblasti před hlavním nádražím, jakož i objet křižovátku U Bulhara, jež může některým cyklistům připadat nebezpečná a nepřehledná. Během pozorování bylo zaznamenáno, že cyklisté tento průjezd využívají obousměrně. Pocit bezpečí v tomto úseku zvyšuje i fakt, že tramvaje jsou v dopravě prioritizovány, a tak je situace, že se cyklista vklíní mezi dvě čekající tramvaje, spíše nepravděpodobná. Pohyb tramvajů je navíc velmi dobře čitelný a odhadnutelný (lze odbočit do protisměru či lze vyčíst, kdy se rozjede ze zastávky), to znamená, že cyklista tomu může svoji jízdu uzpůsobit.

Cyklista ze Seifertovy čeká na světlech vlevo od ostrůvku se semaforem, popojíždí k velkému ostrůvku. Vidí tramvaj. Dojede k ostrůvku u výjezdu tramvajů, poté se zařadí za tramvaj a vydává se do průjezdu k hlavnímu nádraží.

Jízda po chodníku směrem z centra na Žižkov je zřejmým fenoménem tohoto místa. Směrem do centra jezdí cyklisté převážně ve vozovce mezi auty, v opačném směru využívají alespoň částečně chodník. Zcela evidentně je pro cyklisty v tomto směru nejprůhlednější hlavně jižní chodník pod železničními mosty, a to patrně z toho důvodu, že zde je rozhodně ne nevýrazný sklon svahu. Při jízdě do kopce chtějí být cyklisté a cyklistky

v bezpečí před rychlejšími auty, která je mohou ohrozit. Při půlhodinovém sčítání v poslední části odpoledního pozorování, tj. přibližně od půl sedmé do sedmi, byly jenom po chodníku provedeny přibližně dvě třetiny jízd, zbylou třetinu tvořili cyklisté jedoucí po silnici či kombinovaně, což znamená, že alespoň chvíli jeli ve vozovce a chvíli jeli po chodníku.

Bezpečnost samotných cyklistů díky této strategii průjezdu nebyla ohrožena, někdy však byla ohrožena bezpečnost chodců sdílejících v tu dobu s cyklisty stejný prostor. Jednalo se však o menšinu, až výjimky. Nejinkriminovanějším místem se v tomto ohledu jsou přechody, kde se v jednu chvíli shromáždí více chodců, popř. cyklistů najednou. K žádné kolizi však během pozorování nedošlo, nejčastěji tedy musel chodec či cyklista změnit svojí plánovanou cestu (tj. objetí chodců obloukem). Větší pravděpodobnost konfliktní situace vznikala u cyklistů jedoucích po chodníku ze Žižkova, i přesto, že jich bylo o dost méně. Tito cyklisté se v případě volného průjezdu mohli dostat na vyšší rychlost, díky čemuž pak v rychlosti přijížděli také na přechody v křižovatce.

Míjení v podjezdu kolo + elektrická koloběžka za sebou (směr na Žižkov). Jeli tak, že se chodci museli zastavit a chvíli počkat než přejedou.

Cyklistů jezdících po chodníku přibýlo v čase **ranní dopravní špičky**. Tento skok v počtu cyklistů využívajících chodník je pochopitelně možné vysvětlit zvýšenou intenzitou provozu, která však je selektivní a některých ulic se týká více než jiných. Intenzita provozu koreluje s mírou intenzity cyklistické dopravy. V čase dopravní špičky tedy rapidně vzrostl počet cyklistů využívajících chodník také ve směru do centra. V menším měřítku byl nárůst znatelný i v opačném směru.

Předjíždění kolon v Seifertově ulici s intenzitou provozu úzce souvisí. Cyklisté běžně na čtyřproudých, respektive dvouproudých (v jednom směru) silnic jezdí v koloně na pomezí dvou pruhů, díky čemuž se mohou dostat do cyklistům vyhrazeného prostoru v bezprostřední blízkosti semaforu. Během pozorování však bylo zaznamenáno i několik případů, kdy cyklisté objíždějí kolonu po **chodníku**. Důvod to může mít i v napojení cyklotrasy A 25, z níž je nešikovně se vracet na náměstí Winstona Churchilla a tam se napojit do HDP. Jednodušší je tedy v tomto případě sjet po chodníku pod železničními mosty a přes přechod se dostat do zmiňovaného prostoru známého též jako VI9. Pravděpodobně však existují tací, kteří díky časovému presu využijí tuto možnost, i když se již ve vozovce nacházejí.

Objetí kolony po chodníku cyklistou ze Seifertovy, když měla auta zelenou. Cyklista dojel na malý ostrůvek (do Husitské nikdo neodbočoval) a napojil se (využil mezery mezi auty) → Hyberská.

Střídání vozovky a chodníků. Další fenomén v něčem opět navazuje na předchozí bod, který dále rozšiřuje jiným směrem. Jde o fenomén kombinování různých typů infrastruktury

vedoucích ke zrychlení či většímu komfortu/bezpečí při průjezdu lokalitou U Bulhara. Míněno je tímto smíšené využívání silnic, chodníků a přechodů či ostrůvků pro chodce.

Mladý cyklista na trase Hyberská → Seifertova (žičk. strana) jel v koloně poslední. Měl prostor dojet k velkému ostrůvku, jet při něm a poté přes přechod na chodník pod mostem.

Nejčastější příkladem kombinování různých typů infrastruktury je jízda z Hyberské do Seifertovy, kde lze jet buď rovně ve vozovce, jet pouze po chodníku (na který se dá napojit již v Hyberské či na přechodu přes ulici U Bulhara) a využívat přechody pro chodce, nebo obě varianty sloučit v jednu. V tomto případě se dá napojit na chodník u výjezdů z magistrály či až u přechodu u výjezdu tramvají.

Chlápek na retro silničce sjíždí ze SJM (od Holešovic) a míří do Seifertovy. Jede po silnici, ale využije také ostrůvek u výjezdu tramvají, poté se do HDP vrací.

Variabilita ve využívání ostrůvků pro chodce je dalším opakovaně pozorovaným fenoménem. Stavebně vyvýšené ostrůvky jsou prostředkem k bezpečnému překonání silnice především pro chodce, ale díky tomu, že se jich v křižovatce nachází poměrně dost, využívají je variabilně také cyklisté. Nejčastěji cyklisté využívají ostrůvky, když se dostávají z chodníku na jedné straně na chodník na druhé straně, příkladem je tudíž třeba jízda z Hyberské do Seifertovy při pravé straně vozovky. Cyklista se přes přechody, chodníky a ostrůvky bezpečně dostává z místa A do místa B.

Jak je patrné z obrázku výše, v křižovatce se nachází sedm různě velkých ostrůvků. Na některé je možné se legálně dostat vedením kola po přechodu, na některé další se legálně nedá dostat žádným způsobem. I přesto zde však jsou a mohou cyklistům poskytnout čas v bezpečí, kdy se při netradiční dopravní situaci rozhodují, jak budou dále postupovat. Bezpečí však poskytují i když cyklista přesně ví, kudy má jet, jen se chce v určitý moment na určitou chvíli dostat mimo dosah aut (viz citace z terénního zápisníku). Tento jev také dobře popisuje hned první úryvek v části o tramvajovém průjezdu ze Seifertovy do Bolzanovy ulice.

*Lime z velkého ostrůvku míří rovnou na přechod k ostrůvku pod SJM, tj. **vynechává ostrůvek** u výjezdu tramvají (č. 4).*

S ostrůvky souvisí i další, spíše drobný fenomén. Díky tomu, že při překonávání křižovatky musí chodci a případně i cyklisté či uživatelé elektrokoloběžek přecházet přes několik přechodů, hledají mnozí z nich způsoby, jak tento přesun urychlit, čehož se dá mimo jiné dosáhnout i objetím některého z ostrůvků, respektive přejetí vzdušnou čarou na další přechod.

Zajímavé kazuistiky

Bolt ze Seifertovy. Stojí mezi pruhy přibližně na úrovni mostu. Rozjíždí se pomalu, jede pomalu. Bez znamení začíná odbočovat vlevo, středový ostrůvek (č. 6) míjí zleva (!). Je vytrouben odbočujícím vozidlem. Jede těsně podél ostrůvku, stále pomalu. Už se téměř rozjíždějí auta z Hyberské, on však naštěstí zajíždí do ulice U Bulhara, kde zastavuje na chodníku a kouká do mobilu. (odpoledne)

Cyklista ze Seifertovy ulice na chodníku při žižkovské straně. Po přechodech vede kolo, při nastupování na okraji ostrůvku pod SJM (opravdu hned na okraji) překáží chodcům. Na kole dojede jen k dalšímu přechodu, poté pokračuje do ulice U Bulhara. (odpoledne)

Auto ze Seifertovy staví na prostoru pro cyklisty, mladá cyklistka si tak musí stoupnout víceméně mimo. Jede prostředním pruhem, ukazuje doleva (znamení pro řidiče jedoucí na SJM směr Holešovice). Pokračuje do Hyberské. (ráno)

Starší cyklista po chodníku Seifertovou. Přechod u výjezdu tramvají přejíždí na červenou, helmu má na řídítkách. Objíždí ostrůvek u výjezdu tramvají. Zůstává v silnici, bere si helmu a následně odbočuje do Hyberské. Při odbočování ho míjí dodávka s odstupem max. 1 m. Cyklista se nenechal rozhodit. (ráno)

6 Magistrála na Praze 2

6a Magistrála na Praze 2 – focus group

Moderovaný skupinový rozhovor vedený metodou focus groups proběhl dne 20. 6. 2023 v kanceláři spolku AutoMat za účasti šesti mužů a dvou žen. Tématem rozhovoru byly cyklistická praxe a potřeby zúčastněných diskutujících v oblasti magistrály směrem od Národního muzea k Nuselskému mostu.

