

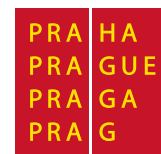
# STANDARDY AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE



**M**  
MOTT  
MACDONALD

VOJTĚCH  
NOVOTNÝ  
mobility consultancy & advisory

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G



Tyto Standardy aktivní mobility Praze přímo navazují na Strategii aktivní mobility Praze, hlavní strategický dokument hl. m. Prahy pro oblast aktivní mobility (pěší cyklistické dopravy). Byly schváleny Radou hl. m. Prahy prostřednictvím Usnesení RHPM č. 1859 ze dne 1.8.2022.

Implementace těchto Standardů je úkolem Magistrátu hl. m. Prahy, relevantních příspěvkových organizací hl. m. Prahy společností majetkovém portfoliu hl. m. Prahy, to zejména při rozvojových aktivitách území při zadávání investičních akcí ve veřejných prostranstvích.

## Jaký je účel tohoto dokumentu?

Tyto Standardy pro aktivní mobilitu v Praze definují konkrétní principy, pravidla a parametry pro plánování, navrhování a projektování infrastruktury pro pěší a cyklisty, respektive všechny uživatele aktivní mobility na území hl. m. Prahy. V tomto smyslu jsou „prováděcím“ dokumentem Strategie aktivní mobility v Praze, a to zejména v příslušných částech tematických oblastí 2. Snadná propustnost území a dosažitelnost významných cílů, 3. Ulice atraktivní pro aktivní mobilitu, 4. Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility a 7. Bezpečné a aktivní cesty dětí a mladých lidí do škol i za dalšími aktivitami. ↗ *Strategie aktivní mobility v Praze, kapitola 3*

Tyto Standardy nenahrazují právní či technické normy, ani stávající platné strategické a koncepční dokumenty hl. m. Prahy, ale doplňují je, upřesňují a především definují „standard“ řešení pěší a cyklistické infrastruktury pro území Prahy, který Praha rozhodla mít s ohledem na její strategické cíle vyšší (kvalitnější) než definují národní předpisy. ↗ *Strategický plán hl. m. Prahy,* ↗ *Plán udržitelné mobility Prahy a okolí,* ↗ *Strategie aktivní mobility v Praze*

V tomto smyslu mají tyto Standardy více cílových skupin, které představují veškeré strany a subjekty zainteresované v oblasti řešení dopravy a podoby ulic a veřejných prostranství.

Tyto standardy obsahují základní principy projektování se zřetelem na aktivní mobilitu, přičemž následně jsou rozděleny do dvou hlavních částí – Standardy vytváření kvalitních podmínek pro pěší v Praze ↗ *kapitola 2, str. 19* a Standardy vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty v Praze ↗ *kapitola 3, str. 37*. Tyto dvě části však spolu souvisí, jsou vzájemně provázané a principy, pravidla a standardní parametry definované v těchto standardech je třeba aplikovat ve vzájemné koordinaci. Tím je zajištěno vytváření kvalitních podmínek nejen pro pěší a cyklisty, ale i všechny ostatní typy uživatelů aktivní mobility.

Tyto standardy definují optimální stav a parametry, ke kterým je třeba směřovat a které musí být splněny vždy, pokud se jedná o novostavbu či rekonstrukci ulice či veřejného prostranství. V zájmu „ambulantního“ vyřešení problematického místa či v zájmu zajištění kontinuity opatření pro pěší a cyklisty i v místech, které ještě rekonstrukcí neprošly, je možné dočasně zřizovat i opatření, která nejsou v souladu s těmito standardy. Vždy však musí být v souladu s platnou legislativou a příslušnými technickými normami.

subjekt	význam a použití Standardů pro aktivní mobilitu v Praze
<b>koncepční pracoviště hl. m. Prahy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o závazná metodická pomůcka pro koncepční plánování aktivní mobility na území hl. m. Prahy</li> <li>o jeden z metodických podkladů pro posuzování souladu konkrétních projektů se Strategií aktivní mobility v Praze, a tedy zda je projekt způsobilý pro financování z rozpočtu hl. m. Prahy</li> </ul>
<b>investoři do veřejných prostranství zřizování hl. m. Prahou</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o metodický podklad, který by měl být závaznou součástí jakéhokoliv zadání projektové přípravy investic do veřejných prostranství a infrastruktury pro pěší a cyklisty</li> </ul>
<b>městské části</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o metodická pomůcka pro koncepční plánování aktivní mobility na území městské části</li> <li>o metodický podklad, který by měl být součástí jakéhokoliv zadání projektové přípravy investic do veřejných prostranství a infrastruktury pro pěší a cyklisty realizovaných městskou částí</li> <li>o podpora pro strategické dokumenty v oblasti dopravy zadávané městskou částí (například generely cyklistické či pěší dopravy, ale i další relevantní strategické a koncepční dokumenty)</li> </ul>
<b>projektanti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o metodická pomůcka při projektování úprav ve veřejném prostoru na území hl. m. Prahy</li> <li>o definice principů a konkrétních parametrů infrastruktury pro pěší a cyklisty nad rámec národních technických předpisů</li> <li>o podpora argumentace a projednávání konkrétního projektu</li> </ul>
<b>orgány státní správy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o informace o svrchované vůli samosprávy o nastavení kvalitativních parametrů a standardních řešeních infrastruktury pro aktivní mobilitu</li> <li>o informativní podklad pro případné posouzení koncepčnosti návrhu (není primárním úkolem státní správy)</li> </ul>
<b>Pražané (široká veřejnost)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o shrnutí moderního know-how při realizaci infrastruktury pro aktivní mobilitu v uličním prostoru a dalších veřejných prostranstvích,</li> <li>o informace o principech řešení, standardech a parametrech infrastruktury pro aktivní mobilitu, které by veřejná správa v Praze měla zajistit, respektive, které by Pražané měli po veřejné správě vyžadovat</li> <li>o znalostní podklad pro účast veřejnosti při participaci konkrétních projektů</li> </ul>

# Jak s tímto dokumentem pracovat?

Tyto standardy jsou rozděleny do několika částí, které jsou vzájemně provázané. Veškerá ustanovení, principy a pravidla obsažená v těchto standardech je třeba vykládat a uplatňovat v kontextu celých těchto standardů, nikoliv z tohoto kontextu vytrženě.

1

## Projektování se zřetelem na aktivní mobilitu

Obsahuje **základní pravidla a principy** projektování se zřetelem na aktivní mobilitu, které by každý projektant, úředník veřejné správy či člen odborné veřejnosti měl znát. Respektovány musí být při řešení jakéhokoliv uličního či jiného veřejného prostranství v Praze, aby byly naplněny definované strategické cíle a především, aby dané prostranství bylo příjemné a bezpečné pro všechny uživatele aktivní mobility.

Z těchto důvodů je dobré se k první kapitole vracet.

2

## Standardy vytváření kvalitních podmínek pro pěší v Praze

Tato kapitola obsahuje základní zásady a parametry vytváření kvalitních podmínek pro pěší a zároveň obsahuje **rozhodovací tabulky, jaký způsob řešení pohybu pěších je možné** v Praze zvolit v závislosti na typu ulice či veřejného prostranství a na hierarchii pěších vazeb v území.

3

## Standardy vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty v Praze

Tato kapitola obsahuje základní zásady a parametry vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty a zároveň obsahuje **rozhodovací tabulky, jaký typ cyklistických opatření je možné** v Praze zvolit v závislosti na typu ulice či veřejného prostranství a na hierarchii cyklistických tras v území.

4

## Přehled typů opatření pro aktivní mobilitu

Obsahem této kapitoly jsou „listy“ jednotlivých typů opatření, které obsahují **konkrétnější pravidla jejich užití, návrhové parametry dle pražského standardu a související kontext** nad rámec běžných ustanovení technických norem a podmínek.

5

## Další specifická pravidla řešení aktivní mobility

Tato kapitola obsahuje **podrobnosti ke specifickým tematickým oblastem**, jako například k přechodům pro chodce a místům pro přecházení, oblastem zastávek a přestupních bodů veřejné dopravy, materiálů povrchů či problematiky parkování jízdních kol.

Při navrhování uličního či jiného veřejného prostranství na území Prahy je třeba zajistit naplnění principů a pravidel projektování se zřetelem na aktivní mobilitu. Konkrétní podobu tohoto prostranství z hlediska řešení pohybu pěších a cyklistů určí výše uvedené rozhodovací tabulky. Je třeba nejdříve použít rozhodovací tabulku pro volbu řešení pohybu pěších a následně dle rozhodovací tabulky pro volbu typu cyklistického opatření vybrat vhodnou kombinaci možných opatření. Tím je následně určena podoba prostranství (minimálně z hlediska aktivní mobility). Parametry jednotlivých typů opatření jsou následně definovány v kapitole 4, respektive v kapitole 5.

Pokud by byl shledána jakákoliv část těchto standardů v rozporu s legislativou či právně závaznými ustanoveními technických norem, uplatní se pravidla dle těchto nadřazených právních a technických norem.

## Obsah

<b>1/</b>	<b>Projektování se zřetelem na aktivní mobilitu .....</b>	<b>9</b>
<b>2/</b>	<b>Standards vytváření kvalitních podmínek pro pěší v Praze .....</b>	<b>19</b>
<b>3/</b>	<b>Standards vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty v Praze .....</b>	<b>37</b>
<b>4/</b>	<b>Přehled typů opatření pro aktivní mobilitu.....</b>	<b>55</b>
	Pěší zóna .....	56
	Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů.....	57
	Sdílený prostor (zóna setkávání) .....	58
	Chodník.....	61
	Živý chodník.....	62
	Dánský pás .....	64
	Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty.....	66
	Ochranný pruh pro cyklisty.....	68
	Stezka pro chodce .....	70
	Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol .....	71
	Stezka pro chodce a cyklisty (společná) .....	72
	Stezka pro cyklisty .....	73
	Zóna 30 .....	75
	Cykloobousměrka .....	78
	Cyklistická ulice.....	79
	Obytná zóna.....	82
<b>5/</b>	<b>Další specifická pravidla řešení aktivní mobility .....</b>	<b>85</b>



# PRO JEKTO VÁNÍ

**Projektování se zřetelem  
na aktivní mobilitu**

1/

Vytváření atraktivních podmínek pro aktivní mobilitu úzce souvisí s problematikou plánování města, dopravních sítí a infrastruktury i s navrhováním a projektováním konkrétních uličních či dalších veřejných prostranství. Cílem Prahy je ve všech těchto oblastech významně zohledňovat potřeby uživatelů aktivní dopravy.

➤ *Strategie aktivní mobility v Praze*

Jedním ze základních nástrojů vytváření atraktivních podmínek pro aktivní mobilitu v ulicích a dalších veřejných prostranství je do značené míry změna přístupu k jejich navrhování a projektování. Řada relevantních českých právních a technických norem pohlíží na ulici jako na dopravní infrastrukturu a primárně řeší pohyb „vozidel“. Tento přístup je již zastaralý. Moderní přístup k projektování ulic a veřejných prostranství je skutečně komplexní problematikou zahrnující jak dopravně-inženýrské aspekty, tak urbanisticko-architektonické aspekty a zohledňující všechny funkce a všechny typy uživatelů prostranství. Právě přechod od zaměření na „vozidla“ směrem k zaměření na jednotlivé typy uživatelů prostoru je průvodním prvkem moderního městského inženýrství a jde ruku v ruce s podporou aktivní mobility.

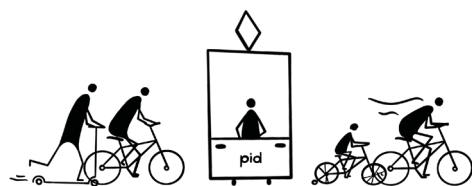
## Ulice a veřejná prostranství je třeba projektovat se zaměřením na lidi, nikoliv vozidla.

Konkrétní optimální uspořádání uličního prostoru vždy závisí na řadě faktorů – urbanistické struktuře, typu a funkčním využití území, typu ulice a jejím významu, podobě parteru, poloze ohnisek

koncentrace lidí (stanice a zastávky veřejné dopravy, významné cíle) i kontextu dopravních sítí a infrastruktury. I přes to, že v tomto kontextu má Praha různé druhy městských struktur, tak bude při projektování ulic a dalších veřejných prostranství uplatňovat následující prioritizace potřeb jednotlivých uživatelů:



1/ Chodci



2/ Uživatelé veřejné dopravy, cyklisté a další uživatelé aktivní mobility



3/ Lidé, kteří podnikají a poskytují služby městu a jeho obyvatelům



4/ Lidé v prostředcích individuální motorové dopravy (osobní automobily)

Při projektování uličního prostoru a dalších typů veřejných prostranství je vždy zapotřebí uplatňovat celostní přístup. Obecně není vhodné rekonstruovat veřejná prostranství po dílčích částech bez jejich celkového zkvalitnění a žádoucího přerozdělení dopravních ploch. Dílčí úpravy, lokální zlepšení a dočasná, nestavební řešení jsou samozřejmě možná a žádoucí, byť je třeba je vnímat jako „ambulantní“ řešení napravující ty nejzásadnější závady současného stavu, nikoliv jako cílový stav. Důležitým aspektem je, že při projektování jakýchkoliv veřejných prostranství je třeba vytvářet kvalitní podmínky pro všechny skupiny uživatelů aktivní mobility.

