CYKLISTICKÁ DOPRAVA V KONCEPTU NOVÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU

TEXTOVÁ ČÁST – ZÁVAZNÁ (VÝROK)

(1) Koncepce cyklistické dopravy je tvořena vymezenými **koridory cyklistické infrastruktury**.

(2) Vymezené koridory cyklistické infrastruktury vyjadřují vedení páteřních a hlavních cyklotras celoměstského významu.

(3) Koridory cyklistické infrastruktury vymezují plochy, které zahrnují zejména prostory místní komunikace nebo bezprostředně přilehlé pásy území, a další pásy v nezastavěném nebo nezastavitelném území města, kde se ukládá povinnost realizace kontinuálních opatření pro provoz cyklistů stavebního i dopravně-organizačního charakteru.

(4) V konkrétním místě nebo úseku koridoru cyklistické infrastruktury (cyklotras) bude realizováno vhodné pro-cyklistické opatření, zejména s přihlédnutím k intenzitám automobilové dopravy a dle místních podmínek tak, aby byla zajištěna bezpečnost cyklistů a maximální komfort i orientace jejich pohybu. Za splnění regulativu se nepovažuje samostatné osazení informativních značek směrových pro cyklisty bez adekvátních úprav koridoru.

(5) Podmíněně přípustné je řešení v jiné poloze (mimo vymezený koridor) za podmínky, že plnohodnotně nahradí požadované propojení.

(6) Realizace další cyklistické infrastruktury mimo stanovený systém vyjádřený koridory cyklistické infrastruktury je přípustná dle regulativů ploch s rozdílným využitím a vhodná vzhledem k vyvážené dopravní obslužnosti území.

TEXTOVÁ ČÁST – ODŮVODNĚNÍ NÁVRHU

VÝCHOZÍ STAV

V cyklistické dopravě je klíčovým úkolem úspěšně **plánovat nabídku**. Tak, jak byly potřeby cyklistů v minulosti redukovány víceméně na její pojímání v rekreační rovině, sílí v posledních letech tlak na vytvoření příznivějších podmínek k širšímu uplatnění cyklistické dopravy pro každodenní cesty za prací, do škol, za sportem apod. Je snaha integrovat cyklistickou dopravu do infrastruktury města.

Cyklistickou dopravu je třeba vnímat jako důležitou alternativu k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a výrazněji by se mohla uplatnit i v regionu. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má stoupající tendenci a tomuto trendu je třeba přizpůsobovat služby i plánování nabídky v dopravě. Vývoj dopravy v Praze však není z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel optimální. Silniční motorová doprava, osobní i nákladní, v posledních deseti letech silně vzrostla, zvýšil se počet vozidel a především jejich výkon. Podíl cyklistické dopravy na přepravě osob oproti tomu zůstal na zanedbatelných, resp. nevyjádřitelných hodnotách. Je nutné, aby pozornost byla kromě podpory řešení problémů motorizované dopravy namířena na celé spektrum dopravních modů.

☐ V roce 1993 schválila Rada hl. m. Prahy *Koncepci základního systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy*, která předpokládala realizaci cca 400 km cyklotras. Síť městských páteřních cyklotras spojujících důležité body (nádraží, stanice metra, sportovní stadiony, kulturní památky, vysoké školy atd.) měla být vybudována do roku 2000, nezahrnovala však místní vazby ani rekreační trasy, ty měly být ponechány na iniciativě městských částí. Tuto koncepci převzal a rozšířil Územní plán hl. m. Prahy z roku 1999. V Zásadách dopravní politiky hl. m. Prahy, přijatých ZHMP v roce 1996, byl za jeden z hlavních úkolů stanoven nárůst objemu cyklistické dopravy na několikanásobek. Plánovaný rozsah cyklistických tras se v následujícím období nepodařilo realizovat. V roce 2003 Rada HMP schválila aktualizovaný základní systém cyklistických tras (s prodloužením na cca 440 km) a realizaci posílila výslovným uložením úkolu zohledňovat cyklistickou dopravu při výstavbě a rekonstrukcích pozemních komunikací. Současně vyznačené úseky cyklistických tras z minulých období negarantují řešení tras formou stezek pro cyklisty, pruhů pro cyklisty nebo jiných opatření, která mají být předmětem naplnění koncepce řešení celoměstsky významných tras.

KONCEPCE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY

Z hlediska územního plánování se potřeba rozvoje bezpečné infrastruktury pro cyklistickou dopravu **plošně obsluhující město** dotýká především specifikace tras – koridorů, kde se mají příslušná opatření přednostně realizovat. Návrh cyklistické dopravy musí být nedílnou součástí řešení dopravní soustavy města a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu územní plán stanovuje v Praze vytvoření ucelené sítě cyklotras, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb, zahrnující obě funkce cyklistické dopravy - dopravní i rekreační.