Shrnutí základních analytických zjištění

Když jsem jela po Magistrále poprvý, tak jsem čekala, že tam budou rychle jedoucí auta a překvapilo mě, že se jednalo v podstatě o průjezd parkovištěm. Nebezpečně se tam už necítím, protože mám pocit, že tam patřím. (Lada, cca 40 let).

Současný stav cykloinfrastruktury na magistrále i v jejím okolí vytváří místa/koridory, které prakticky nelze překonat bez porušení předpisů: kombinace jízdy po chodníku a v protisměru bočních ulic. I tak magistrála pro diskutující zůstává atraktivním koridorem, především díky přímé cestě do centra i z centra města.

Zlepšit nevyhovující situaci, vzniklou především záporným postojem k cykloinfrastruktuře ze strany Prahy 2, by přitom mohlo několik málo „humanizačních“ zásahů. Jinými slovy: **návrhů a postupů je celá řada, jen najít odvahu je realizovat.**

Diskutující spatřují realizovatelná řešení (kromě nyní těžko prosaditelné potřeby redukce individuální automobilové dopravy na magistrále jako celku) především ve dvou rovinách: A) úpravy pro odvážnější spočívající v drobných úpravách samotné magistrály (úklid krajnic, osazení kanálových vpustí, doplnění vyčkávacích prostorů, snížené obrubníky, povolený vjezd na chodníky), B) řešení pro všechny v podobě zobousměrnění okolních ulic a vytvoření bezpečných paralelních tras směrem do historického centra, na Vinohrady i z centra pryč.

Obečné poznatky o lokalitě očima diskutujících

„Přitažlivost“ magistrály. Dlouhý a nesourodý úsek naši diskutující hodnotí jako dopravně důležitý i přes to, že z jejich pohledu cyklisty pro průjezd spíše odpuzuje. Dostřednost magistrály jako nejkratší cesty městem od Karlína až k úzkému hrdlu Nuselského mostu směrem na jih Prahy je nicméně velice silná, a tak ji pravidelně využívají prakticky všichni diskutující.

Ve směru do centra to jde Štěpánskou, to je celkem v pohodě. Opačně, když jedu z Karlína na Pavlák, to mi přijde jednodušší jet po magistrále, než se tam kodrcat po kostkách. (Lada, cca 40 let)

Kritická místa. Jako nejproblematičtější pro průjezd cyklistů se ukázaly tyto úseky: Sokolská ve směru z centra od I. P. Pavlova až Nuselskému mostu, Mezibranská směrem k Žitné ulici, napojení na Apolinářskou a Wenzigovu ulici a paralelní objízdné trasy ulicemi Lublaňská či Ke Karlovu.

Já to mám naopak, já mám problém se začátkem od Muzea nahoru. Já se napojuju u Muzea, většinou si vychytám že mají červenou, tak se dostanu před ně, někdy mi bliknou a počkají. Mám zpětný zrcátko. Troubení běžný, jsem ženská, takže sprostý slovo a co tam dělám. (Magda, cca 40 let)

Já se tomu snažím vyhýbat, a to i v autě. (Jakub, cca 35 let)

Kvalitní infrastruktura je stěžejní (ale nevyřeší vše). Z pohledu infrastruktury představuje pro diskutující oblast magistrály zvláštní místo. V podstatě se shodnou, že v obou směrech magistrály zásadně oddělená infrastruktura, při zachování současného automobilového provozu, nemá smysl. Za stávajících podmínek by spíše pomohly lepší úklid a drobné úpravy – otočení kanálových vpustí, bus pruhy, opravy vozovky, čisté krajnice, snížené obrubníky. Za důležitý cíl rozvoje „městské cyklistiky pro všechny“ ale diskutující považují především kvalitní paralelní trasy (především cykloobousměrky), které by mohly magistrálu aspoň pro některé cyklisty a cyklistky nahradit.

Když si představím svou manželku, ta by tam nejela v životě, i kdyby tam byl sebelepší cyklopruh, i kdybych jí řekl, že ti lidi jsou na to zvyklí a jedou tam třicet. Proto si myslím, proč nezvolit ty ulice kolem. (Jan, cca 35 let)

Cyklopruhy jsou plný kamínků, škváry. Jezdím na gravelu, nepíchnu, ale není to příjemný. (Hynek, cca 40 let)

I tak ale viditelná infrastruktura zůstává pro diskutující velice důležitá, protože na cyklisty upozorňuje, i když nejsou přítomni, a všeobecně tak nejsou motoristé jejich přítomností tolik překvapení.

Cokoli je lepší nežli nic, jako jestli to má podobu pruhu takovýho, nebo makovýho, ale pořád jde o to, dát najevo, hele cyklista tady může bejt. Je to o tom, že vás tam ta auta nečekaj. (Alois, cca 40 let)

Ne/porušování pravidel a objízdné trasy. Podobně jak v ostatní skupinových rozhovorech se ukázalo, že diskutované úseky obsahuje místa, která prakticky nelze překonat bez porušování pravidel. Vjet na magistrálu nebo se z ní dostat do bočních ulic či na navazující cyklistickou infrastrukturu tak často znamená provést nelegální manévr

(průjezd Kateřinskou směrem k křižovatce na I. P. Pavlova, napojení na Nuselský most u ulice Boženy Němcové apod). Všichni diskutující tak činí úmyslně, ale s vědomím, že to všeobecně není správné a konstruktivní řešení, které jen přispívá k prohlubování problémů a neshod. Důraz je kladen především na umožnění průjezdů méně užívanými chodníky a zoubousměrnění některých ulic v okolí koridoru magistrály.

Je to takový dobrodružný, od Nuseláku do centra je to místy nebezpečný a riskantní, střídám tam chodník s magistrálou, a ani jedno není výhra. Z centra ven je to jednodušší, tam se dá po chodníku a nikdo tam moc nechodí, jednu dobu jsem tam vozil holku ze skautu z Václaváku přes Nuselák, to jsem jezdil pak skutečně jen po chodnících. (Petr, cca 50 let)

Ježdění po chodníku nemám ráda, je to nebezpečný proti chodcům, člověk získává výhodu na úkor slabších, zároveň vyklízí prostor těm autům a ukazuje, že na silnici bejt nechce. (Lada, cca 40 let)

I přes dostřednost magistrály tedy diskutující zvažují i alternativní trasy, kterými se lze magistrále složitě vyhnout. Tyto trasy právě často nelze absolvovat bez porušení pravidel a jízdy po „nelegalizovaných“ chodnících:

- paralelně po chodníku v Legerově ulicích;
- v protisměru v ulicích Ke Karlovu;
- v protisměru Lublaňskou ulicích.

V neposlední řadě funguje magistrála jako zásadní bariéra v prostoru. Z diskuse vyplynulo, že pokud chce cyklista či cyklistka překřížit magistrálu, dostane se do značných problémů:

- průjezd z Ječné do Lublaňské i Rumunské se neobjede bez extrémního provozu a složitých manévru;
- průjezd od Apolinářské směrem přes Fügnerovo náměstí dále k Bělehradské je bariérový a nelze jej vykonat bez nelegální jízdy po chodníku či v protisměru.

Rozbor jednotlivých lokalit

Magistrála kolem Muzea. Problematické a komplikované místo s mnoha kříženími a kusým řešením cykloinfrastruktury. Diskutující se shodli především na těchto problémech a potřebách:

- Kvůli prudkému stoupání v Mezibranské diskutující často volí průjezd paralelní přípojkou ke zdejším hotelům. Objedou část Mezibranské a mohou tak zvolit, kdy se znovu zařadí v návaznosti na interval zelené na křižovatce s Žitnou ulicí.

- Ve směru od Muzea na Vinohrady byl vznesen návrh na povolení jízdy po chodníku od rohu Legerovy a Vinohradské směrem k Římské ulici tak, aby se cyklisté mohli pohodlně vyhnout rušnému stoupání v jižní části Vinohradské.
- Nově vzniklý semafor vpravo před Národním muzeem na začátku Mezibranské je hodnocen jako pozitivní.
- Od Muzea a Václavského náměstí chybí přímé legální propojení do Washingtonovy ulice směrem k Vrchlického sadům. Washingtonova ulice by měla být ideálně zobousměrněna pro kola.
- V opačném směru je výjezd z Washingtonovy na magistrálu problematický, těžko se do provozu napojuje.
- Za nebezpečný je považován pravý odbočovací pruh směrem k Václavskému náměstí od Hlavního nádraží. Řidiči jej často využívají k objíždění kolony.

Muzeum–Mezibranská–Žitná. Krátký koridor v pokračujícím stoupání s velmi rušnými křižováními vykazuje problémy obdobné jako v dalších diskutovaných úsecích. Jedná se především o tyto:

- Směrem z Legerovy do centra chybí možnost bezpečně odbočit do Žitné (jako ideální se jeví nepřímé levé odbočení).
- Směrem z centra chybí na křižovatce s Žitnou vyčkávací prostory (předsunuté stopčáry).
- Odbočovací pruh do Žitné a absence cyklopiktokoridoru znepříjemňují přímou jízdu směrem do kopce.