## Ulice i další veřejná prostranství je třeba řešit jako celek s vyváženým vztahem jeho jednotlivých funkcí se zohledněním kvalitních podmínek pro aktivní mobilitu, respektive všechny skupiny jejich uživatelů.

V případě, že prostorové podmínky neumožňují vytvořit kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu a provoz veřejné dopravy a současně splnit i další požadavky na uliční prostor kladené, postupuje se standardně dle následující sekvence kroků, dokud není vytvořen dostatečný prostor pro zajištění kvalitních podmínek pro aktivní mobilitu a provoz veřejné dopravy:

- 1/ omezení parkování (snížení počtu parkovacích míst, z kolmého stání podélné, z oboustranného parkování jednostranné...)
- 2/ vyloučení parkování
- 3/ omezení individuální automobilové dopravy
- 4/ vyloučení individuální automobilové dopravy
- 5/ omezení pobytových prvků a prvků mobiliáře
- 6/ omezení komfortu průjezdu cyklistů

## ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Důraz na kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu definuje i samotná ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“, a to nejen v předmluvě, ale i ve vlastních normových ustanoveních:

Prostory místních komunikací jsou nejdůležitější veřejné prostory v obcích (městech) všech velikostí. Ve velké míře vtiskují obci její jedinečnost a prožitek daného okolního prostředí. Tyto prostory neslouží jenom dopravě, nýbrž poskytují také rámec rozmanitým jiným projevům života, což se projevuje nejrůznějšími požadavky a funkcemi ...

### Předmluva k ČSN 73 6110

Ustanovení 4.1.1. (Všeobecné zásady řešení místních komunikací)

Účelem projektování místních komunikací je zajištění co největší bezpečnosti všech účastníků dopravy v obcích, zejména chodců a cyklistů a vytvoření takových podmínek, aby prostor místní komunikace funkčních skupin B, C, D plnil v obci ve vzájemné rovnováze jak funkci dopravní, tak obslužnou a přiměřeně i pobytovou a společenskou v závislosti na významu té které komunikace a v závislosti na prostoru obce, kterým komunikace prochází.

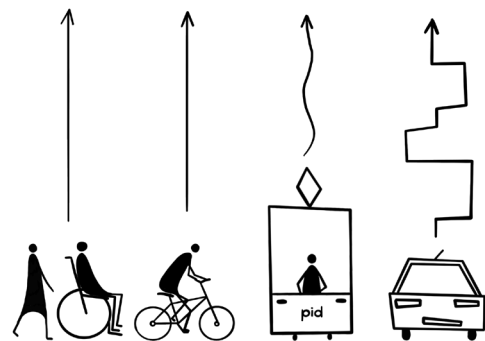
Ustanovení 8.1.2: (...) Příčné uspořádání prostoru místní komunikace při rekonstrukcích v omezeném prostoru musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.

Uživatelé aktivní mobility využívají k přesunu svoji fyzickou aktivitu – ať už se jedná o chůzi nebo jízdu na dopravním prostředku, který pro svůj pohyb vyžaduje zapojení svalů. Uživatele aktivní mobility tak představují chodci, cyklisté, jezdci na koloběžkách, skateboardech, kolečkových bruslích, monokolech a dalších obdobných prostředcích aktivní mobility, a to všech věkových skupin a úrovní zkušeností. Různé skupiny uživatelů aktivní mobility mají z logiky věci různé potřeby, které je však nutné uspokojivě vyřešit.



Shodný přístup je uplatňován při řešení prostupnosti území jednotlivými druhy dopravy, kdy prostupnost území pro aktivní mobilitu má nejvyšší prioritu.

**Základní princip řešení prostupnosti území je: čím je mód dopravy šetrnější, ohleduplnější k životnímu prostředí a městotvornější, tím má zajištěnou vyšší prostupnost územím.**



Ruku v ruce s vytvářením ulic atraktivních pro aktivní mobilitu a s principem vyšší prostupnosti území pro udržitelné módy dopravy jde i zvyšování bezpečnosti uživatelů aktivní mobility. Ti jsou totiž nejzranitelnějšími uživateli uličních a dalších veřejných prostranství.

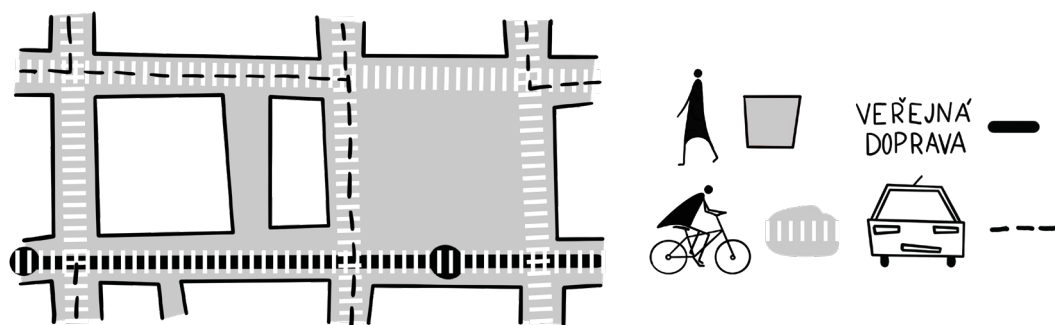
## Klíčová sdělení pro projektanty





**Prostředky ke zvyšování bezpečnosti jsou: zklidňování dopravy, snižování rychlosti motorové dopravy, důsledné přiznávání přirozených vazeb při jejich křížení s motorovou dopravou či vyloučení automobilové dopravy z významných veřejných prostranství.**

V tomto kontextu Praha uplatňuje principy zklidňování dopravy a plošného snižování rychlosti motorové dopravy prostřednictvím zón 30 a obytných zón a omezení či vyloučení motorové dopravy z významných veřejných prostranství.



60 km/h



50 km/h



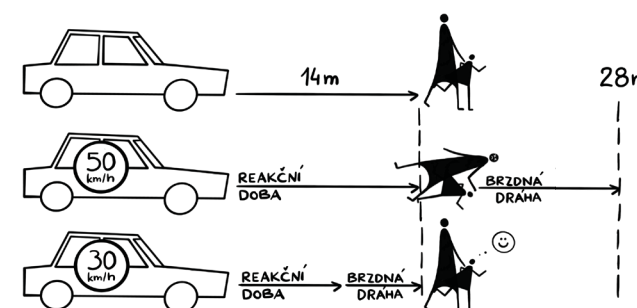
30 km/h

**Šíře vidění při různých rychlostech**

Schopnost řidiče dostatečně vnímat okolí je při rychlosti 30 km/h (v zónách 30), respektive 20 km/h (ve sdílených prostorech či obytných zónách), násobně větší, než při rychlosti 50 km/h, což má výrazně pozitivní vliv na bezpečnost nemotorových účastníků silničního provozu. Při jízdě rychlostí 30 km/h lze totiž v případě nutnosti zastavit vozidlo tam, kde při rychlosti 50 km/h vozidlo ani nezačne brzdit. Obecně platí, že při zvyšování rychlosti vozidla nad 30 km/h o každý 1 km/h se zvyšuje riziko smrti chodce při střetu s vozidlem o 4 – 5 %.<sup>1</sup>

**ČSN 73 6110: Zóny 30 jako základní nástroj zklidňování dopravy**

[...] Základním nástrojem zklidňování dopravy na obslužných komunikacích je snižování dovolené rychlosti na 30 km/h, tj. navrhování zón s omezenou rychlostí. [...]



<sup>1</sup> NACTO. Global Designing Cities Initiative. Global Street Design Guide. Island Press 2016. ISBN 9781610917018



## Veřejná prostranství při významných cílech dopravy v území budou primárně řešena s prioritou aktivní mobility formou sdílených prostorů či s vyloučením automobilové dopravy.

Jako výraz podpory aktivní mobility při cestách „zdroj-cíl“ i při cestách kombinovaných s veřejnou dopravou Praha systematicky realizuje veřejná prostranství či úseky ulic při významných cílech v území (úřady, školy, komunitní centra, kulturní instituce, obchodní či administrativní centra, stanice či zastávky metra a železnice) formou upřednostňující aktivní mobilitu a veřejnou dopravu, tedy ve formě pěších zón (s povoleným vjezdem cyklistů) zajišťující vyloučení motorové dopravy či formou sdílených prostorů.

## Vybrané právní a technické normy relevantní k projektování infrastruktury pro aktivní mobilitu v Česku

- o Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
  - o Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích
- o Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
  - o Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- o Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (účinnost do začátku účinnosti nového stavebního zákona - viz níže)
  - o Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (účinnost do začátku účinnosti nového stavebního zákona - viz níže)
- o Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon
- o Nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, Pražské stavební předpisy
- o ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- o ČSN 73 6102 Projektování křižovatek pozemních komunikací
- o TP 103 Navrhování obytných a pěších zón
- o TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- o TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- o TP 218 Navrhování zón 30

## Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy

Hlavním koncepčním a metodickým dokumentem pro celostní přístup k uličním prostorům a dalším veřejným prostranstvím je Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy.

➔ [manual.iprpraha.cz](http://manual.iprpraha.cz)



PĚŠÍ

2/

## Standardy vytváření kvalitních podmínek pro pěší v Praze

- Zásady vytváření kvalitních podmínek pro pěší
- Hierarchie pěších tras na území Prahy
- Dopravně-inženýrská řešení pohybu chodců

## 2/ Standardy vytváření kvalitních podmínek pro pěší v Praze

Chodcem je každá lidská bytost. Chůze je nejpřirozenějším pohybem člověka, a také první samostatným pohybem dětí. Prostředí s kvalitními a atraktivními podmínkami pro chůzi je především kvalitní místo pro život.



**Cílem hl. m. Prahy je pro obyvatele i návštěvníky města vytvářet atraktivní pěší trasy a zkvalitňovat veřejná prostranství jako podporu aktivního, zdravého a udržitelného života v metropoli.**

Strategickými cíli hl. m. Prahy je rozvoj veřejné dopravy, systematická podpora pěší dopravy a kombinování pěší dopravy a veřejné dopravy jako nástroj udržitelné mobility, zkvalitňování veřejných prostranství, zlepšení lidského zdraví i posílení společenské soudržnosti.  
↗ *Strategie aktivní mobility v Praze*

**Pěší plochy musí být dostatečně dimenzované tak, aby byl kromě pohybu umožněn také rozvoj pobytových aktivit, aktivního partneru a celkového oživení venkovního prostoru.**

### Chodci

Řešení pohybu pěších na veřejných prostranstvích musí zohledňovat všechny skupiny uživatelů, včetně splnění podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.



### Zásady vytváření kvalitních podmínek pro pěší

Pěší trasy v území musí být především pro chodce **příjemné, bezpečné a přímé**. Chodci se pohybují nejpomaleji ze všech uživatelů veřejných prostranství a intenzivně vnímají (pozitivně i kriticky) všechny aspekty pěší trasy. Kvalitní prostor pro pěší proto musí být součástí všech ulic i dalších veřejných prostranství. Zároveň, pěší propojení v území musejí být dostatečně husté a přímé, musí vhodně propojovat zdroje chůze a cíle, respektive ohniska cílů v území navzájem, zkrátka učinit pěší pohyb efektivním.

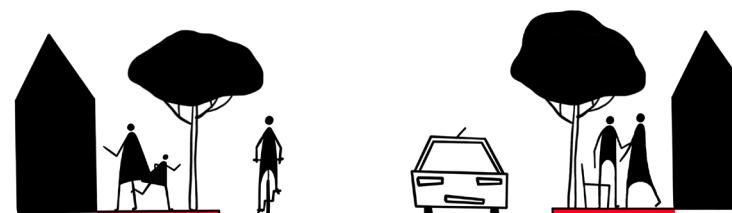
Hlavními zásadami při vytváření kvalitních podmínek pro pěší na území Prahy jsou tyto:

- 1 Každé veřejné prostranství, každá ulice, náměstí, křižovatka či spojnice sídel a městských čtvrtí musí poskytovat dostatečně kvalitní podmínky pro chůzi pro všechny skupiny uživatelů pěší dopravy.
- 2 Veřejná prostranství u významných cílů v území jsou prioritně řešena formou upřednostňující pěší dopravu, respektive aktivní mobilitu.
- 3 Pěší vazby směřující k těmto významným cílům a dalším ohniskům území jsou řešeny formou nadstandardně kvalitních a atraktivních pěších tras.