Základem vymezeného systému je kategorizace cyklotras, již dříve schválená Radou hl. m. Prahy, přičemž pro úroveň územního plánu jsou vybrány zejména trasy celoměstského významu, tvořené skupinou tzv. páteřních cyklotras (I. třídy) a

hlavních cyklotras (II. třídy). Místní úroveň cyklotras (III. třídy) se ponechává mimo závazný regulativ územního plánu jako vrstva vyplývající z místních podmínek. Jako samostatné kategorie lze chápat izolované cyklostezky (nejsou součástí sítě cyklotras, např. okruhy v parcích).

Páteřní cyklotrasy tvoří základní kostru pro cyklistickou dopravu v Praze. Slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města i pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní i rekreační funkci. Pokud možno sledují přirozené linie terénu (vodní toky, terasy), což umožní jejich sklonově příznivý průběh. Osou systému jsou cyklotrasy podél Vltavy, levobřežní a pravobřežní. Na trasy podél Vltavy navazují radiály, vedené především podél potoků, případně po hřebenech. Celý systém páteřních tras propojují severojižní tangenty.

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

Místní cyklotrasy slouží k plošné obsluze území, zajišťují napojení na celoměstskou síť. Dále zahrnují čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem. Tyto cyklotrasy nejsou v územním plánu obsaženy a jejich realizace se předpokládá v různých plochách s rozdílným způsobem využití v souladu s jejich regulativy.

Místní doplňková síť a vazby sice nejsou v územním plánu vyjádřeny, ale jejich vznik se předpokládá a doporučuje, aby vznikla plnohodnotná infrastruktura pro cyklistickou dopravu plošně obsluhující město.

- Cyklistické trasy vymezené v územním plánu jsou chápány a předepsány jako **liniové koridory pro kontinuální infrastrukturu vhodně upravenou speciálně pro pohyb cyklistů** (formou cyklistických pruhů a pásů na komunikacích v hlavním i přidruženém dopravním prostoru, samostatných stezek pro cyklisty nebo smíšených stezek pro pěší a cyklisty, přejezdů komunikací, opatření na světelně řízených křižovatkách, provozu cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací a v pěších nebo obytných zónách apod.). **Ve vyznačených trasách (koridorech) je realizace opatření nezbytná.**

Síť **koridorů cyklistické infrastruktury** vychází z principu plánování nabídky vhodné dopravní infrastruktury a vytváření prostředí s vyváženou dopravní obslužností a vyrovnanými podmínkami pro jednotlivé druhy dopravy v souladu s dopravní strategií města i státu.

Koridory cyklistické infrastruktury zahrnují cyklistické trasy sloužící dopravní, rekreační i smíšené funkci, proto souběh koridorů v některých územích a lokalitách není závadou plánu, nýbrž záměrnou koncepcí vyplývající ze znalosti místních podmínek.

Úseky koridorů cyklistické infrastruktury, které reflektují a současně do návrhu potvrzují již realizovaná opatření pro cyklisty, mohou mít charakter polohově přesněji vymezené linie; jinak platí, že jsou v grafice standardně vázány zpravidla na osu komunikace, již má cyklistická infrastruktura sledovat.

Koridory cyklistické infrastruktury **nestanovují konkrétní provedení** opatření pro provoz cyklistů a neurčují přesnou polohu či způsob průjezdu cyklistů prostorem místních komunikací, popřípadě v bezprostředně sousedním území, ale stanoví požadavek na řešení místu odpovídající cyklistické infrastruktury.

Od stanovených koridorů se lze při rozhodování v území **odchýlit pouze v případech**, kdy se prokáže objektivní nerealizovatelnost vhodného opatření v rámci stanoveného koridoru, nebo bude nalezeno vhodnější propojení uzlů ve stanovených trasách, vyhovující svým charakterem dopravní nebo rekreační či smíšené funkci cyklotrasy a všeobecné podmínce regulativů ploch s rozdílným využitím. Odlišné řešení oproti regulativu koridoru cyklistické infrastruktury musí být doloženo návrhem alternativního vhodného řešení stopy v území. V opačném případě trvá nadále požadavek na řešení cyklistické infrastruktury v rámci koridorů v původní stopě dle územního plánu.

Zapracování následných korekcí průběhu koridorů cyklistické infrastruktury se předpokládá v rámci aktualizace územního plánu, zejména na podkladě přijatých odchylných řešení a podrobnějších prověření.

Předseda Komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu
Ing. Pavel Polák
Magistrát hl. m. Prahy
odbor kanceláře primátora
Mariánské nám. 2, Praha 1, 110 00
tel.: 23600 2135 (sekretariát), 605 287 269, e-mail: cyklo@cityofprague.cz