Křižení I. P. Pavlova x Ječná

- Na křižovatce s Ječnou je třeba opravit vozovku – je poničená od nákladních vozidel. Cyklista se kvůli tomu musí řídit více doleva a řidiči to netolerují. Zároveň zde pravidelně hrozí kolize s masami chodců, kteří stojí na hraně vozovky.
- Kvůli autům odbočujícím všemi pruhy do Legerovy z Ječné je často zablokován průjezd na kole směrem k Lublaňské.
- Diskutující zmínili také problémy s řazením cyklistů při výjezdu z Ječné v křižení se Sokolskou na I. P. Pavlova (řazení ve stoupání v Ječné je lepší provést co nejdříve). Ke křižovatce zároveň neexistuje legální paralelní cesta skrze Kateřinskou.

I. P. Pavlova–Fügnerovo náměstí

- Jako kritický bod je vnímán průjezd kolem autobusů stojících na zastávce I. P. Pavlova směrem k Nuselskému mostu. Především při souběžné průjezdu rozjíždějících se aut zleva.
- Auta vyjíždějící z ulice Na Bojišti najíždějí příliš do vozovky, což je v kolizi s cyklisty jedoucími po magistrále při pravém okraji.

- Lidé z restaurací a kanceláří za odbočkou z ulice Na Bojišti přebíhají magistrálu, protože v místě není přechod.
- Celý úsek vyžaduje změnu osazení kanálových vpustí tak, aby rošty byly kolmo ke směru jízdy.
- Přes Fügnerovo náměstí (západo-východně) nelze projet bezbariérově. Na východní straně podchodu jsou schody. V podstatě se tím zamezuje přímému propojení z oblasti Londýnské směrem k Apolináři...
- Směrem z Magistrály do Rumunské diskutující většinou využívají Lublaňskou. Pro některé z nich je ale protisměrná Lublaňská a nutnost kolo vést nevyhovující. Panuje shoda na tom, že by zobousměrnění Lublaňské vyřešilo mnoho problémů směrem k I. P. Pavlova.
- V Legerově ulici v úseku do centra na křížení s Rumunskou a náměstím I. P. Pavlova chybí vyčkávací prostory (předsunutá stopčáry) pro cyklisty.
- Chybí legální vazba ze Sokolské do Apolinářské.
- Celý úsek ve směru od I. P. Pavlova až ke křížení s Wenzigovou není narozdíl od ostatních pasáží magistrály rozdělen semaforem a svádí k rychlé jízdě automobilů.
- Diskutující by přivítali možnost legální jízdy na chodníku od vodárny v Sokolské až Nuselskému mostu.

Fügnerovo náměstí–Nuselský most a okolí

- Nájezdy a vjezdy ke/z smíšeným/ch stezkám/ek přes Nuselský most by bylo dobré zpohodlnit a zdůraznit.
- Výjezd z východní stezky přes Nuselský most v současnosti řeší diskutující buď nepovolenou jízdou po chodníku Legerovy, nebo slepým koncem Lublaňské a doleva do Wenzigovy.
- Při jízdě z Wenzigovy směrem od Apolinářské se nelze napojit na Legerovou bez objížďky směrem k Nuselskému mostu přes ulici Boženy Němcové.
- Schody v křížení Bělehradské a Wenzigovy (u plánované lávky) by měly mít alespoň kolejnici pro jízdní kola.

6b I. P. Pavlova – pozorování

Popis lokality a kontext pozorování

Pozorovali jsme v křižovatce Sokolská × Ječná (náměstí I. P. Pavlova), nejčastěji v bodě 1, občas v bodě 2 (asi hodina odpoledne) a jen půlhodiny v bodě 3 (odpoledne). Pozorování v lokalitě bylo zvoleno na základě ankety, která Severojižní magistrálu na Praze 2 obecně zařadilo mezi potenciálně problémové místa. Lokalitu jsme upřesnili na základě

předpokladu většího počtu různorodých pohybů cyklistů i možných interakcí s jinými účastníky provozu.



Prostor náměstí je intenzívně využíván automobilovou dopravou, komunikace jsou přizpůsobeny vazbě ulic Severojižní magistrály (Sokolská a Legerova, cca 80 tis. vozidel/den v obou směrech) a příčné vazby v ulicích Ječná (cca 20 tis. vozidel/den v jednom směru), Jugoslávská a Kateřinská. Vazby pěší a veřejné dopravy jsou úroňové s výjimkou vstupů do metra.

Ulice se silným automobilovým provozem ústí do náměstí jízdními pruhy v minimálních šířkách (kolem 3,0 metru). Náměstí je na severní a jižní straně rámováno dvojicí obslužných komunikací, které nicméně nenabízejí vhodné alternativy při bezmotorovém tranzitu.

V místě nejsou zřízena žádná opatření pro cyklistickou dopravu kromě stojanů. Úroňové pěší vazby potenciálně slouží i pohybu cyklistů mimo vazby pro automobilovou dopravu. Neexistuje chráněné spojení relativně klidných ulic Jugoslávské a Kateřinské.

Pozorované jevy a dopravní chování cyklistů

Limitem pozorování křižovatky byla rozlehlost prostoru, zároveň však jde o uzavřenou blokovou zástavbu, což s sebou přináší malou dohlednost. Situaci dále komplikuje silný provoz, zákryty od vozidel často znemožňují sledovat pohyb cyklisty bez přerušení. Často šlo pouze zaznamenat, odkud a kam daný člověk jede.

U cyklistů byly pozorovány různé strategie. V legálních směrech byla užívána **jízda v provozu** (nutně asertivní). Cyklisté a koloběžkáři jedoucí po magistrále ve vozovce byly povětšinou velmi sebevědomí a vše zvládali bravurně, ze strany řidičů nechyběl respekt a tolerance. Ani jednou situace nevyžadovala troubení na cyklistu.

Časté byly kombinace vozovky a chodníku, chodník byl v kombinacích s vozovkou využívaný téměř výhradně tehdy, pokud ve vozovce neexistovalo v daném směru legální spojení.

Jízda po chodníku tak byla velmi častá (až 75 % cyklistů). Cyklisté užívali různé metody, jak se chodníku i v nepříjících podmínkách vyhnout, z čehož vyplývaly některé kombinace s jízdou ve vozovce. Někdy chování ovlivnila vhodná příležitost, tj. příjezd na kolmo na červenou, použití přechodu a pokračování v PP. Šlo často pouze o úsek v okolí křižovatky ulic Sokolské a Ječné. Jízda po chodníku s sebou až na výjimky nepřinášela žádné nebezpečné situace – chodníky jsou často relativně volné (při Sokolské před křižovatkou a pravý chodník při Ječné do centra), respektive je na nich dost místa (při Sokolské směrem na Nuselský most). Potenciálně nebezpečné byly přejezdy přechodů, kde bylo najednou více účastníků/lidí.

Žena (25-30) na Canyonu po chodníku od metra → Kateřinská.

Cyklistka se po celou dobu své jízdy ve sledovaném úseku rozhodla jet po chodníku. Před přechodem je chodník relativně široký, avšak za přechodem se chodník velmi zúží a může zde tedy docházet ke kolizím s chodci. Cyklistka dále pokračovala, jako jedna z mnoha, do Kateřinské ulice, kam se nedá jinudy (respektive z tohoto směru) kvůli množství jednosměrně legálně dostat. I když je cyklisty tento chodník velmi využívaný, nemyslíme si, že by bylo právě **kvůli úzkému profilu** vhodné chodník pro jízdu na kole legalizovat.

Vybrané kazuistiky

Cyklista z Ječné přešel po přechodu a najel na pěší zónu (silnice při jižní části náměstí IPP).

Cyklista využívá bezpečného přechodu, avšak po jeho překonání opět disciplinovaně přejíždí do území jemu vyhrazenému, tedy pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů.

Cyklista (asi Messenger) sebevědomě do pěší zóny/Jugoslávské/na IPP.

Cyklista vjíždí na pěší zónu s povoleným vjezdem cyklistů, ale jeho rychlost je nepřiměřená.

Cyklista v levém pruhu v Ječné, předjel auta, chvíli váhal, poté to vzal po přechodu a po chodníku pokračoval na IPP.

Cyklista přijíždí po silnici, ale jakmile má překonat křižovátku, raději volí možnost přechodu pro chodce. Dále pak pokračuje po chodníku, i když má vedle vyhrazenou pěší zónu s povoleným vjezdem cyklistů.

První cyklista, z Ječné – mladý muž se sluchátky, jel vpravo, před ním žádná auta, počkal si mezi přechody na rohu (do magistrály nevyčnival), pak pokračoval po přechodu a pěší zóně dál na IPP.

Cyklista přijíždí na světelnou křižovatku jako první. Přejíždí přechod pro chodce a vyčkává při kraji vozovky (možná aby pak mohl na přechod vyjet rychleji než chodci), dokud nepřejedou auta na magistrále. Poté bezpečně přejíždí přes přechod, díky čemuž se vyhýbá případné kolizi s auty. Dále však opět pokračuje po pěší zóně s povoleným vjezdem cyklistů.

Cyklista od Muzea po chodníku (možná po něm nejel celou dobu – neviděl jsem), přešel s auty a čekal na kolmém přechodu, pokračoval po silnici na IPP, Legerovu přešel na červenou.

Cyklista zvolil netradiční způsob průjezdu křižovatkou. Nejprve přijel po chodníku, světelnou křižovatku projel rovně v pravém pruhu, avšak zastavil se na rohu za křižovatkou. Zde počkal na zelenou na kolmém přechodu pro chodce a teprve potom magistrálu překonal a dále se napojil opět na silnici. Důvodem byla zřejmě obava z přímého levého odbočení.