Z hlediska vlastního řešení pohybu pěších ve veřejném prostranství se uplatňují dva hlavní přístupy:



pohyb pěších po celé šířce prostranství



řešení pohybu pěších prostřednictvím chodníků

## Pohyb pěších po celé šířce uličního prostoru

Řešení uličního či jiného veřejného prostranství umožňující pohyb pěších v celé šířce prostranství je výrazem priority pěších, respektive uživatelů aktivní mobility (standardně je v těchto prostranstvích povolena jízda cyklistů). Veřejné prostranství je vždy řešeno v jedné výškové úrovni s vysokým důrazem na architektonickou i designovou kvalitu prostranství. Vedení veřejné dopravy v takto řešených prostranstvích je nejen možné, ale dokonce žádoucí, neboť zkvalitňuje dopravní obsluhu takových prostranství a podporuje tak udržitelné multimodální dopravní chování kombinující aktivní mobilitu a veřejnou dopravu.



### typy opatření

- pěší zóna (vyloučení automobilové dopravy z veřejného prostranství) ↗ kapitola 4, str. 56 a kapitola 4, str. 57
- sdílený prostor (zóna setkávání\*; umožnění provozu automobilové dopravy formou sdílený prostor s ostatními uživateli) ↗ kapitola 4, str. 58
- lokální úsek ulice s vyloučením motorové dopravy nebo řešený formou sdíleného prostoru

### typické použití

- významná veřejná prostranství
- významné městské třídy a obchodní ulice
- turisticky exponovaná veřejná prostranství
- v okolí významných cílů v území
- spojnice významných cílů v území a stanic a zastávek veřejné dopravy
- přednádražní a předstaniční prostory, prostory přestupních bodů veřejné dopravy

## Pěší zóny, sdílené prostory a veřejná doprava



Veřejná doprava může být naprosto přirozenou součástí pěších zón či sdílených prostorů a často hraje významnou roli zajištění udržitelné dopravní obsluhy lokality. České i zahraniční zkušenosti ukazují, že v pěších zónách může s chodci efektivně koexistovat jak tramvajová doprava, tak i doprava autobusová. Zastávky veřejné dopravy v pěší zóně či ve sdíleném prostoru musí mít realizovanou nástupní hranu o příslušné výšce, jsou tak jedinou výjimkou z pravidla jedné výškové úrovně těchto prostranství.



Pohyb pěší po celé šířce uličního prostoru může být naopak rovněž uplatněn i v klidných ulicích s velmi nízkou intenzitou motorové dopravy v rezidenční zástavbě, a to formou obytné zóny.

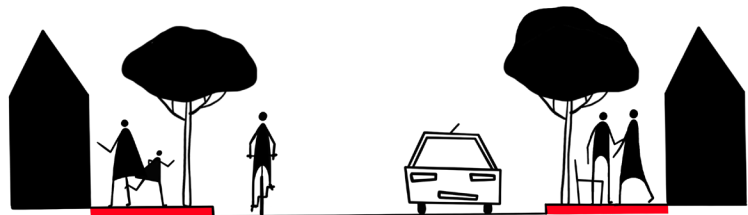
### typy opatření

- obytná zóna ↗ kapitola 4, str. 82

### typické použití

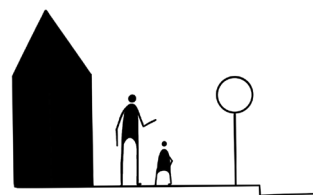
- klidné ulice s nízkou intenzitou motorové dopravy v rezidenční zástavbě

## Řešení pohybu pěších prostřednictvím chodníků



Řešení pohybu pěších prostřednictvím chodníků odpovídá „konvenčnímu“ rozdělení uličního prostoru na vozovku (hlavní dopravní prostor) a chodník (přidružený prostor). Chodníky jsou realizovány po stranách ulice přiléhajících k uliční čáře, vozovka je v tomto uspořádání pro chodce bariérou. Přechody pro chodce a místa pro přecházení, která slouží chodcům k překonávání této bariéry musí být umístovány na logických místech, v logické a přímé návaznosti na pěší vazby v území.

Pro navrhování a projektování řešení pohybu chodců prostřednictvím chodníků musí být dodrženy následující zásady:



0,5-1m

Základem každého chodníku jeho **efektivní šířka**, tedy šířka volného prostoru pro průchod chodců. Efektivní šířka chodníku typicky závisí na intenzitách chodců, **standardně by však neměla klesnout pod 3,00 m.**



2m

Chodník je vhodné rozšířit o pás široký alespoň 2,00 m pro stromořadí. V prostoru pásu mohou „mezi stromy“ být rovněž umístěny stojany pro jízdní kola, další mobiliář, sloupy veřejného osvětlení apod.

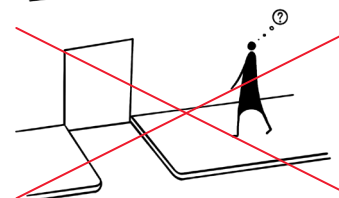
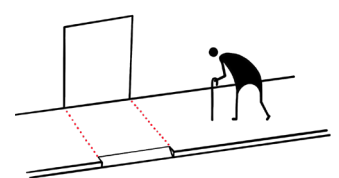
<b>typy opatření</b>	→ chodník ↗ kapitola 4, str. 61
	→ živý chodník ↗ kapitola 4, str. 62
<b>použití</b>	○ klidné a zklidněné ulice (standardně řešené jako zóna 30)
	○ významné ulice s aktivním parterem
	○ ulice bez aktivního parteru zatížené motorovou dopravou



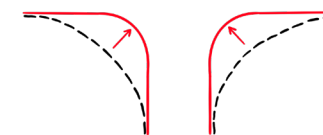
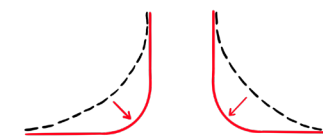
Pokud na chodník navazuje souvislý pás pro parkování automobilů, je vhodné jej prostřídat se stromy. V tomto případě se další prvky mobiliáře (viz výše) umísťují do pásu rozšiřující chodník mezi prostorem efektivní šířky chodníku a pásem parkujících vozidel



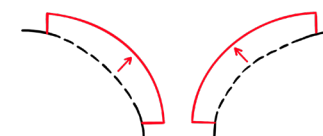
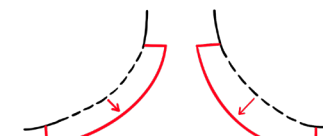
V případě ulice s aktivním parterem se nutné počítat s dalším prostorem pro sezení, předzahrádky a jiné aktivity odehrávající se na hraně ulice a domů, který by neměl zasahovat do efektivní šířky chodníku.



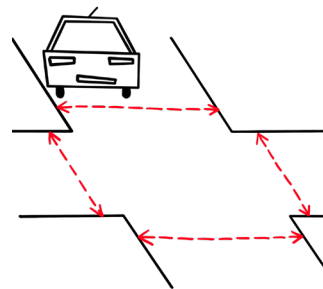
V místě napojení objektu na pozemní komunikaci musí zůstat zachována výšková i půdorysná kontinuita chodníku a nadřazenost pěšího pohybu.



Velikost křižovek a plochy vozovek je obecně žádoucí minimalizovat ve prospěch ploch pro aktivní mobilitu.



Standardním řešením pro zlepšení pěších vazeb a zkrácení délky přecházení (a zároveň zajištění pomalejšího průjezdu vozidel) je rozšíření chodníkových ploch na nárožích. Toto však nesmí být na úkor provozu cyklistické dopravy (v obou směrech).



Přímé pěší vazby musí být zajištěny na všech ramenech křižovanky.

## Hierarchie pěších tras na území Prahy

Hierarchie pěších tras určuje význam chůze v konkrétně řešeném místě, resp. její pozici vůči ostatním druhům dopravy přítomným v dané lokalitě. Při znalosti hierarchie pěší trasy můžeme ve standardech odlišovat mezi takovými formami organizace dopravy, které chůzi jednoznačně upřednostní (pěší zóna), najdou pro ni vstřícné podmínky (sdílený prostor, obytná zóna) nebo zajistí slušný základ (chodník).

Stanovení hierarchie pěších tras pro vymezené území by mělo být provedeno v genelech pěší dopravy, genelech aktivní mobility, genelech veřejných prostranství či obdobných dokumentech. Ty by měly být zpracovány pro části území hl. m. Prahy – typicky pro území městských částí či správních obvodů. Pokud takový generel v řešeném území zpracován není, může se projektant při určení hierarchie pěších tras orientovat podle následující tabulky, shrnující znaky významnějších tras podle různých hledisek. Zařazení pěší trasy mezi prioritní či důležité by pak mělo být obhájeno kombinací vícero znaků v daném místě.



### Hierarchie pěších tras v zastavěném území:

<b>Prioritní pěší trasy</b>	Nachází se v urbanisticky významné lokalitě čtvrtového postavení, obvykle v blízkosti stanice metra, městské železnice či autobusových terminálů. Mezi body zájmu zde najdeme multifunkční obchodní centra, úřady městského významu, nemocnice, vzdělávací instituce uspořádané do kampusu. Příznačná je vysoká koncentrace pracovních příležitostí a/nebo vysoká hustota osídlení. Pokud platí více takových podmínek najednou, může být trasa zařazena do prioritní skupiny.
<b>Důležité pěší trasy</b>	Najdeme je v urbanisticky lokálním postavení, váží se na stanice tramvají nebo přestupní body autobusové dopravy. Mezi body zájmu patří samostatná vzdělávací instituce, divadlo, muzeum či knihovna, obchodní centrum střední velikosti nebo místní zdravotnické zařízení, zařízení sociálních služeb apod. Pro místa na důležitých pěších trasách je obvyklý mix pracovních příležitostí a vyšší hustoty osídlení. Přítomnost většiny těchto znaků indikuje zařazení mezi důležité pěší trasy.
<b>Základní pěší trasy</b>	Představují výchozí návrhový standard pro veškerou infrastrukturu určenou pro chodce v zastavěném území města. Pokud dané místo nesplňuje podmínky k zařazení mezi prioritní či důležité pěší trasy, aplikuje se na něj právě základní řešení návrhových standardů.

### Hierarchie pěších tras v nezastavěném území:

<b>Každodenní trasy</b>	Obvykle tvoří propojení a napojení na zástavbu, mohou odpovídat i běžným uličním prostranstvím. Podstatná je vazba na každodenní potřebu mobility, proto u těchto tras sledujeme blízkost některých bodů zájmu (škola, nákupní příležitost) či návaznost na zastávku veřejné dopravy. Charakter tras předurčuje celoroční a pravidelné využití, vyžaduje tedy zimní údržbu, osvětlení a zpevnění.
<b>Rekreační trasy</b>	Nejčastěji jde o trasy v otevřené krajině, sloužící k propojení zástavby a rekreačních cílů v zázemí města. Nepředpokládá se potřeba jejich využití za ztížených podmínek (tma, déšť, zima), neboť rekreační účel jejich využití chodci není nezbytný.

## Orientační tabulka podmínek lokalit zastavěného území k zařazení jejich pěších tras do jednotlivých skupin

Určení významu trasy pro chodce má více lokální charakter. Nehledáme „dálkové“ spojnice na vzdálenosti několika kilometrů, jako spíše kombinaci urbanistického charakteru, přítomnosti bodů zájmu v území, blízkosti významných zastávek veřejné dopravy a hustoty osídlení či počtu pracovních příležitostí. Současný výskyt několika takových „indikátorů“ v daném místě pak předurčuje význam lokality pro chůzi.