Kazuistiky obecně popisující interakce cyklistů

Sebevědomý muž (z Ječné) na skládačce, najel si před auta a pokračoval na IPP, ohlížel se (jel docela rychle, okolo něj moc aut nebylo, nikdo ho neohrožoval).

Prototyp sebevědomého cyklisty v silničním provozu, který se nebojí ani aut, ani světelné křižovatky. I přes svůj sebevědomý vzhled se několikrát otočil, aby zmonitoroval situaci okolo sebe.

Cyklista po silnici/pěší zóně od IPP, totéž co předchozí, akorát jel pomaleji, takže jel vedle chodců.

Cyklista přejíždí přechod pro chodce v pomalé rychlosti, díky čemuž jede vedle chodců, na rozdíl od jiných cyklistů, kteří se rozjedou rychleji a přechod překonávají jako první.

Starší pán v obleku na Limetce (po magistrále přímo, ve vozovce), docela suverénně, rozhlížel se okolo sebe, vzorně vpravo.

Uživatel elektrokoloběžky se pouští do silničního provozu i na tak rušné komunikaci, jakou je magistrála. Očividně jde o zkušeného řidiče, který zde nejede poprvé. Jeho chování ve vozovce je příkladné.

7 Vinohradská

Pozorovali jsme v blízkosti světelné křižovatky Vinohradská – Italská (viz obr.). Pozorování v lokalitě bylo zvoleno na základě ankety, které Vinohradskou ulici zařadilo mezi potenciálně problémové místa. Lokalitu jsme upřesnili vzhledem k tomu, že se jedná o vstupní místo do Vinohrad, navazující na Muzejní oázu, a ještě relativně nízko a současně s potenciálním kritickým místem v zastávkovém mysu Italská.



Sociologický průzkum byl proveden pozorováním na místě v úterý 16. 6 2023 odpoledne a v úterý 23. 6. ráno, v celkovém rozsahu 5 hodin (cca 6:20–9:00 a 16:25–18:55). Pozorování v lokalitě probíhala částečně ve dvou lidech, současně jako školení pozorovatelů.

Popis lokality a kontext pozorování

Křižovatka leží na dolních Vinohradech, nedaleko od vyústění Vinohradské do Severojižní magistrály. Vinohradská znatelně stoupá východním směrem (cca 3 %), Italská strmě klesá z obou stran do křižovatky (více než 5 %). Ve stoupání před křižovatkou je zastávkový mys, kde musí cyklisté projíždět společně s tramvajemi, následuje krátké řazení mimo koleje. Směrem do centra je před křižovatkou zastávka s ostrůvkem. V křižovatce jsou zakázána levá odbočení z Italské do centra a obě levá odbočení z Vinohradské. Všechny jízdny pruhy jsou vybaveny prostory pro cyklisty (V19).

Přechody jsou přes všechna ramena křižovatky, u tramvajové zastávky do centra je přechod rozdělený ostrůvkem. Jižní přechod vede jen přes dva jízdny pruhy. V místě nejsou zřízeny žádné stojany pro kola ani vyhrazený prostor pro bikesharing. Stání je převážně v Italské ulici, a dále je několik míst na Vinohradské hned za mysem.

Potenciální kolizní místa pro cyklisty představují směrem z centra řazení do tramvajových kolejí před zastávkovým mysem a dojezd ke stopčáře (V19). Směrem do centra jsou to časté kolony, pro které neexistuje objízdná infrastruktura (cyklopruhy).

Pozorované jevy a dopravní chování cyklistů

Pozorování jízdy jednotlivých cyklistů na rušné ulici prakticky bez cyklistické infrastruktury prokázalo značnou rozmanitost chování, které se také měnilo v závislosti na aktuálních podmínkách v provozu. **Podmínky pro jízdu na kole se zde výrazně mění v závislosti na okamžité intenzitě provozu**, a to i ve špičkových hodinách, kdy je například značně proměnlivá délka a rychlost průjezdu kolony směrem do centra. Též podmínky při průjezdu kolem zastávkového mysu Italská velmi ovlivňuje to, zda je v danou chvíli cyklista předjžděn kolonou.

6:46 Provoz je chvílemi ještě tak slabý, že chodci mohou přejít bez potíží Vinohradskou na červenou.

16:39 Automobilová doprava dolů byla doposud plynulá, začíná se zahušťovat.

16:41 Kolona se během několika málo minut prodloužila až k ulici Anežky Malé.

Lokalita leží v těsném kontaktu s centrem, nicméně v rezidenční čtvrti zatížené silně dopravou včetně tranzitu. Není zde (a ani v blízkosti) žádná rekreační trasa, přesto jsme zaregistrovali cyklisty mířící evidentně k rekreačním cílům, byť v relativně malém počtu.

Cca 18:15 Z tramvaje d.c. vystoupila rodina, žena a 3 děti, dvě z nich s kolem a koloběžkou, odpoledne vůbec první děti s koly nebo koloběžkami. Vystoupili z tramvaje a pokračovali po chodníku Italské směr Riegerovy sady, děti jely.

Zajímavým zjištěním byl **vysoký podíl sdílených elektrokoloběžek** v odpoledních a večerních hodinách. Tyto se také nezřídka pohybují ve skupinách evidentně zapůjčených turisty (byla pozorována i šestičlenná), používají je ale i jednotlivci.

Cca 17:50 3× Lime z centra po chodníku, chlap a dvě ženy, slovenští turisté (zaslechli jsme).

Vzhledem k převýšení zde nebylo příliš mnoho klasických sdílených kol. Významnou část odpolední frekvence pak tvořila rozvážka jídla koly firem Bolt, Wolt a případně dalších, byly to opakované průjezdy stejných jezdců pohybujících se v oblasti.

Individuální dopravní cyklisté byli převážně zdatní jezdci, volící pokud možno efektivní až riskantní strategie, zejména při jízdě dolů. Fyzicky slabší cyklisté se pohybovali takřka výhradně po chodníku, nemáme ovšem jejich bližší segmentaci.

Chování jednotlivých cyklistů v místě si můžeme rozdělit na čtyři dílčí oblasti, a ty vyhodnotit podrobněji.

Průjezd kolem zastávkového mysu Italská. Před zastávkovým mysem je možné jet vpravo od aut a tramvají, u mysu je třeba se zařadit, pokud jedou vozidla, tak do jejich

proudu. Jedná se o skokové zvýšení obtížnosti jízdy na kole. Z orientačního sčítání vyplývá, že **více než třetina cyklistů zde volí jízdu po chodníku**. Jakkoliv nebylo možné z místa pozorování přesně vysledovat, kolik cyklistů se přesouvá na chodník právě kvůli zastávkovému mysu, pozorovali jsme případy, kde to bylo zcela zřejmé.

Cca 16:55 Dva cyklisté jedou z centra nahoru v provozu. Před mysem se nedokázali zařadit do kolony jedoucích vozidel. Tak vysadili kola na obrubu a jeli dál přes zastávkový mys, za zastávkou už zůstali na chodníku i dál až za křižovatkou s Italskou.

Z cyklistů, kteří projíždějí ve vozovce, potom drtivá většina volí jízdu v úzkém pásu mezi pravou kolejnicí a obrubou než prostor mezi kolejnicemi. Jízda mezi kolejemi se nicméně doporučuje proto, že pás při obrubě není dost široký na bezpečnou jízdu, a je-li průjezd kolem zastávkového mysu vybaven piktokoridorem, tento navádí cyklisty do středu jízdního pruhu.

Cca 17:45 Cyklista na horském kole bez přilby, z centra mezi kolejemi, auta ho předjíždějí vybočením do tramvajového protisměru.

Volba jízdy těsně při obrubě zde není bezpečná také proto, že navádí řidiče k rizikovému předjíždění. Takové jsme pozorovali u patrně nejnebezpečnějšího pozorovaného incidentu.

Cca 17:05 Vláček čtyř elektrokoloběžek Lime z centra, podél mysu Italská tři jedou vpravo od kolejí, jeden v kolejích. V zastávce je začne předjíždět SUV vyjetím do protisměru tramvaje. Když se blíží ke konci zastávky, jede v protisměru tramvaj, vyzvoní SUV, ten se akorát za zastávkou vmáčkne vedle koloběžkářů, kteří projeli kolem mysu. Neviděli jsme přesně, kolik místa měli a zda prvního koloběžkáře mačkal vpravo ještě k ostrůvku, nebo až za ním, kde je víc místa, ale rozhodně evidentní skoronehoda, incident.

Jízda do centra. Jízda se děje v jízdním pruhu šířky zhruba 3,8 metru, odděleném od tramvajové trati podélným prahem. Kolony jsou v místě značně proměnlivé; od Italské dál jedou zpravidla celkem plynule rychlostí mezi 20 a 30 km/h. Na křižovatce s Italskou došlo čas od času k ucpání křižovatky, projevovalo se to ale spíš zablokováním příčného směru v Italské. Podél zastávkového ostrůvku do centra se tvoří kolony před světly v délce do cca 100 metrů, v době pozorování jsme nezaregistrovali kolony delší.

Při dané, poměrně malé šířce pruhu to pro cyklisty znamená, že kolonu lze bezpečně předjíždět vpravo jen, když zcela stojí – což se děje prakticky jen před Italskou. Naopak při jízdě s kolonou není obvykle problém zabrat pruh. Cyklisté tak zpravidla volí jízdu s kolonou, a případně předjíždějí jen vozidla stojící těsně před signalizací. V klesání zde lze dosáhnout rychlosti přes 30 km/h, ne každý se tak ale rozjede a pak je náchylný k nebezpečnému předjíždění.

7:32 Cyklista DC, turista, dres, brašny, jede pomalu a nejistě, nechal se předjet v pruhu v dodávku v místě, kde stála ta druhá, dost nepříjemné pro oba

Pouze ve chvíli, kdy vzdutí kolony přesáhne zastávkový ostrůvek, volí někteří riskantnější cestu po tramvajovém pásu, ve kterém pak zpravidla pokračují i pod křižovatkou. Pozorovali jsme též riskantní jízdu mezi pravou kolejnicí a podélným prahem.

Cca 17:35 Trekové kolo do centra předjíždí kolonu naplno v tramvajových kolejích, pod křižovatkou jede cca 35 km/h mezi kolejí a bumlíkem, kolona vedle přitom jede, ale jemu to nestačí.

8:03 Muž na Lime z Italské vpravo DC po kolejích vpravo mezi kolejí a bumlíkem

Pohyb v křižovatce. Pohyb v křižovatce se děje obvyklým průjezdem ve vozovce, nebo (nelegálně) přes signalizované přechody. Cyklisté (až na vzácné výjimky) dodržovali signalizaci pro chodce. V křižovatce jsou zakázána celkem tři odbočení vlevo ze čtyř možných, povoleno je pouze od Riegerových sadů směrem k Vinohradské tržnici. Potřeba levého odbočení cyklisté zpravidla řešili nepřímo, s využitím přechodů pro chodce, přímé odbočení v zakázaném směru bylo registrováno výjimečně.

Jakkoliv bylo hlavním tématem sledování pohybu cyklistů, nebylo možné pominout pohyb chodců v signalizované křižovatce.

7:37 Holčička cca 10 let sama přechází Vinohradskou na zelenou, dodávka odbočující vpravo čeká, ale dělá „rolling stop“ a donutí dítě poslední 3 metry popoběhnout.

Cca 7:10 Slečna šla ze zastávky, Italská měla zelenou, ale přechod od ostrůvku ne, než si všimla, že má zmáčknout tlačítko, promeškala fázi a počkala si celý cyklus.

Za slabého provozu chodci na zelenou nečekají, naopak ve špičce se nestane, že by přejítí nebylo požadováno, tj. pro řidiče to není přidaná hodnota, stejně jim musí dávat přednost. Druhým zjištěným jevem bylo přecházení na červenou na ostrůvek k příjíždějící tramvaji.

Diskuse

Průjezd kolem zastávkového mysu Italská. Skutečnost, že zastávkové mysy nejsou vhodným řešením cyklistické dopravy ve stoupání se silným provozem automobilů, je v obecné rovině dávno známá. Při návrhu průzkumu jsme předpokládali, že půjde o velmi problémové místo a bude třeba se na něj soustředit.

Pozorování na místě potvrdilo značnou problematičnost zastávkových mysů pro cyklisty jak pozorovanými případy, kdy přítomnost mysu vedla cyklisty jedoucí doposud ve vozovce na chodník, tak očitým sledováním situace, která měla velmi blízko nehodě.

V návrhové části proto doporučíme zřízovat v takovýchto lokalitách zastávky s cyklisty pojižděným mysem (tzv. cyklovídně).

Pohyb v křižovatce. I když není křižovatka rozsáhlá, prostorově považujeme za možnou její přestavbu způsobem dovolujícím nepřímá levá odbočení. Úprava by nicméně narazila na domácí normy ohledně světelných signalizací.

Pro chodce by bylo přínosné zrušit tlačítka s výzvami u přechodů. Zelené by měly padat automaticky. Také by bylo žádoucí umožnit legální přejetí přes krátký přechod na ostrůvek k tramvaji směrem do centra v okamžiku, kdy tato přijíždí.

Vybrané kazuistiky – svázané s místem

Cca 17:55 Lime koloběžka v zastávce z centra předjel zleva stojící kolonu, a když se nad zastávkou rozjížděla, elegantně se profiltroval na pravou stranu a následně se už nechal předjíždět.

18:10 Muž 50+ na kole z centra, kličkující po hraně chodníku a vozovky, vjel na přechod s Italskou na červenou, řidiči ho zaregistrovali, v tu chvíli se tam jelo pomalu, a víceméně pustili.

18:10: Rekolo z centra podél mysu stojí v koloně a nepředjíždí.

18:25 Z centra chlap na singlespeedu, projíždí kolem mysu mezi kolejemi. Před SSZ nezastavil na stopčáře, ale až o 10 metrů dál, na rohu u chodníku. Rozjel se na zelenou z přechodu.

7:40 El. koloběžka soukromá z Italské odbočuje nelegálně doleva, dost prasácky se tam vecpal na přechod mezi chodce, aby nedal přednost autu odbočujícímu vpravo. Muž cca 40 let, v přilbě.

Vybrané kazuistiky – obecně popisující interakce cyklistů

7:23 Muž z Italské, přilba, starší hardtail, dlouhé kalhoty a košile, směr NM, nechal autobus, ať ho předjede v křižovatce.

8:20 Žena na rekole do centra po chodníku, auto zaparkované na chodníku ji dovedlo k tomu, že pokračovala po silnici.

8 Křížíkova

Chování cyklistů v oblasti Křížíkova bylo sledováno na základě zjištění o vysoké nehodovosti cyklistů v této cykloobousměrce. Pozorování probíhalo s důrazem na křižovatku s ulicí Thámovou, kterou prochází významný příčný cyklo dopravní směr k tunelu na Žižkov (budoucí nadřazená trasa A 6). A kde bylo možné pozorovat kromě interakcí cyklistů jedoucích v protisměru a řidičů v ulici Křížíkově také další prvky dopravního a sociálního chování vztahujícího se k používání kola jako dopravního prostředku.

Sociologický průzkum byl proveden pozorováním na místě v pondělí 26. 6. 2023 v celkovém rozsahu 5 hodin (cca 6:20–9:00 a 16:25–18:55). Při průzkumu jsme procházeli zájmový úsek (Prvního pluku–Lyčkovo nám.). Podrobněji probíhalo sledování na rohu Šaldovy (sčítání vozidel 30 min.), většinu času (zhruba 4 hodiny) strávil pozorovatel na vyústění pěší zóny u metra Křížíkova, tj. v křižovatce s ulicí Thámovou.

Popis lokality a kontext pozorování

Křížíkova ulice je ulicí v blokové zástavbě Karlína, souběžná se Sokolovskou, po které vede tramvajová trať. Mezi ulicí Prvního pluku, Karlínským náměstím a od Šaldovy dále má spíše rezidenční charakter, v okolí stanice metra Křížíkova se nachází řada komerčních objektů, adaptovaných z průmyslových objektů nebo zcela nově postavených po povodních v roce 2002, včetně řady kapacitních garáží. Bloky jsou poměrně velké (v průměru 190 metrů, mezi Thámovou a Karlínským nám. 260 m.).

Chodníky jsou široké, v některých místech se zahrádkami nebo stromořadím. Přečody pro chodce jsou zřízeny kompletně na téměř všech křižovatkách. Pro auta je ulice až na výjimky střídavě jednosměrná. Vozovka má zpravidla jednu řadu podélného a jednu řadu šikmého parkování, šířka volného prostoru mezi parkujícími vozidly se pohybuje kolem 4,5 metru. Povrch je asfaltový.

Pro cyklisty je provoz cykloobousměrný, včetně všech navazujících ulic. Cykloobousměrky jsou zřízeny bez odděleného provozu, vodorovné značení tvoří piktogramy, v některých místech značně opotřebované až nezřetelné. Do pěší zóny v Thámově při metru Křížíkova je vjezd cyklistům povolen.

Pozorované jevy a dopravní chování cyklistů

Protisměrný pohyb cyklistů v Křížíkově ulici. Pozorování vzájemných interakcí cyklistů jedoucích protisměrem Křížíkova a řidičů motorových vozidel ukázalo, že bez přítomnosti vozidel vlevo cyklista obvykle jede necelý metr vlevo od podélně parkujících vozidel. Za přítomnosti vozidel v protisměru se většina cyklistů stáhne co nejvíce vpravo, těsně

k parkujícím vozidlům, zejména nejedou-li rychle. Jen výjimečně rychlí a asertivní cyklisté si odstup od parkování zmenšují méně, svou pozici hájí například také i ve dne rozsvíceným silným světlem. Jedou-li ale vozidla proti ve skupině vygenerovaném světelnou signalizací, musí cyklistovi v protisměru tak jako tak uhýbat, protože při přímé jízdě jedou zpravidla téměř středem vozovky.

Zvýšená ohleduplnost nebyla pozorována ani v jednotlivých případech průjezdu cyklistů pokročilého věku s výjimkou jedné, odvážně oděné mladé ženy. Protisměrné piktogramy jsou v okolí Thámovy oježděné téměř k neviditelnosti a nemohou tak polohu řidičů pozitivně ovlivnit, nesledovali jsme ale dostatečný počet průjezdů v místech, kde jsou piktogramy zřetelné, abychom mohli přímo zaregistrovat rozdíl.

Pozn.: Po uskutečnění pozorování v létě 2023 byly piktokoridory v Křížíkově a Thámově ulici obnoveny.

18:10 Žena jede z centra ve vozovce, každému protijedoucímu autu se vyhýbá jízdou až těsně u parkujících aut. Když auta přejedou, vrací se zhruba ¼ metru od aut vpravo.