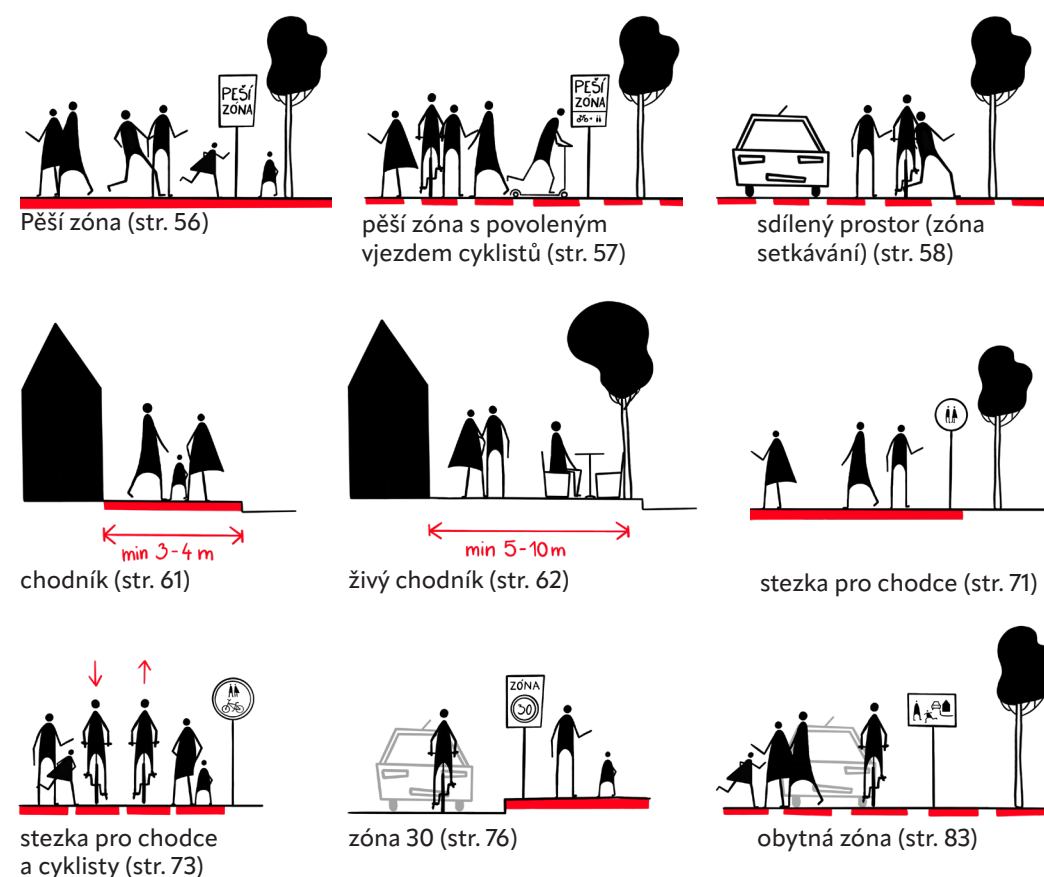
Například odlišností od cyklistických tras je menší ohled na liniový průběh konkrétní pěší trasy a větší důraz na plošně vymezené území, pro které sledujeme určený stupeň hierarchie. Jádrem takového území může být například náměstí nebo nádraží a plošným vymezením pak hlavní přístupové trasy k němu.

znaky	charakteristika	prioritní pěší trasy	důležité pěší trasy
urbanismus	postavení ulice v rámci hierarchie uličních prostranství	→ čtvrtové postavení	→ lokální postavení
mobilita	dostupnost infrastruktury veřejné dopravy	→ stanice metra → vlakové nádraží nebo zastávka → významné uzly tramvajové či autobusové dopravy	→ tramvaj → tramvaj a autobus → P+R → B+R
občanská vybavenost	dostupnost jednotlivých druhů občanské vybavenosti	→ univerzitní kampus → multifunkční arena → obchodní centrum s plochou nad 10 000 m <sup>2</sup> → zdravotní zařízení městského významu → úřad městského významu	→ vysoká, střední, základní škola → dům dětí a mládeže, vysokoškolské koleje → divadlo, kino, koncertní sál, muzeum, galerie → kulturní centrum nebo institut, knihovna → obchodní centrum s plochou nad 1 000 m <sup>2</sup> → obchodní parter v ulici → zdravotní zařízení lokálního významu, objekty sociálních služeb → úřad lokálního významu → významný vyhlídkový bod
pracovní příležitosti	počet pracovních příležitostí na km <sup>2</sup>	→ nad 4 000 pracovních příležitostí na km <sup>2</sup>	→ nad 2 500 pracovních příležitostí na km <sup>2</sup>
hustota zalidnění	průměrná hustota zalidnění na km <sup>2</sup>	→ nad 5 000 obyvatel na km <sup>2</sup>	→ nad 2 500 obyvatel na km <sup>2</sup>

## Dopravně-inženýrská řešení pohybu chodců

Řešení pohybu chodců, respektive projektování infrastruktury pro pěší na území Prahy se primárně řídí platnými českými právními a technickými normami. Ve většině případů se však na území Prahy uplatní, v kontextu významu pěší trasy, typu území, urbanistických a architektonických kvalit místa či jako standardní parametry velkorysejší, než jsou minimální hodnoty dané příslušnými normami.

### Typová opatření pohybu pěších



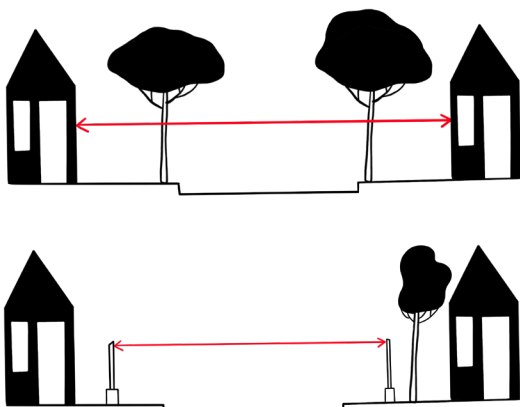
### Volba způsobu řešení pohybu pěších

Volba konkrétního způsobu řešení pohybu pěších v konkrétní ulici či lokalita závisí zejména na typu území a typu a charakteru veřejného prostranství, umístění významných veřejných prostranství a cílů v území a na významu pěší trasy  
 ↗ kapitola 2, str. 26



Oblasti Prahy charakteristické uzavřenou uliční čarou

Volba způsobu řešení pohybu pěších pro oblasti Prahy charakteristické uzavřenou uliční čarou:



Pro oblasti města charakteristické uzavřenou uliční čarou, tedy historické město, kompaktní město, zahradní město a původní sídla a obce ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství, část B*, jsou charakteristické tradiční urbanistickou kompozicí (ulice, náměstí).

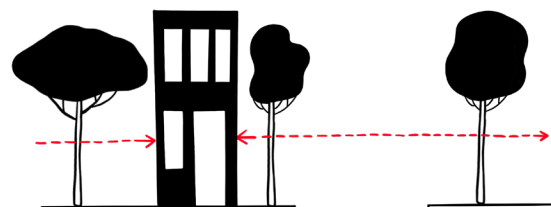


Konkrétní řešení pohybu pěších se pro danou konkrétní lokalitu zvolí dle následující tabulky:

typ veřejného prostranství	významná veřejná prostranství	klidné a zklidněné ulice	významné ulice s aktivním parterem zklidněné	významné ulice s aktivním parterem zatížené motorovou dopravou	ulice bez aktivního parteru zatížené motorovou dopravou
charakteristika	významná veřejná prostranství, přednádražní prostory, plochy před školami a významnými cíli v území, náplavka	obslužné komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110), rychlost 30 km/h	významná urbanistická osa v území, ulice s aktivním parterem s převažující obchodní, společenskou a pobytovou funkcí s přítomností veřejné dopravy i zklidněné motorové dopravy, sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110)	významná urbanistická osa v území, ulice s aktivním parterem rovněž zatížená motorovou dopravou, sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110), rychlost 50 km/h	sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110) bez aktivního parteru, rychlost 50 km/h
prioritní pěší trasy	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ pěší zóna</li> <li>→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů</li> <li>→ sdílený prostor (zóna setkávání*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ pěší zóna</li> <li>→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů</li> <li>→ sdílený prostor (zóna setkávání*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ pěší zóna</li> <li>→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů</li> <li>→ sdílený prostor (zóna setkávání*)</li> <li>→ živý chodník</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ živý chodník</li> </ul> <p>V trase prioritních pěších tras by neměla vést intenzivnější motorová doprava.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ chodník</li> </ul> <p>V trase prioritních pěších tras by neměla vést intenzivnější motorová doprava.</p>
důležité pěší trasy	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ pěší zóna</li> <li>→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů</li> <li>→ sdílený prostor (zóna setkávání*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ sdílený prostor (zóna setkávání*)</li> <li>→ obytná zóna</li> <li>→ zóna 30</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ sdílený prostor (zóna setkávání*)</li> <li>→ živý chodník</li> </ul> <p>Pokud je pohyb pěších řešen prostřednictvím živého chodníku, mohou být úsek ulice před významnými cíli (budovami) lokálně řešeny způsobem výrazněji preferující aktivní mobilitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ pěší zóna (vhodné v případě žádoucího vyloučení průjezdu „tranzitní“ motorové dopravy z ulice)</li> <li>→ sdílený prostor (zóna setkávání*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ živý chodník</li> <li>→ sdílený prostor (zóna setkávání*)</li> </ul> <p>Úseky ulice před významnými cíli mohou být lokálně řešeny (budovami) řešeny způsobem výrazněji preferující aktivní mobilitu:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ chodník</li> </ul>
základní pěší trasy	Významná veřejná prostranství jsou vždy zařazena do kategorie prioritní pěší trasy či důležité pěší trasy.	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ zóna 30</li> <li>→ obytná zóna</li> </ul>	Zklidněné významné ulice s aktivním parterem jsou vždy zařazeny do kategorie prioritní pěší trasy či důležité pěší trasy.	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ živý chodník</li> <li>→ chodník (pouze v případě nižších intenzit chodců či nízkém potenciálu aktivního parteru)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ chodník</li> </ul>

Oblasti Prahy s charakteristikou modernistického města

Volba způsobu řešení pohybu pěších pro oblasti Prahy s charakterem modernistického města:



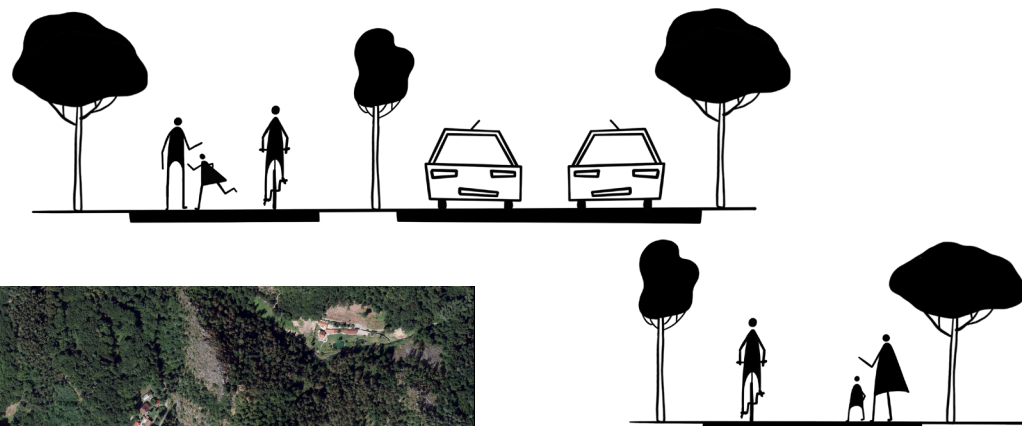
Pro oblasti Prahy s charakterem modernistického města tvořených rozvolněnou zástavbou a volnou uliční čarou (typicky sídliště) je typické, že přirozené pěší vazby v území se často nepřekrývají se sítí komunikací pro motorovou dopravu. V tomto smyslu je třeba k plánování pěší infrastruktury v těchto oblastech přistupovat odlišně než v tradiční městské zástavbě.

To představuje významně vyšší podíl pokrytí pěších vazeb prostřednictvím chodníků či stezek pro chodce (a stezek pro chodce a cyklisty) vedené v prostranstvích modernistického města, v řadě případů až s parkovým charakterem, případě ve velkoryse dimenzovaných „přidružených prostorech“ obslužných komunikací.