17:23 Starší muž (50+) si vyzvedl nextbike a jel z centra proti jedoucí souvislé koloně od Šaldovy, po cca 30 metrech zastavil v mezeře mezi parkujícími auty a něco si rovnal, dál vyjel až, když kolona do centra přejela. Nebylo poznat, zda zastavil primárně proto, že ho kolona tlačila ke kraji, nebo opravdu potřeboval něco si upravit, možná se rozhodl upravit si to právě ve chvíli, kdy bylo příjemnější chvíli počkat. Každopádně se zdá, že jízda proti souvislým kolonám tu pro některé cyklisty rozhodně není příjemná.

17:25 Mladá žena v odvážných bílých šatech z centra, protijedoucí auta se jí vyhýbají velmi ohleduplně.

18:15 Muž na vlastním sportovním kole jede z centra, tedy protisměrem, a dost svižně, pročež na sebe upozorňuje i za dne velmi výrazným předním světlometem. Proti jede skupina 5–10 aut, cyklista neuhýbá tak ke kraji, jako jiní, pomaleji jedoucí, auta ke kraji uhýbají, jak jsou ale ve vláčku za sebou, tak zhruba dva provádějí manévry dost narychlo.

Při jízdě po směru motorové dopravy jezdí cyklisté obdobně necelý metr od kraje. Zde je riziko tom, že cyklista zpravidla jede podél šikmého parkování, kde couvající řidiči hůř vidí, než když vozidlo parkuje podélně. Cyklisté jsou současně tlačeni blíže předjíždějícími motorovými vozidly. Byla pozorována situace, kdy cyklista nouzově uhýbal do středu vozovky autu couvajícímu z řady šikmo parkujících vozidel.

V oblasti křižovatky s Thámovou se cyklisté pohybují velmi různorodě. Několikrát pozorovaným jevem bylo, že cyklista předjel auto či auta, která zastavila před přechodem pro chodce, a projede přes přechod, ať už bez jakéhokoliv omezení chodců, nebo agresivněji. Cyklisté též kříží přechody bez svícené signalizace za přítomnosti chodců tak, že projedou volným místem. Při plošném pohybu v křižovatce cyklisté prakticky nikdy neukazují směr odbočení.

8:15 Dva muži cyklisté jeli přes křižovatku do centra, těsně za sebou, druhý ho začal před západním přechodem předjíždět, i když na něm bylo více chodců. Kdyby jeli za sebou, tak je to asi v pořádku, ale takhle byli v místě přechodu prakticky vedle sebe, takže se tam protlačili oba dost agresivně. Zjevně na vině ten zadní, co předjížděl. Kdyby jel jen jeden, tak se v pohodě protáhne. Ten zadní měl počítat, že přední bude mezi chodci kličkovat do stejné mezery, kterou chtěl projet i on.

Jízda po chodníku se v oblasti vyskytovala poměrně zřídka. Samostatně jedoucích cyklistů či cyklistek bez zjevného důvodu pro jízdu po chodníku byly vyšší jednotky, odhadem méně než 5 % (nesčítali jsme přímo). Cyklisté ale v řadě případů popojížděli po chodníku ke vchodu blízké budovy, ke které by se jinak patrně obtížně dostávali přes parkující auta. Po chodníku jeli na kole také rodiče doprovázející malé děti.

cca 8:30 Muž z Thámovy po chodníku, dost kličkoval. O několik minut později další, tentokrát ale proto, že v Thámově asi 50 metrů daleko dvě dodávky zcela zablokovaly vozovku.

17:30 Dvě děti cca 8 a 10 let na minikoloběžkách bez doprovodu z pěší zóny dál z centra ve vozovce (!), a to hodně daleko, co jsem dohlédl. Započítal jsem je, i když minikoloběžky bych běžně neevidoval. O to větší paradox, že jen čtvrt minuty před tím stejným místem projížděl muž na Rekole po chodníku.

Pozorovali jsme relativně často jízdu na kole mimo dojízďku do zaměstnání či služby. Lidé tu jezdí na kole po pochůzkách, pro zásilky, objíždějí obchody. Řada cyklistů je oblečena běžně, nesportovně, i funkční oblečení je také zpravidla nenápadné. Také diverzita používaných kol a dalších prostředků byla značná. Jakkoliv obvyklou většinu i zde tvoří horská nebo silniční kola, v nezanedbatelném počtu se vyskytují také městská kola a soukromé elektrokoloběžky. Nezaregistrovali jsme nicméně žádné nákladní kolo.

18:43–45 Žena 30–40 na městském kole jela z centra po chodníku, asi 30 metrů k obchodu se zeleninou, prohlížela si vystavenou zeleninu, aniž by sesedla z kola, Nic ale nevybrala, tak se vrací zpět, přejíždí přechod na protější chodník k Albertu.

Potřebě místní cyklistické přepravy neodpovídá infrastruktura pro odkládání kol. Plochy pro odkládání jízdních kol nejsou vybavené stojany a jsou přeplněné bikesharingovými koly, soukromá kola zde nikdo neodkládá. Lidi svá kola převážně berou

do budov. Ve veřejném prostoru je buďto vůbec neodkládají, nebo je vážou k dopravním značkám. Místa pro parkování kol jsou také daleko od sebe. Jediný stojan ve veřejném prostoru byl využit pro parkování soukromého kola, tj. poptávka existuje.

Plochy vyhrazené pro bikesharing jsou téměř všude využity, v exponovaných místech (zejména u Thámovy) kapacitně nestačí, kola zde nezřídka parkují na chodníku. Vzhledem k poloze (údolní stanice u metra) zde byl ráno pozorován silnější příjezd, odpoledne se spíš odjíždělo. Ráno zde také Lime a Nextbike vyzvedávali kola k redistribuci.

Vybrané kazuistiky

7:12 Šaldova. Jedno soukromé kolo ve stojanu na ulici. Atyp stojan, ne městský. Je to první stojan ve veřejném prostoru v celé délce ulice, což je na cyklisticky tak intenzivní lokalitu velmi neadekvátní. Ostatně je dost záhadou, jak se tam ten stojan ocitl. Je k podniku?

7:43. V zóně u metra stojí čtyři dodávky. Na kole je tu hodně různých pohybů, tranzitu je zhruba jen polovina. Lidí hodně vracejí bikesharing nebo si vypůjčují, oba prostory pro bikesharing jsou přeplněné, kola stojí i na chodníku.

7:55. Cyklista vyjížděl z pěší zóny rovně do Thámovy, byla zde auta jedoucí do centra. Jedno auto projelo, cyklista před nimi nervózně čekal, pomalou jízdou se blížil, a když auta zastavila před výjezdním přechodem, vzal to mezerou mezi nimi. Podobnou situaci (s jiným počtem aut) jsem pozoroval za pět minut znovu.

17:30 Dvě děti cca 8 a 10 let na minikoloběžkách bez doprovodu z pěší zóny dál z centra ve vozovce (!), a to hodně daleko, co jsem dohlédl. Započítal jsem je, i když minikoloběžky bych běžně neevidoval. O to větší paradox, že jen čtvrt minuty před tím stejným místem projížděl muž na Rekole po chodníku.

Další kazuistiky vyjadřující obecnější vztahy cyklistů a jiných účastníků provozu

6:48 Cyklista jel do centra, měl v křižovatce auto zleva a přednost, ale pro jistotu zpomalil a projel teprve, když se ujistil, že ho auto zareagovalo, a také zpomaluje. Tím pádem se oba víc zdrželi, než kdyby cyklista normálně projel, ale vzhledem k tomu, že nedání přednosti cyklista nechtěl riskovat, to bylo chování správné. Ilustruje to nicméně faktickou nerovnost motorových a bezmotorových účastníků provozu.

8:15 Dva muži cyklisté jeli přes křižovatku do centra, těsně za sebou, druhý ho začal před západním přechodem předjíždět, i když na něm bylo více chodců. Kdyby jeli za sebou, tak je to asi v pořádku, ale takhle byli v místě přechodu prakticky vedle sebe, takže se tam protlačili oba dost agresivně. Zjevně na vině ten zadní, co

předjížděl. Kdyby jel jen jeden, tak se v pohodě protáhne. Ten zadní měl počítat, že přední bude mezi chodci kličkovat do stejné mezery, kterou chtěl projet i on.

Diskuse

Vysoká intenzita automobilového provozu byla až zarážející. Je patrně umožněna velkou kapacitou podzemních garáží v komerčních objektech, když současně nedošlo k redukci parkování na povrchu. Celkové přetížení ulice automobily je zde tak důsledkem dopravní politiky tolerantní vůči automobilům kombinujícím v tomto případě následující faktory:

- vysoká parkovací minima (jak pro komerční budovy, tak pro okrajové části Prahy a okolí, odkud se sem často přijíždí);
- minimální regulace parkování v zónách placeného stání;
- rozlehlé bloky Karlína nedovolující rozlití provozu do více ulic;
- rozsah městské části Praha 8 od vnitřního města po okrajová sídliště, což při stávajícím nastavení rezidenčního parkování dovoluje rezidentům ze sídlišť parkovat ve stejné zóně placeného stání prakticky v centru města.

Intenzita automobilové dopravy do značné míry vysvětluje řádově vyšší počet nehod s účastí cyklisty oproti jiným cykloobousměrkám v analýze zpracované v roce 2022 pro magistrát hlavního města Prahy⁶. V jiných sledovaných cykloobousměrkách lze provoz odhadnout nejvýš na stovky aut za den. V poměru k intenzitě automobilové dopravy tak nehodovost v Křížíkově ulici nevybočuje z nehodovosti zjištěné v jiných cykloobousměrkách a je vhodné srovnávat ji spíše s nehodovostí na hlavních ulicích.

Současně je ale podnětem k posouzení, zda podobu cykloobousměrky, případně celé ulice v tomto úseku neupravit (viz návrhy níže). Intenzita ve špičkové hodině (odhadem 250 vozidel) sice nepřesahuje 400 vozidel za hodinu tolerovaných v TP 179, vlivem světelných signalizací na Šaldově ulici je ale provoz dávkovaný do skupin až deseti vozidel, které například protijedoucího cyklistu registrují až na poslední chvíli.

Dalším problémem je běžná jízda vyšší rychlostí než 30 km/h. To je v Křížíkově vlivem dlouhých bloků bez jakéhokoliv přerušení běžné, zvláště v hodinách mimo dopravní špičku a jede-li vozidlo jednotlivě.

Z pozorování dění na přechodech na křižovatce s Thámovou celkem jednoznačně vyplývá potřeba existence přechodů pro chodce i v zónách 30 km/h, panuje-li v nich silný provoz nebo pohybují-li se zde slabší chodci.

⁶ Studii cituje článek Městem na kole

<https://mestemnakole.cz/2023/04/lepsi-nez-nic-prazska-studie-poukazuje-na-bezpecnost-cyklos-tezek-i-cyklopruhu/>

Při průzkumu v celé délce mezi ulicí Prvního pluku a Lyčkovým náměstím byly pak pozorovány nebo potvrzeny **dřívější známé problémy** prostorového, dopravního nebo funkčního řešení ulice, jmenovitě následující:

- Zábradlí a ne zcela využitá parkování v úseku přerušujícím Karlínské náměstí.
- Velmi oježděné a málo zřetelné piktogramy mezi Karlínským náměstím a Šaldovou, zejména pak mezi Thámovou a Šaldovou, kde z nich v některých místech nezbyvá prakticky nic.
- Parkování vozidel, která patrně neslouží k zásobování, v pěší zóně v Thámově ulici.
- Velmi špatné rozhledové poměry na severním přechodu přes Šaldovu vlivem šikmého parkování, za které není přímo z chodníku dostatečně vidět.
- Téměř úplná absence stojanů k bezpečnému připoutání soukromých kol.
- Auta zastavující na chvíli na blikačky ve druhé řadě, zejména v okolí stanice metra.
- Mimo špičku, když je volno, jede část řidičů jede v bloku mezi přechody 40–50 km/h.

9 Nábřeží Kapitána Jaroše

Popis lokality a kontext pozorování

Pozorování probíhalo v křižovatce Nábřeží Kapitána Jaroše, Nábřeží Edvarda Beneše a Štefáníkův most, pozorovací bod byl zvolen na rohu Štefáníkova mostu a Nábřeží Kpt. Jaroše tak, aby byl sledován průjezd cyklistů ze všech směrů včetně schodišť na Letenskou pláň.

Křižovatka je jednou z významných setkání různých směrů cyklistické dopravy po městě. Setkává se tu páteřní cyklotrasa A 1 s dostřednou A 40, do křižovatky ústí kromě Letenského tunelu také dvě schodiště z Letenské pláně.

Infrastruktura pro cyklisty má částečně úseky na Štefáníkově mostě (VJP) a v úseku Nábřeží Kpt. Jaroše po spojení s komunikací, která podjíždí Štefáníkův most.

Kromě zájmu respondentů bylo místo vybráno také z důvodu existence ochranného cyklopruhu ve sporném profilu fyzicky vymezeného jízdního pruhu šířky cca 3,8 metru. V této šířce je zřizování ochranných cyklopruhů dle TP možné podmíněně, s ohledem na minimální odstup při předjíždění cyklisty.

Není jisté, zda by nebylo vhodnější mít v takových místech spíše piktokoridor, vyžadující od řidičů dodržení 1,5metrového bočního odstupu, a tudíž předjíždění v pruhu šířky 3,8 metru teoreticky nedovolujícím.

V době pozorování bylo rekonstruováno a uzavřeno nábřeží Edvarda Beneše, ze západu tak nebyl žádný provoz IAD, cyklisté tudy ale i přes zákaz projížděli jak podjezdem, tak po povrchu. Nejedná se však o standardní situaci a průjezdy za běžného provozu určitě skýtají další zajímavá pozorování.

Pozorování bylo provedeno s přicházejícím chladem podzimu, který byl v ranních i večerních hodinách poměrně patrný.

Pozorované jevy a dopravní chování cyklistů

Jízda po chodníku byla pozorována v některých relacích i přes to, že se zde cyklisté převážně pohybují v hlavním dopravním prostoru. Chodníky cyklisté zpravidla užívají k vyhnutí se úsekům v provozu, zejména řazení při opěrné zdi Letenských sadů, kdy pro jízdu dál na Malou Stranu volí chodník podjezdu pod Štefáníkovým mostem. Pro jízdu na most pak volí jižní chodník nábřeží, aby pak po mostě pokračovali buď ve vozovce, nebo po východním chodníku.

Směrem z centra cyklisté využívají jižní chodník nábřeží k vyhnutí se souběžné jízdě v prostoru s ochranným cyklopruhem, kde je úzký prostor pro předjetí.

Vzhledem k malé šířce jízdních pruhů v řazení před SSZ byly k vidění byly různé způsoby předjíždění kolon pro dosažení předsazeného prostoru cykloboxu. A to včetně jízdy po tramvajovém pásu za podélným prahem (bumlíkem).

7:10 Muž s helmou na starším horském kole jede po nábřeží směrem k Hradu po tramvajových kolejkách. Před SSZ se postaví napravo od krajní koleje, ale za bumlíkem, při vyjetí z křižovatky koukne za sebe na auta, překříží proud vozidel odbočujících vlevo a snaží se rychle vyklidit

Muž na horském kole s helmou předjede kolonu prostředkem mezi auty a stojí v pravém boxu.

Bolt doručovatel bez helmy z Holešovic do Revoluční vprostřed mezi auty, chce k cykloboxu, který blokují motorkáři. Když padne zelená, nechá projet auta kolem sebe a pak teprve jede. Uvíznutý mezi auty, ale v obličeji klidný.

Nepřímá odbočení přes přechod například na pravé schodiště směrem na Letnou v úzkém místě před vjezdem do OCP.

Muž bez helmy na NextBiku míří z mostu do OCP, nejdřív v nejužším místě (v zatáčce) ukázal vpravo a pak obratně rychle vylezl na chodník a přes přechod (vede) na pravé schodiště.

Kolo vedli cyklisté zpravidla pouze při cestování přes přechod. Nebylo zaznamenáno vedení kola přes celé chodníkové úseky. Ke krátkému vedení kola kromě přechodů pro chodce dochází v podstatě pouze při kombinaci chodník – vozovka spíše pro vynesení kola na vysokou obrubu. Žádný z přechodů v křižovatce není bezbariérový.

Potenciálním problémem je v místě **ochranný cyklopruh** v prostoru šířky cca 3,8 m vymezený zleva podélným prahem. V tomto ochranném cyklopruhu se cyklisté nezřídká zdržovali při levé straně pruhu a někteří nezvyšovali boční odstup relativně těsně předjíždějícím autům.

Muž v helmě na silničce ze Štefánikova mostu odbočuje vpravo na nábřeží do ochranného cyklopruhu. V něm jede vlevo, současně jede kolem něj tramvaj a potom současně i auto, vůbec z levé části neuhýbá.

Zpravidla však při míjení se přeci jen drobně posouvají směrem ke středu, většinou ale ne do pravé poloviny. Důvodem mohou být lokální snížení k poměrně širokým kanálům.

Skupinka 4× Lime ze Štefánikova mostu odbočující vpravo na nábreží do ochranného cyklopruhu očividně cizinci, jedou v cyklopruhu hodně vlevo, jak je mívá motorka, posunou se trochu ke středu

Muž na treku spolu s předchozí ženou byli míjeni širkovým sportákem, který to dost tůroval, pán přestal při míjení šlapat – jede od začátku nezvykle v pravé půlce CP, ale pravda je, že ho minulo asi 4 auta v jednom tahu.

Wolt na kole, mladík s helmou – dodávka ho míjela natěsno, odsunul se hodně vpravo.

Ze vzdáleného pohledu to vypadá, že místa pro průjezd aut je vedle cyklopruhu dostatek, pokud se drží v dostatečné blízkosti podélného prahu. V závěru, kdy se spojuje vozovka s vozovkou podjezdu, je drobná zatáčka, ve které při jednom z míjení došlo během pozorování k nepříjemné situaci:

Žena s helmou, gravel, přijíždí po Štefánikově mostě po západních chodníku, přejede přechod přes most a pokračuje přímo do cyklopruhu. Před přejezdem z podjezdné rampy projíždějící SUV slyšitelně najelo při míjení do bumlíku.

Muž na Bolt koloběžce bez helmy vjíždí z mostu do OCP, přijíždějí auta, pohybuje se spíš na středu až vpravo, dodávka jede při míjení na konci CP takřka po čáře (oddělující OCP a JP).

Byl pozorován **nedostatečný prostor v nároží před začátkem ochranného cyklopruhu**. Auta, která se na Štefánikově mostě řadila za cyklistou, se pokoušejí tyto rychle předjet, aniž by dodržovali zákonem stanovený odstup. Problematická míjení pak pokračují i v samotném ochranném cyklopruhu.