Konkrétní řešení se pro danou konkrétní lokalitu zvolí dle následující tabulky:

typ veřejného prostranství	prostory u významných cílů v území	prostor modernistického města bez komunikací pro motorovou dopravu	klidné sídlištní ulice (obslužné komunikace)	komunikace zatížené motorovou dopravou
charakteristika	významná veřejná prostranství, přednádražní prostory, plochy před školami a významnými cíli v území	prostory modernistického města bez komunikací pro motorovou dopravu	obslužné komunikace v sídlišti s rychlostí do 30 km/h (včetně)	sběrné komunikace, rychlost 50 km/h
prioritní pěší trasy	→ pěší zóna (s povoleným vjezdem cyklistů) → rozptylové plochy pro pěší v okolí objektů	→ pěší zóna (s povoleným vjezdem cyklistů) → stezka pro chodce a cyklisty nadstandardně prostorově komfortní	→ pěší zóna (s povoleným vjezdem cyklistů) → sdílený prostor (zóna setkávání*)	V trase prioritních pěších tras by neměla vést intenzivnější motorová doprava.
důležité pěší trasy	→ pěší zóna (s povoleným vjezdem cyklistů) → rozptylové plochy pro pěší v okolí objektů	→ pěší zóna (s povoleným vjezdem cyklistů) → stezka pro chodce a cyklisty nadstandardně prostorově komfortní	→ sdílený prostor (zóna setkávání*) → zóna 30 (s nadstandardně širokými chodníky)  Pokud je pohyb pěších řešen prostřednictvím chodníku, jsou úseky ulice před významnými cíli (budovami) lokálně řešeny způsobem výrazně preferující aktivní mobilitu:  → pěší zóna (vhodné v případě žádoucího vyloučení průjezdu „tranzitní“ motorové dopravy z ulice)	→ chodník (nadstandardně široký)
základní pěší trasy	Prostory u významných cílů v území jsou vždy zařazena do kategorie prioritní pěší trasy či důležité pěší trasy.	→ stezka pro chodce a cyklisty	→ zóna 30 → obytná zóna	→ chodník

Spojnice sídel a městských čtvrtí městskou a příměstskou krajinou



Spojnice městských čtvrtí či sídel příměstskou krajinou s charakterem extravilánu jsou z hlediska pěších vazeb vždy řešeny formou samostatných stezek (stezky pro chodce či stezky pro chodce a cyklisty) vedené podél pozemních komunikací oddělené „zeleným“ pásem, případně stezek zajišťující přímá spojení územím nezávisle na síti komunikací pro motorovou dopravu.

typ pěší trasy	spojnice sídel a městských čtvrtí městskou a příměstskou krajinou
každodenní pěší trasy	→ stezka pro chodce (nadstandardně prostorově komfortní; segregované vedení cyklistů)
	→ stezka pro chodce a cyklisty (nadstandardně prostorově komfortní)
	→ chodník (pouze do rychlosti do 50 km/h v odůvodněných případech)
rekreační pěší trasy	→ stezka pro chodce a cyklisty → vedení chodců po komunikaci se zákazem vjezdu všech motorových vozidel, pokud tento prostor vyhoví bezpečnému pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace (předpokládá se udílení výjimek pro dopravní obsluhu, lesní správu apod.)



# CY KLO

3/

## Standardy vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty v Praze

- Zásady řešení cyklistické infrastruktury v Praze
- Hierarchie cyklistické infrastruktury na území Prahy
- Dopravně-inženýrská řešení provozu cyklistů na komunikační síti Prahy

## 3/ Standardy vytváření kvalitních podmínek pro cyklisty v Praze

Cyklistická doprava je nedílnou a důležitou součástí dopravního systému Prahy. Rozvoj cyklistické dopravy je důležitým nástrojem udržitelné mobility, zlepšení životního prostředí i lidského zdraví, stejně tak jako zvyšování kvality veřejných prostranství a rozvoje lokální ekonomiky i sociálních vazeb.

Strategickými cíli hl. m. Prahy je zvýšení počtu cest realizovaných prostřednictvím cyklistické dopravy (respektive kombinací cyklistické dopravy, pěší dopravy a veřejné dopravy) a zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.

↗ *Strategie aktivní mobility v Praze*

Veškeré plánování, projektování i realizace cyklistické infrastruktury musí být činěna se zřetelem k těmto cílům a za účelem vytvořit pro Pražany i návštěvníky Prahy kvalitní podmínky pro jízdu na kole po celém území města.

**Cílem hl. m. Prahy je vytvořit pro obyvatele i návštěvníky města kvalitní podmínky pro jízdu na kole po celém území metropole.**



### Zásady řešení cyklistické infrastruktury v Praze

Řešení pohybu cyklistů v širším území i v detailu uličního prostoru, respektive projektování cyklistické infrastruktury samostatné i jakou součástí celkového řešení veřejného prostranství musí naplňovat tato základní kvalitativní kritéria:

#### spojitost

Cyklistická infrastruktura tvoří soudržný a spojitý celek a propojuje všechny výchozí a cílové body, do kterých mohou cyklisté směřovat, a to bez míst s naprostou absencí řešení pro cyklisty nebo výraznými propady jeho kvality.

#### přímost

Cyklistická infrastruktura nabízí cyklistům vždy co nejpřímější trasu, optimálně bez ztracených spádů a vzdáleností.

#### atraktivita

Cyklistická infrastruktura je vždy navržena tak, aby respektovala charakter veřejného prostranství, kterým prochází a zároveň byla atraktivní a pocitově příjemná pro všechny skupiny uživatelů cyklistické dopravy.

#### bezpečnost

Cyklistická infrastruktura je realizována v souladu s principy bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zároveň přehledně vymezuje prostor pro pohyb cyklistů a jasně jej označuje (zejména vodorovným dopravním značením).

#### komfort

Cyklistická infrastruktura je navrhována a realizována s orientací na její uživatele. Cyklisté by při jejím používání měli zažívat co nejméně nepříjemností – samozřejmostí by měl být kvalitní a udržovaný povrch či komfortní šířkové uspořádání, přiměřené sklony, dostatek cyklostanů v krátké docházkové vzdálenosti, respektive dostupnost kvalitního parkování pro jízdní kola.

#### rychlost

Cyklistická infrastruktura umožňuje cyklistům dosažení přiměřené cestovní rychlosti, a to jak prostřednictvím hierarchizace cyklistické sítě, návrhových parametrů cyklistické infrastruktury či přednosti v jízdě nebo zohlednění provozu cyklistů při světelném řízení křižovatek.

Cyklistická infrastruktura v Praze musí vytvářet kvalitní podmínky pro krátké lokální cesty od dveří ke dveřím, pro delší cesty na kole pro město i při dojíždění z/do sídel v okolí Prahy, pro efektivní kombinování cest na kole s veřejnou dopravou i podmínky pro rekreační vyjížďky na kole, cykloturistiku a sportovní cyklistiku.

↗ *Strategie aktivní mobility v Praze, kapitola 1*

Hlavními zásadami pro navrhování a projektování cyklistické infrastruktury v Praze jsou:

**1** Podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb cyklistů musí být vytvořeny v každé ulici a na každé spojnici městských čtvrtí či sídel v příměstské krajině nebo v jejich těsném souběhu.

**2** Páteřní celoměstské trasy, stejně jako důležité lokální cyklistické trasy musí být realizovány ve vyšším kvalitativním standardu.

**3** Prvky cyklistické infrastruktury na sebe musí logicky navazovat, být spojitě a celkové řešení pohybu cyklistů musí zohledňovat všechny kategorie cyklistů – od nezkušeného po zkušeného, od pětiletého dítěte po seniora.



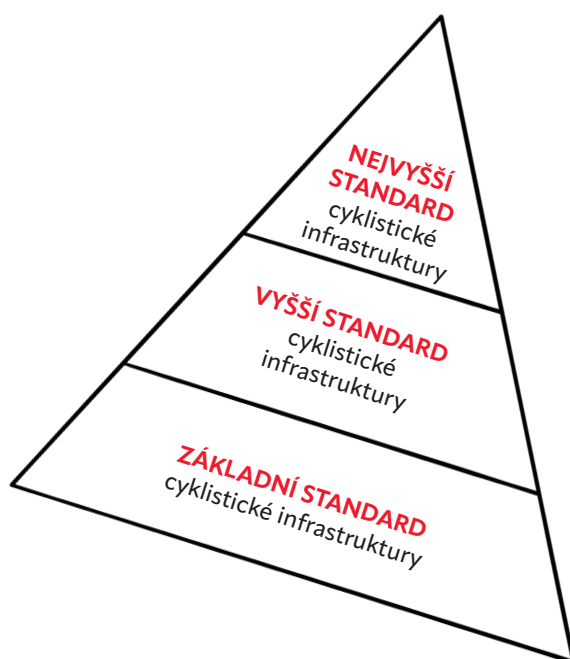
## Typy uživatelů cyklistické dopravy a jejich rychlosti

Úroveň uživatele	Typický uživatel	Důvody jízdy na kole	Potřeby uživatele
Nový, nezkušený či slabší	<ul style="list-style-type: none"> <li>o děti doprovázené rodiči na kole</li> <li>o samostatně jezdící malé děti</li> <li>o osoby, které s cyklistikou začínají</li> <li>o Senioři a osoby se sníženou schopností pohybu a orientace</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o učení se jízdy na kole</li> <li>o jízda do školy</li> <li>o jízda po okolí za účelem odpočinku, návštěvy rodinných příslušníků či přátel</li> <li>o jízdní kolo jako kompenzační pomůcka nebo náhrada chůze na krátké cestě (kombinace s chůzí)</li> </ul>	Bezpečnost a srozumitelnost je na prvním místě. Primárně využívají zklidněné ulice či ulice s vyloučením motorové dopravy a samostatné stezky pro cyklisty či chodce a cyklisty. Mají tendenci jezdit mimo provoz i v nepříliš frekventovaných ulicích.
Středně zkušený	<ul style="list-style-type: none"> <li>o starší samostatně jezdící děti</li> <li>o občasní uživatelé cyklistiky</li> <li>o rekreační cyklisté preferující jízdu mimo automobilový provoz</li> <li>o pravidelní uživatelé (městské) cyklistiky</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o jízda do školy či do práce na kratší vzdálenost, kombinace kola s veřejnou dopravou</li> <li>o jízda po okolí za účelem odpočinku, návštěvy rodinných příslušníků či přátel</li> <li>o každodenní jízdy po okolí za účelem dojíždění, nákupů či volnočasových aktivit</li> <li>o rekreační jízda na kole v přírodním prostředí</li> </ul>	Pocit bezpečí zůstává na první místě, ale snadnost jízdy a příměstskost, která je chráněna od velkého zatížení automobilovou dopravou, jsou zásadními motivačními faktory.
Zkušený	<ul style="list-style-type: none"> <li>o pravidelně jezdící uživatel, který preferuje jízdu ve vozovce s motorovými vozidly i při uvědomění si všech rizik, přínosů a vlastních schopností.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o pravidelné dojíždění</li> <li>o sportovní a kondiční cyklistika (delší vzdálenosti)</li> <li>o cykloturistika</li> </ul>	Chráněná a příjemná cesta je fajn, je však třeba mít možnost využití co nejkratší cesty s minimálním zpožděním, i když to představuje jízdu po silnici.
Profesionální	<ul style="list-style-type: none"> <li>o uživatel provozující cyklistickou dopravu jako součást svého zaměstnání</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o rozvoz zboží či zásilek/zásobování (cargocyklistika)</li> <li>o hlídka ve veřejném prostranství (městská policie)</li> </ul>	Prioritním kritériem pro volbu trasy je její příměstskost a rychlost.



## Hierarchie cyklistické infrastruktury na území Prahy

Kvalitní podmínky pro pohyb cyklistů musí být zajištěny v každé ulici a na každé spojnici městských čtvrtí či sídel, a to formou základní cyklistické infrastruktury. Vyšší vrstvu následně tvoří hlavní síť cyklistické infrastruktury primárně spojující hlavní zdroje a cíle dopravy v území, a to jak celoměstském měřítku, tak i v lokálním měřítku městských částí, městských čtvrtí či sídel v příměstské krajině. Nejvyšší vrstvu pak tvoří nadřazené cyklistické trasy („cyklistické dálnice“), které představují nejvýznamnější spojení na celoměstské úrovni a jsou rovněž součástí cyklistických tras národního významu.



### Plánování sítě cyklistické infrastruktury

Plánování sítě cyklistické infrastruktury je především úkolem generelu cyklistické dopravy  $\rightarrow$  TP 179, kapitola 2.2. Ten může být zpracován jednotně pro celé území hl. m. Prahy, nebo po jeho částech – typicky pro území městských částí či správních obvodů. Na celoměstské úrovni sjednocuje požadavky na souvislou síť cyklistické infrastruktury celoměstský systém cyklotras.

- $\rightarrow$  nadřazené cyklotrasy dle Systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy
- $\rightarrow$  páteřní cyklotrasy dle Systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy
- $\rightarrow$  spojení významných zdrojů a cílů dopravy lokálního i celoměstského charakteru
- $\rightarrow$  všechny ostatní ulice či spojnice městských čtvrtí a sídel

Plánování hlavní sítě cyklistické infrastruktury v rámci těchto generelů probíhá na základě následujícího standardizovaného postupu:

#### 1 Identifikace zdrojů a cílů dopravy v území a spojení, která mají potenciál být realizována cyklistickou dopravou

Zdroje dopravy typicky představují obytné plochy, respektive železniční stanice, stanice metra či parkoviště mající funkci záchytných parkovišť pro dojíždějící (P+R).

Jako cíle cyklistické dopravy musí být identifikovány a považovány veškeré cíle významné cíle v území, zejména:

- o lokální městská centra, významné obchodní ulice, obchodní centra
- o významné stanice, zastávky a přestupní body veřejné dopravy (zejména stanice metra a linek S)
- o významné budovy veřejné správy
- o mateřské, základní a střední školy, budovy univerzit a univerzitní kampusy
- o sportoviště, parky, centra volnočasových aktivit, komunitní centra, divadla, kina
- o významní zaměstnavatelé

#### 2 Navržení konkrétních tras sítě cyklistické infrastruktury v dané úrovni standardu

Na základě identifikovaných zdrojů a cílů v území (viz výše) a vedení nadřazených, páteřních a hlavních cyklotras dle Systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy je definováno konkrétní vedení hlavní sítě cyklistické infrastruktury v území (uliční sítí).

#### 3 Identifikace případných konfliktů s infrastrukturou pro ostatní módy dopravy

Navržené konkrétní trasy jsou následně „konfrontovány“ s infrastrukturou pro ostatní módy dopravy, a to z hlediska vzájemného křížení i souběhu. Tento krok již definuje konkrétní požadavky na stavebně-dopravní provedení infrastruktury v jednotlivých úsecích.

## Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy

Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy je základním a nepominutelným podkladem při plánování veškerých opatření na komunikacích v Praze. Tato opatření musí být připravována tak, aby vedla k realizaci cyklistických propojení v terénu v takové kvalitě, která odpovídá jejich významu pro cyklistickou dopravu v Praze.

Systém celoměstských cyklotras definuje souvislou síť cyklistické infrastruktury z celoměstského měřítko, přičemž tento systém pracuje s kategoriemi:

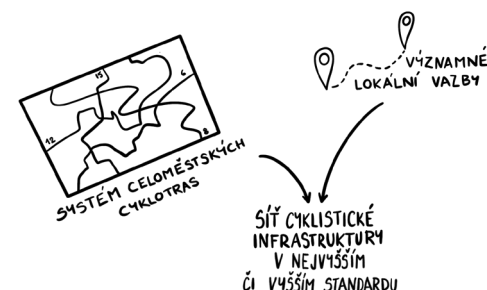
nadřazené cyklotrasy: nejvýznamnější trasy celoměstského významu či průběh významných tras národního významu územím Prahy, realizované v nejvyšší standardu cyklistických opatření

páteřní cyklotrasy: významné trasy celoměstského významu

hlavní cyklotrasy: ostatní trasy celoměstského významu, při aktualizacích systému postupně doplňované. (hlavní cyklotrasy Systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy nejsou totožné s hlavní sítí cyklistické infrastruktury dle kap. 3.2.1.)

Tento systém je stanoven hlavním městem Prahou a nemusí zahrnovat všechny významné lokální vazby.

Síť cyklistické infrastruktury realizovaná ve vyšším či nejvyšším standardu by měla zahrnovat výběr ze systému celoměstských cyklotras a významné místní vazby, které součástí tohoto systému nejsou. Výběr celoměstských cyklotras pro realizaci v nejvyšším či vyšším standardu je provedeno navazující dokumentací, respektive - v případě místních vazeb - dle místních generelů cyklistické dopravy, generelů aktivní mobility či obdobných koncepčních dokumentů. U těchto cyklotras je primárně preferováno vedení cyklistů mimo vozovku.



### Nadřazená síť cyklistické infrastruktury

Nadřazená síť cyklistické infrastruktury představuje „cyklistické dálnice“ v rámci území a jedná se o nejvyšší vrstvu cyklistické infrastruktury, která by měla být realizována v nejvyšším standardu a v nejkomfortnějších návrhových parametrech prioritně v segregovaných či chráněných trasách. Nadřazená síť cyklistické infrastruktury je definována Systémem celoměstských cyklotras jako cyklotrasy A 1 – A 9, doplněné o vybrané spojky. ↗ *Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy*

Kompletní hlavní síť cyklistické infrastruktury by měla být realizována ve vyšším standardu ↗ *Volba typu cyklistického opatření, kapitola 3, str. 44*

### Volba typu cyklistického opatření

Volba konkrétního typu cyklistického opatření v konkrétní ulici či lokalitě závisí na řadě faktorů, zejména na typu území a typu veřejného prostranství ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství, část B, typu ulice či propojení* ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství, část C.1, zda je lokalita součástí hlavní sítě cyklistické infrastruktury (viz kapitola 3.2), či jaké cíle dopravy se v dané lokalitě vyskytují.*

## Dopravně-inženýrská řešení provozu cyklistů na komunikační síti Prahy

Řešení provozu cyklistů na komunikační síti Prahy, respektive navrhování a projektování prvků cyklistické infrastruktury se primárně řídí platnými českými právními a technickými normami, zejména TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Ve většině případů se však na území Prahy uplatní jako standardní parametry velkorysejší, než jsou minimální hodnoty dané příslušnými normami. ↗ *Strategie aktivní mobility v Praze*

### Typy cyklistických opatření

pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů (str. 57)

sdílený prostor (zóna setkávání) (str. 58)

dánský pás (str. 64)

vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (str. 66)

ochranný pruh pro cyklisty (str. 68)

stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (str. 72)

stezka pro chodce a cyklisty (str. 73)

stezka pro cyklisty (str. 74)

zóna 30 (str. 76)

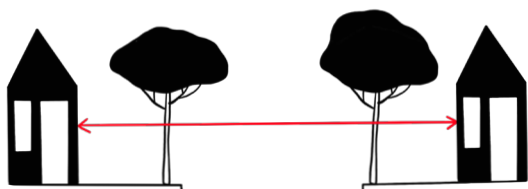
cykloobousměrka (str. 79)

cyklistická ulice (str. 80)

obytná zóna (str. 83)



### Oblasti Prahy charakteristické uzavřenou uliční čarou



Pro oblasti města charakteristické uzavřenou uliční čarou, tedy historické město, kompaktní město, zahradní město a původní sídla a obce ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství, část B*, jsou charakteristické tradiční urbanistickou kompozicí (ulice, náměstí). Pro tyto oblasti obecně pro způsob řešení pohybu cyklistů platí následující rozhodovací tabulka.

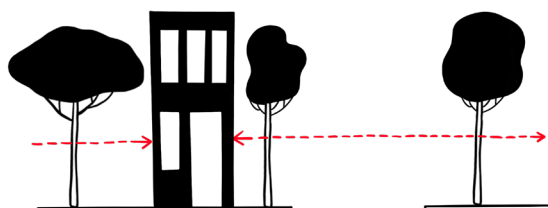
I pokud je v dané lokalitě řešena cyklistická infrastruktura mimo hlavní dopravní prostor, je třeba umožnit jízdu cyklistů i v hlavním dopravním prostoru (princip duálního průjezdu)  
↗ *TP 179, ustanovení 2.3.3.4*



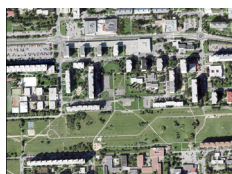
Volba typu cyklistické infrastruktury pro oblasti Prahy charakteristické uzavřenou uliční čarou:

typ veřejného prostranství	významná veřejná prostranství	klidné a zklidněné ulice	významné ulice s aktivním parterem zklidněné	významné ulice s aktivním parterem zatížené motorovou dopravou	ulice zatížené motorovou dopravou
charakteristika	významná veřejná prostranství, přednádražní prostory, plochy před školami a významnými cíli v území, náplavka	obslužné komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110), rychlost 30 km/h	významná urbanistická osa v území, ulice s aktivním parterem s převažující obchodní, společenskou a pobytovou funkcí s přítomností veřejné dopravy i zklidněné motorové dopravy, sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110)	významná urbanistická osa v území, ulice s aktivním parterem rovněž zatížená motorovou dopravou, sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110), rychlost 50 km/h	sběrná komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110) bez aktivního parteru, rychlost 50 km/h
<b>nejvyšší standard cyklistické infrastruktury</b> vedení nadřazené cyklotrasy ↗ <i>Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy</i>	→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů (s prostřednictvím volby povrchů vizuálně vyznačeným pásem pro pohyb cyklistů) → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ cyklistická ulice V případě velkorysých prostorových poměrů: → stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru) → obytná zóna	→ stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru) → dánský pás → sdílený prostor (zóna setkávání*) → pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů	→ dánský pás → stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru)	→ stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru podél komunikace) → dánský pás  Primárně je vhodné vést nadřazenou síť cyklistické infrastruktury mimo ulice zatížené motorovou dopravou, pokud to však není na úkor přímosti a rychlosti spojení.
<b>vyšší standard cyklistické infrastruktury</b> vedení páteřní cyklotrasy ↗ <i>Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy</i> nebo významná lokální vazba	→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ cyklistická ulice → zóna 30 (s ochrannými cyklistickými pruhy) → obytná zóna → cykloobousměrka	→ dánský pás → stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru podél komunikace) → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ dánský pás → stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru podél komunikace) → sdílený prostor (zóna setkávání*) → vyhrazené jízdni	→ stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás nebo jednosměrné cyklistické pásy v přidruženém prostoru) → dánský pás  V některých případech je možné vedení nadřazené cyklistické infrastruktury blízkým souběžným koridorem.
<b>základní standard cyklistické infrastruktury</b>	→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ zóna 30 (s ochrannými cyklistickými pruhy či bez specifických cyklistických opatření) → obytná zóna → cykloobousměrka	→ dánský pás → vyhrazené jízdni pruhy pro cyklisty → ochranné pruhy pro cyklisty → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ dánský pás → vyhrazené jízdni pruhy pro cyklisty → ochranné pruhy pro cyklisty → sdílený prostor (zóna setkávání*)	→ stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás v přidruženém prostoru podél komunikace) → dánský pás  Rovněž je možné aplikovat duální přístup, tj. zachování možnosti pohybu rychlých a zkušených cyklistů v HDP komunikací zatížených motorovou dopravou... → vyhrazené jízdni pruhy pro cyklisty → ochranné pruhy pro cyklisty ... a zároveň možnost jízdy cyklistů po chodníku: → stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů)

### Oblasti Prahy s charakterem modernistického města



Pro oblasti Prahy s charakterem modernistického města tvořených rozvolněnou zástavbou a volnou uliční čarou (typicky sídliště) je typické, že přirozené přímé cyklistické vazby v území se často nepřekrývají se sítí komunikací pro motorovou dopravu. V tomto smyslu je třeba k plánování cyklistické infrastruktury v těchto oblastech přistupovat odlišně než v tradiční městské zástavbě.



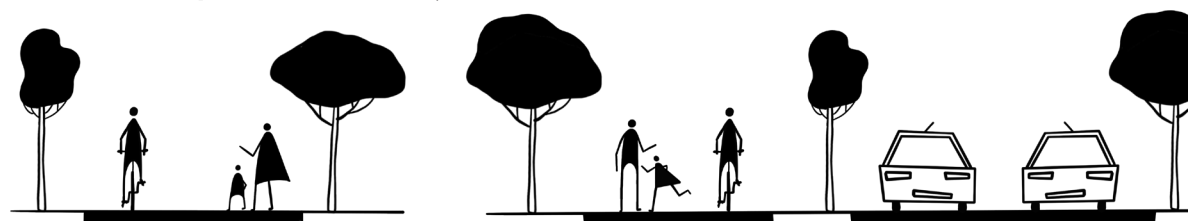
To představuje významně vyšší podíl pokrytí cyklistických vazeb prostřednictvím stezek pro cyklisty či stezek pro chodce a cyklisty vedené v prostranstvích modernistického města bez sítě komunikací pro motorové vozidla, případě ve velkoryse dimenzovaných „přidružených prostorech“ obslužných komunikací. Možnost využití sítě sběrných komunikací (zejména pro rychlé a přímé cesty zkušenějších cyklistů) však musí být zachována (princip duálního průjezdu). ↗ TP 179, ustanovení 2.3.3.4

Konkrétní řešení se pro danou konkrétní lokalitu zvolí dle následující tabulky:

Volba typu cyklistické infrastruktury pro oblasti Prahy s charakterem modernistického města:

typ veřejného prostranství	prostory u významných cílů v území	prostor modernistického města bez komunikací pro motorovou dopravu	klidné sídlištní ulice (obslužné komunikace)	komunikace zatížené motorovou dopravou
<i>charakteristika</i>	<i>významná veřejná prostranství, přednádražní prostory, plochy před školami a významnými cíli v území</i>	<i>prostory modernistického města bez komunikací pro motorovou dopravu</i>	<i>obslužné komunikace v sídlišti s rychlostí do 30 km/h (včetně)</i>	<i>sběrné komunikace, rychlost 50 km/h</i>
<b>nejvyšší standard cyklistické infrastruktury</b> vedení nadřazené cyklotrasy ↗ <i>Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů (s prostřednictvím volby povrchů vizuálně vyznačeným pásem pro pohyb cyklistů)</li> <li>→ sdílený prostor (zóna setkávání*) (s prostřednictvím volby povrchů vizuálně vyznačeným pásem pro pohyb cyklistů)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ stezka pro cyklisty (provoz chodců mimo stezku pro cyklisty)</li> <li>→ stezka pro chodce a cyklisty</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ cyklistická ulice</li> <li>→ stezka pro cyklisty (provoz chodců mimo stezku pro cyklisty)</li> <li>→ stezka pro chodce a cyklisty</li> <li>→ obytná zóna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ stezka pro cyklisty (obousměrný cyklistický pás v přidruženém prostoru)</li> <li>→ dánský pás</li> </ul>
<b>vyšší standard cyklistické infrastruktury</b> vedení páteřní cyklotrasy ↗ <i>Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy</i> nebo významná lokální vazba	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů (s prostřednictvím volby povrchů vizuálně vyznačeným pásem pro pohyb cyklistů)</li> <li>→ sdílený prostor (zóna setkávání*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ stezka pro chodce a cyklisty</li> <li>→ stezka pro cyklisty</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ cyklistická ulice</li> <li>→ zóna 30</li> <li>→ cykloobousměrka</li> <li>→ stezka pro chodce a cyklisty</li> <li>→ obytná zóna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ stezka pro cyklisty / (obousměrný cyklistický pás v přidruženém prostoru podél komunikace)</li> <li>→ stezka pro chodce a cyklisty</li> <li>→ dánský pás</li> </ul>
<b>základní standard cyklistické infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů</li> <li>→ sdílený prostor (zóna setkávání*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ stezka pro chodce a cyklisty</li> <li>→ stezka pro chodce (s povoleným vjezdem cyklistů) – legalizace jízdy cyklistů na chodníku nebo na parkové cestě</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ zóna 30</li> <li>→ obytná zóna</li> <li>→ cykloobousměrka</li> <li>→ stezka pro chodce (s povoleným vjezdem cyklistů) – legalizace jízdy cyklistů na chodníku</li> </ul>	<p>Uplatňuje se duální přístup, tj zachování možnosti pohybu rychlých a zkušených cyklistů v HDP komunikací zatížených motorovou dopravou...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty</li> <li>→ ochranné pruhy pro cyklisty</li> </ul> <p>... a zároveň možnost jízdy cyklistů po chodníku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů)</li> </ul>

## Spojnice sídel a městských čtvrtí městskou či příměstskou krajinou



Spojnice městských čtvrtí či dílčích sídel příměstskou krajinou s charakterem extravilánu jsou z hlediska cyklistické infrastruktury řešeny typicky formou samostatných stezek (stezky pro chodce a cyklisty) vedené podél pozemních komunikací oddělené „zeleným“ pásem, případě stezek zajišťujících přímá spojení nezávisle na síti komunikací pro silniční dopravu.

V případě, že je cyklistická vazba realizována formou stezky pro cyklisty, musí být vždy zajištěna souběžná a stejně atraktivní vazba pro pěší.



typ veřejného prostranství	spojnice sídel a městských čtvrtí městskou a příměstskou krajinou
<b>nadřazená síť cyklistické infrastruktury</b> (viz kapitolu 3.2.2) vedení nadřazené cyklotrasy ↗ <i>Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy</i>	→ stezka pro cyklisty → stezka pro chodce a cyklisty
<b>hlavní síť cyklistické infrastruktury</b> (viz kapitolu 3.2.1) vedení páteřní cyklotrasy ↗ <i>Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy nebo významná lokální vazba</i>	→ stezka pro chodce a cyklisty → vedení cyklistů v HDP obslužné nebo účelové komunikace s velmi nízkými intenzitami automobilové dopravy
<b>ostatní komunikace a spojnice v území</b>	→ stezka pro chodce a cyklisty

## Základní návrhové parametry

Návrhové parametry pro projektování cyklistické infrastruktury na území Prahy primárně vychází z národních technických předpisů ↗ *TP 179, kapitola 3.1* Návrhové parametry musí respektovat potřeby všech typů uživatelů cyklistické infrastruktury, včetně cargokol a jízdních kol s přívěsným dětským vozíkem.

Návrhová rychlost primárně vychází z obvyklé rychlosti pohybu průměrného cyklisty, tj. 20-25 km/h. Její konkrétní hodnoty pro navrhování cyklistické infrastruktury v Praze definuje následující tabulka:

	cyklistická opatření v hlavním dopravním prostoru	cyklistická infrastruktura mimo hlavní dopravní prostor, samostatná cyklistická infrastruktura
<b>základní návrhová rychlost</b>	směrové vedení respektuje směrové poměry komunikace, to obvykle splňuje i parametry pro provoz cyklistů	<b>min. 20 km/h</b> v zájmu vyšší plynulosti jízdy a komfortu jízdy je standardně uplatňována návrhová rychlost vyšší
<b>návrhová rychlost pro nadřazenou síť cyklistické infrastruktury</b> ↗ <i>kapitola 3, str. 44</i>		<b>min. 30 km/h</b> v zájmu vyšší plynulosti jízdy a komfortu jízdy je standardně uplatňována návrhová rychlost vyšší
<b>úseky s klesáním přes 3 %</b>		<b>30 km/h</b>
<b>úseky s klesáním přes 6 %</b>		<b>40 km/h</b>
<b>výchozí návrhová rychlost pro účely řízení cyklistického provozu v SSZ (nutno vždy posuzovat individuálně dle kontextu)</b>	<b>15 km/h v HDP</b> <b>10 km/h mimo HDP</b>	<b>15 km/h v HDP</b> <b>10 km/h mimo HDP</b>

Směrové vedení cyklistické infrastruktury by mělo být přiměřeně velkorysé, vytvářející podmínky pro plynulou jízdu relativně konstantní rychlostí.

Směrové vedení cyklistických opatření v hlavním dopravním prostoru je primárně definováno směrovými prvky dané komunikace ↗ *ČSN 73 6110*.

V případě vedení cyklistické infrastruktury mimo hlavní dopravní prostor, respektive v případě samostatné cyklistické infrastruktury jsou minimální poloměry směrových oblouků definovány následovně:

	poloměr směrového oblouku	rozšíření jízdního prostoru pro cyklisty v e směrovém oblouku
<b>doporučený minimální poloměr oblouku pro nadřazenou síť cyklistické infrastruktury</b> ↗ kapitola 3, str. 44	20 m	+ 0,25 m
<b>doporučený minimální poloměr oblouku</b>	10 m	+ 0,25 m
<b>minimální hodnoty poloměru oblouku</b>	dle TP 179, tabulka 4 při řešení vedení cyklistů v křižovatkách platí minimální poloměr vnitřního zaoblení 1,00 m při dostačující šířce cyklistického pásu	

Pro výškové vedení a podélný sklon platí příslušná ustanovení národních technických předpisů ↗ TP 179, kapitola 3.1.6, 3.1.7 a 3.1.8.

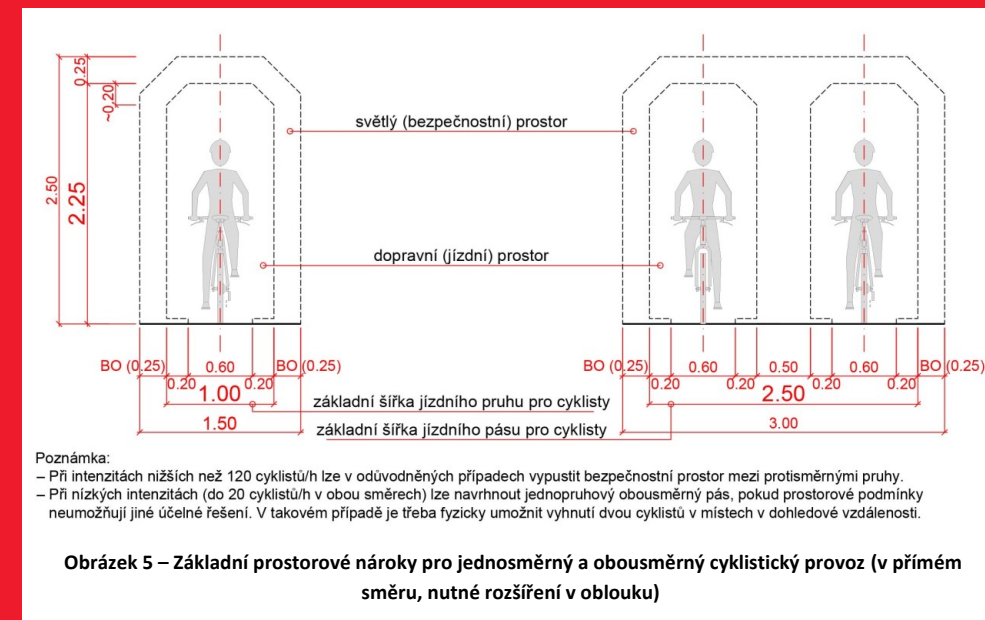
Při budování nájezdových ramp ve směrovém oblouku je vhodné, aby tyto rampy byly levotočivé ve směru pohybu vzhůru. Cyklista jedoucí nahoru po pravé straně, tedy při vnější straně oblouku, překonává výškový rozdíl po delší dráze, tedy v nižším podélném sklonu.

### Princip duálního průjezdu

Jízdu cyklistů v hlavním dopravním prostoru je nutné zohlednit vždy, a to i v případě existence cyklistické infrastruktury v přidruženém prostoru (respektive souběžné segregované či chráněné trasy). Pro určité skupiny cyklistů totiž může být pohyb v hlavním dopravním prostoru výhodnější.

Výjimkou může být krátký souběh trasy vedené převážně v jiném koridoru krátkým průjezdem ulicí, kde nelze umožnit legální průjezd v přidruženém prostoru jiným způsobem.

## Prostorové nároky cyklistické dopravy dle TP 179

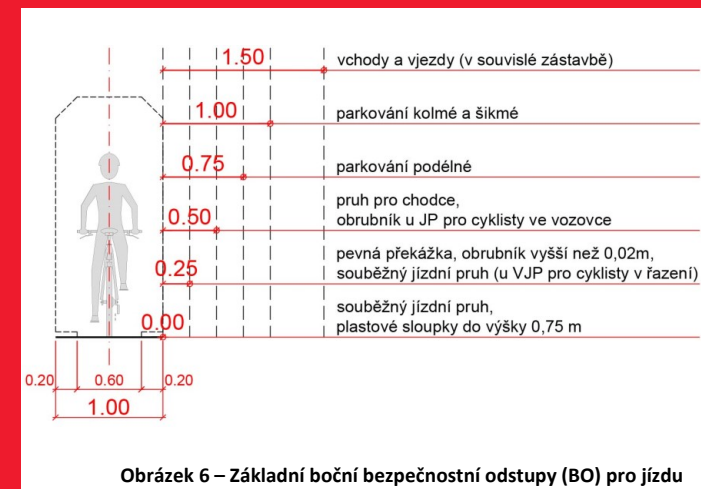


### Základní prostor a průjezdný profil cyklisty:

- o Šířka cyklisty (ramena, řídítka) 0,60 m
- o Základní šířka jízdního pruhu pro cyklisty 1,00 m
- o Podjezdná výška 2,25 m
- o Šířka bezpečnostního prostoru 0,25 m
- o Šířka zpevněného povrchu pro jízdu bez (dětského) vozíku 0,75 m
- o Šířka zpevněného povrchu pro jízdu s (dětským) vozíkem 1,25 m

### Minimální rozměry světlého prostoru

- o Šířka světlého prostoru (1 cyklista) 1,50 m
- o Šířka světlého prostoru (2 cyklisté) 2,50 m
- o Výška světlého prostoru 2,50 m



# TYPY OPAT ŘENÍ

4/

## Přehled typů opatření pro aktivní mobilitu

- Pěší zóna
- Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů
- Sdílený prostor (zóna setkávání)
- Chodník
- Živý chodník
- Dánský pás
- Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty
- Ochranný pruh pro cyklisty
- Stezka pro chodce
- Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol
- Stezka pro chodce a cyklisty (společná)
- Stezka pro cyklisty
- Zóna 30
- Cykloobousměrka
- Cyklistická ulice
- Obytná zóna

# 4/ Přehled typů opatření pro aktivní mobilitu

## Pěší zóna

Pěší zóny jsou výrazem podpory aktivní mobility, zejména prostřednictvím absolutní priority pěších. Pěší zóny se realizují obvykle v centrálních částech měst či čtvrtí, v obchodních ulicích či před významnými cíli v území za účelem výrazného zkvalitnění podoby veřejného prostranství, vytvoření podmínek pro pobytovou a společenskou funkci a výrazné omezení (vyloučení) motorové dopravy z prostoru.