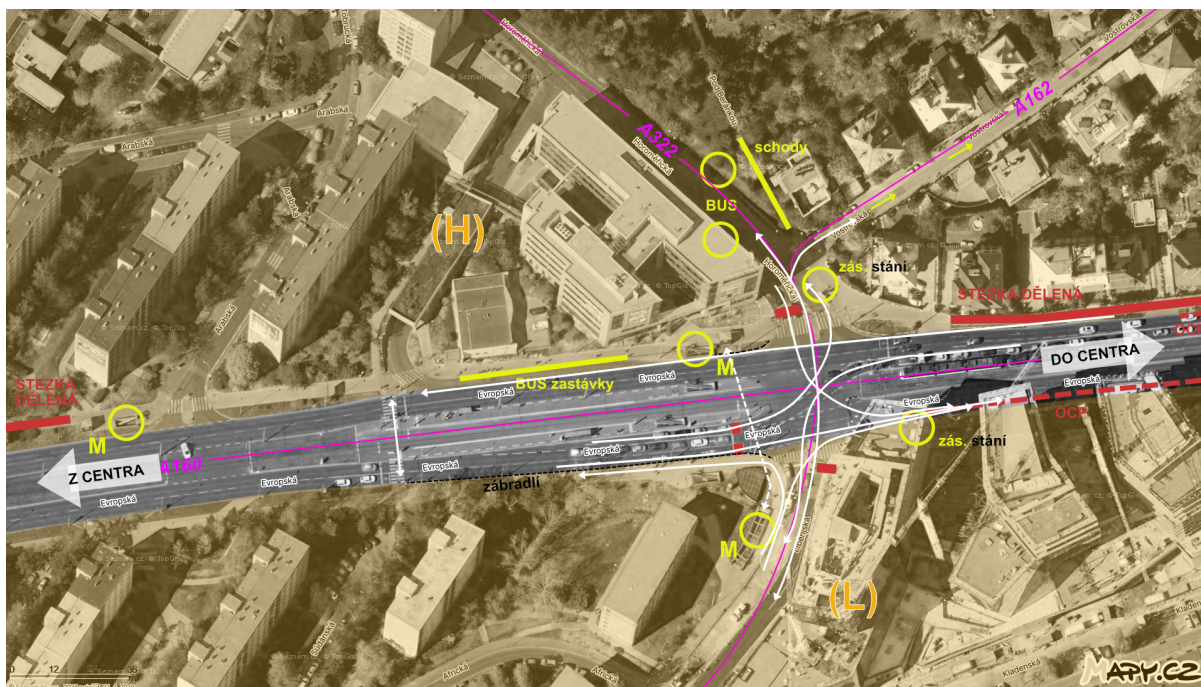
10 Bořislavka

Pozorování probíhalo v křižovatce Evropská × Liberijská × Horoměřická, pozorovací bod byl zvolen na rohu Evropské a Liberijské tak, aby byl sledován průjezd cyklistů, jedoucích po stezce.

Popis lokality a kontext pozorování

Křižovatka je místem, kde začíná a končí cyklointegrace v hlavním dopravním prostoru Evropské ulice. Podél autobusových zastávek zde navíc končí i povolená jízda na kole po chodníku. Jižní chodník není legalizován pro jízdu na kole vůbec. Nachází se zde vstupy do metra Bořislavka a také obchodní centrum Bořislavka. Dle generelu bezmotorové dopravy zde mělo vzniknout parkoviště B+R. Pozorování v podstatě potvrzuje, že po parkování kol je v lokalitě poptávka ať již z důvodu nakupování (nejčastěji), nebo přestupu na MHD.

Místo je v současnosti jednak místem průjezdu, ale také místem, kde se nachází řada cílů, ať už přestup na metro nebo obchodní centrum, které je přístupné ze dvou úrovní (od Evropské a zezadu z Kladenské). Vstupů do metra je vícero a dá se předpokládat, že je přestup na něj užíván ve vícero případech, než jsme byli schopni v jednom člověku odpozorovat.



Evropskou ulicí je v celoměstském systému vedena cyklotrasa A 160, kterou v místě kříží trasa A 322 (Horoměřická–Liberijská) s odbočkou A 162 na Hanspaulku (ul. Vostrovská).

Evropská ulice se zde dá překonat v místě křižovatky pouze ve vozovce nebo podchodem. Alternativně lze využít přechod pro chodce západně od tramvajových zastávek, vzdálený zhruba sto metrů. Podél Evropské ulice jsou přechody pro chodce se sníženými obrubami. Severně je vedena stezka pro chodce a cyklisty, od Bořislavky do centra vede chodník s povolenou jízdou kol. Ochranné cyklopruhy vozovce ve směru z centra končí více než 100 m před sledovanou křižovatkou. Legální průjezd cyklistů v přidruženém prostoru je přerušen v délce přes 250 metrů v celém bloku s autobusovými zastávkami a na přilehlých křižovatkách.

Na jižní straně Evropské začíná ochranný cyklopruh do centra až za křižovatkou. V Liberijské a dále směrem na jih chybí jakákoli cykloinfrastruktura, je zde však alespoň značkami zavedena zóna 30. Horoměřická nijak zklidněna není a kromě cykloinfrastruktury zde chybí také chodníky. Vostrovská ulice je jednosměrná ve směru do kopce.

Pozorování probíhalo z jednoho místa (s drobným posunem v deštivém počasí). Intenzita pohybu cyklistů při odpoledním pozorování mohla být snížena mírně nepříznivým počasím (zataženo, mírná přeháňka).

Pozorované jevy a dopravní chování cyklistů

Chování cyklistů v místě odpovídá podmínkám absentující infrastruktury a současně obtížností jízdy v provozu pro většinu cyklistů. Vysledovali jsme následující chování.

Jízda po nezlegalizovaném chodníku kolem autobusové zastávky. V tomto úseku se chodník používá v obou směrech. Na obou stranách navazuje legální možnost jízdy (cyklostezka nebo legalizovaný chodník). Ráno bylo ze třinácti průjezdů směrem z centra deset po chodníku, z toho dva lidé zde kola vedli. Cyklisté zde tedy sesedají jen velmi zřídka, ke konfliktům během pozorování nicméně nedošlo, většina jela opatrně.

Průjezd zastávkou se používá i v obráceném směru (8× během pozorování, jen jednou z toho kolo jezdec vede).

8:36 Gravel M ve sportovním DC stezka – bus jede i přes přechod – Vostrovská.

17:40 Paní v helmě a pláštěnce – elektrocolo dc bus chodník – přechod (kolo vede dokud nedojde na stezku, nasedá a pokračuje).

Cyklisté kombinují hlavní a přidružený prostor s cílem omezit buď jízdu společně s auty, nebo někdy i samotný nelegální pohyb.

St. M trek, helma – ZC – stezka – přechod (jede) – vozovka (čeká si na místečko) – za BUSem zpátky na stezku.

Lidé na kolech také používají ke kombinování přidružených a hlavních dopravních

prostorů, zásobovacích míst či nájezdů na pozemky. Jeden z nich je přímo na začátku OCP ve směru z centra.

7:37 Muž na treku, DC z Liberijské (asi z metra) po chodníku přes přechod před OC Bořislavka – přes zásobovací stání do cyklopruhu.

Jedná se o způsob jak kombinovat PP a HDP a zároveň se ohleduplně vyhnout chodníkovým plochám před přechody pro chodce.

Lidé, kteří se tu pohybují, si většinou již našli strategii překonání křižovatky, kterou zřejmě opakují. Výjimky samozřejmě jsou, ale není jich mnoho:

17:06 Pán bez helmy Nextbike splášil u OC dc. po chodníku, uvažuje o OCP, kouká nahoru na auta a nakonec pokračuje po chodníku.

Pro příčné křížení Evropské jsou užívány i méně ortodoxní strategie, například využití vestibulu metra.

7:19 Rodina, muž plus dvě děti (gravel + lehká dětská kola) – vyjeli výtahem, počkali až projde masa lidí ze zastávky autobusu a vydali se v sedle směr ZC přes bus zastávky, pomalu. Při přejíždění přes komunikace muž sesednul a doprovodil děti pěšky, pokračovali dál na stezku a hned odbočili vpravo. Přijeli z Liberijské, sjeli podchodem (on vedl, děti jely) a na druhé straně Evropské vyjeli výtahem.

K přesmyku z jedné strany Evropské na druhou se používá přechod u tramvajových zastávek

Žena na horáku s helmou – DC přešla Evropskou po přechodu u zastávek tram, projela kolem zastávek BUS po chodníku – Vostrovská (vozovka).

Ráno několik lidí sjíždělo nebo snášelo kola po schodech z Hanspaulky. Jednosměrná Vostrovská ulice se pak často užívá pro jízdu v protisměru, tedy směrem od Hanspaulky.

8:02 Žena na horském kole ZC Vostrovská (levý chodník z jejího pohledu), pěšky přes přechod, dál podél bus zastávek po chodníku.

I přes absenci přechodů přes Evropskou se především ráno chodí občas na tramvajové zastávky mimo přechody.

Žena chodkyně mimo přechod přes zábradlí na tramvaj d.c.

Paradoxně tak činí i lidé s horší pohyblivostí. Je to ovšem zcela pochopitelné, pro mnoho lidí je samotné schodiště obtížně překonatelným problémem a 100 nebo 200 metrů zacházky velmi vysilující.

Chodec pán kulhá po tramvajové trati na zastávku směr DC.

Sociologický výzkum chování cyklistů ve vybraných lokalitách v centru Prahy

(1) Analýza

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.***