<b>stavební řešení / uspořádání pěší zóny</b>	standardně dle národních pravidel pro pěší zóny V památkově chráněných území je třeba, aby provedení pěší zóny (architektonické, materiálové, apod.) respektovalo předmět ochrany památkové péče, respektive principy a pravidla uplatňovaná v těchto veřejných prostranstvích.
<b>dopravní režim / vyznačení</b>	vyznačení svislou dopravní značkou <b>IZ 6a Pěší zóna</b>
<b>relevantní odkazy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Manuál tvorby veřejných prostranství, kapitola C.1.1</i></li> <li>➤ <i>TP 103 Navrhování obytných a pěších zón</i></li> <li>➤ <i>Vyhláška č. 398/2009 Sb.</i></li> </ul>

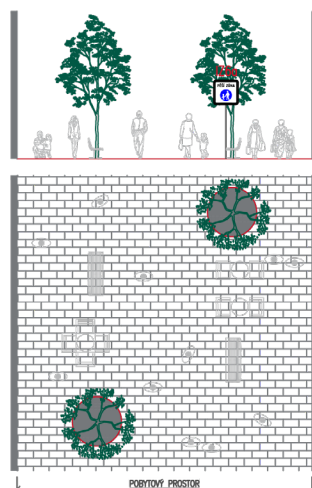
Ve stísněném prostoru vnitřního města se nelze vyhnout situacím, kdy je pěší zónou vedena rovněž veřejná hromadná doprava - v mnoha případech zajišťuje převážnou část jejich dopravní obsluhy. Zejména v případě kolejové dopravy je vhodné alespoň opticky (a samozřejmě, rovněž naplněním požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb.) vymezit koridor pro její vedení. Je třeba mít na paměti, že toto řešení vede ke snížení cestovní rychlosti veřejné hromadné dopravy a pečlivě jej zvažovat s ohledem na tento obecně problematický efekt.

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

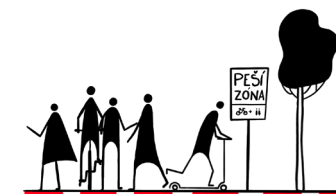


Pěší zóna v dolní části Václavského náměstí

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



## Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů

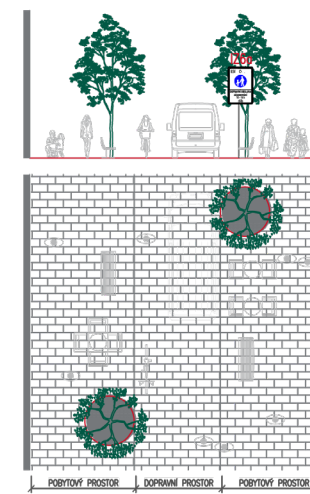
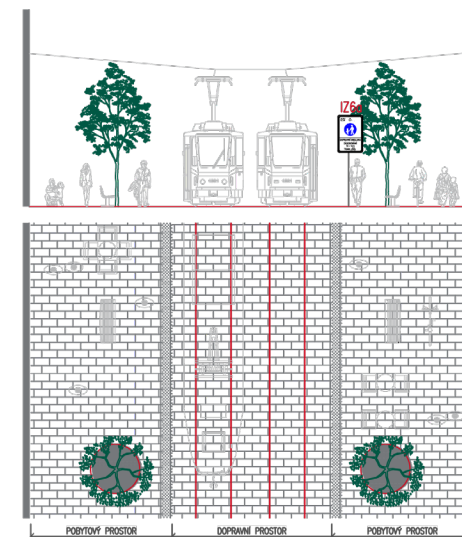


Povolení vjezdu cyklistů do pěší zóny ➤ kapitola 4.1 je standardním řešením, neboť se typicky jedná o atraktivní cíle nebo přirozené vazby i pro cyklistickou dopravu.

Ve stísněném prostoru vnitřního města se nelze vyhnout situacím, kdy je pěší zónou vedena rovněž veřejná hromadná doprava - v mnoha případech zajišťuje převážnou část jejich dopravní obsluhy. Zejména v případě kolejové dopravy je vhodné alespoň opticky (a samozřejmě, rovněž naplněním požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb.) vymezit koridor pro její vedení. Je třeba mít na paměti, že toto řešení vede ke snížení cestovní rychlosti veřejné hromadné dopravy a pečlivě jej zvažovat s ohledem na tento obecně problematický efekt.

Provoz cyklistů je v prostoru pěší zóny typicky rozptýlen (obdobně jako u chodců), nicméně jsou-li v pěší zóně zjevné chodníky, cyklisté by po nich pohybovat neměli. V případě, že je pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů součástí hlavní či nadřazené sítě cyklistické infrastruktury je možné, respektive vhodné aplikovat do prostoru zóny vizuální prvky „vyznačující“ optimální vedení cyklistické dopravy, případně zachovat vizuálně koridor vozovky pro veškerou dopravu.

<b>stavební řešení / uspořádání pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů</b>	standardně dle pravidel pro pěší zóny V památkově chráněných území je třeba, aby provedení pěší zóny (architektonické, materiálové, apod.) respektovalo předmět ochrany památkové péče, respektive principy a pravidla uplatňovaná v těchto veřejných prostranstvích.  (vhodným vizuálním provedením povrchů lze naznačit vedení cyklistické dopravy prostorem pěší zóny)
<b>způsob vyznačení</b>	vyznačení svislou dopravní značkou <b>IZ 6a Pěší zóna</b> , ve spodní ploše značky je vyznačen symbol jízdního kola
<b>relevantní odkazy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Manuál tvorby veřejných prostranství, kapitola C.1.1</i></li> <li>➤ <i>TP 103 Navrhování obytných a pěších zón</i></li> <li>➤ <i>TP 179, kapitola 6.5</i></li> <li>➤ <i>ČSN 73 6110, kapitola 10.3</i></li> <li>➤ <i>Vyhláška č. 398/2009 Sb.</i></li> </ul>



## Sdílený prostor (zóna setkávání)



Sdílený prostor je moderní urbanisticko-dopravní koncept, který je založen na integrovaném využívání prostoru ulice či veřejného prostranství všemi či vybranými módy dopravy a ve kterém veřejný prostor lze vyváženě využít pro společenskou, ekonomickou, pobytovou i dopravní funkci po celého jeho šířce.

Koncept sdíleného prostoru odstraňuje „tradiční“ rozdělení ulice či veřejného prostranství na oddělené „zóny“ pro jednotlivé druhy dopravy, odstraňuje prvky regulace jednotlivých druhů dopravy (dopravní značení, světelnou signalizaci apod.), a naopak vytváří podmínky pro přirozené chování a vzájemnou interakci všech uživatelů prostoru založenou na principu přirozeného lidského chování a vzájemné ohleduplnosti, kdy žádný z módů dopravy není nadřazený. Typickým obecným znakem sdílených prostorů je volný pohyb všech uživatelů (chodců, cyklistů i motorových vozidel), kdy vzájemná interakce je založena na očním kontaktu a vzájemné „dohodě“. To v konečném důsledku vede ke zvýšení bezpečnosti všech uživatelů sdíleného prostoru i k výraznému oživení společenské a ekonomické funkce ulice či veřejného prostranství.

Formou sdíleného prostoru může být řešena celá délka ulice i pouze její dílčí část (například úsek u významného cíle v území). Typické lokality, které jsou vhodné k řešení formou sdíleného prostoru jsou: náměstí a významná veřejná prostranství, městské třídy a obchodní ulice, prostory přednádraží a přestupních bodů veřejné dopravy,

zklidněné ulice s aktivním parterem, malá náměstí či ulice v centru města i v lokálních centrech sídel či školní kampusy, ulice či úseky ulic s významnými cíli.

Sdílené protory jsou obecně funkční při relativně nižších intenzitách automobilové dopravy.

Sdíleným prostorem může být vedena kolejová i nekolejová veřejná doprava, včetně umístění zastávek veřejné dopravy v něm, což přispívá ke kvalitní dopravní obsluze a podpoře kombinování aktivní mobility a veřejné dopravy.

Ve stísněném prostoru vnitřního města se nelze vyhnout situacím, kdy je pěší zónou vedena rovněž veřejná hromadná doprava - v mnoha případech zajišťuje převážnou část jejich dopravní obsluhy. Zejména v případě kolejové dopravy je vhodné alespoň opticky (a samozřejmě, rovněž naplněním požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb.) vymezit koridor pro její vedení. Je třeba mít na paměti, že toto řešení vede ke snížení cestovní rychlosti veřejné hromadné dopravy a pečlivě jej zvažovat s ohledem na tento obecně problematický efekt.



**stavební řešení / uspořádání sdíleného prostoru**

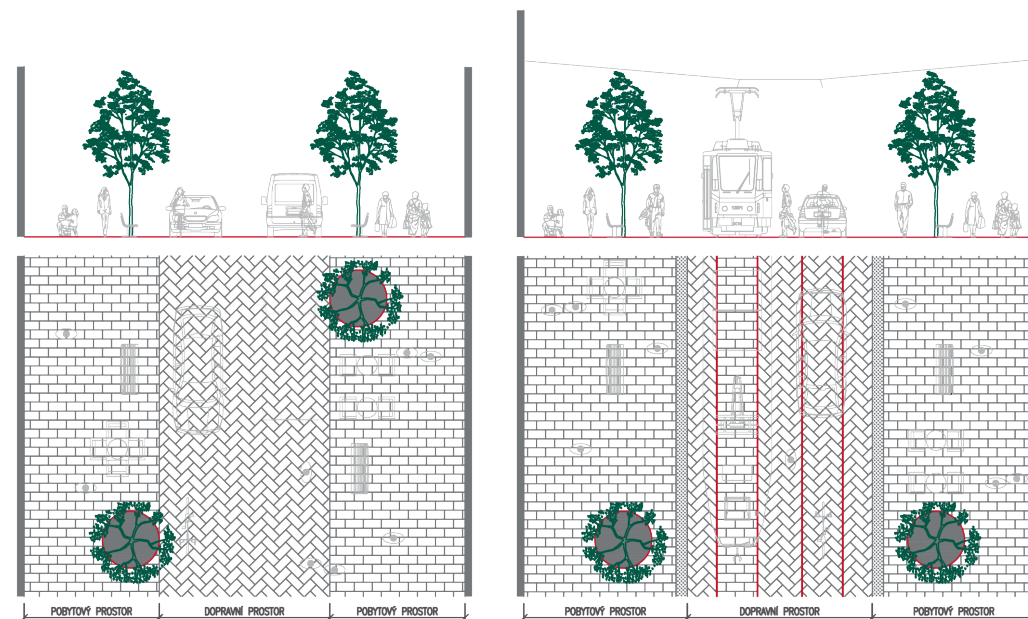
v jedné výškové úrovni vizuálně (typem či barvou povrchů) i umístěním prvků mobiliáře či stromů je vymezen zklidněný „koridor“ pro pohyb motorových vozidel

**dopravní režim / vyznačení**

V Česku v současné době není zaveden specifický dopravní režim pro sdílené prostory tak, jak je to obvyklé v jiných evropských zemích.

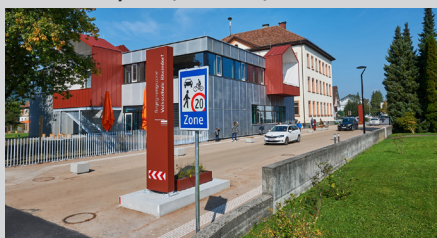
Nicméně je připraven návrh zavedení specifického dopravního režimu „zóna setkávání“, který by odpovídal dopravnímu režimu shared space, begebnungszone či zone de rencontre.

Dle současné právní úpravy lze sdílený prostor vyznačit dopravní značkou IZ 6a Pěší zóna (s povoleným vjezdem všech vozidel do 3,5 t). V případě vytvoření pouze lokálních sdílených prostorů je lze realizovat pouze stavebně, například v kombinaci se snížením nejvyšší dovolené rychlosti na 20 km/h.





Malé náměstí a přilehlé ulice řešené formou sdíleného prostoru přispívají k prioritě aktivní mobility a celkově kultivují veřejná prostranství (Kornsteinplatz, Hallain, Rakousko).



Zklidnění dopravy a legálně umožněný pohyb chodců po celé šířce ulice v prostoru před základní školou prostřednictvím sdíleného prostoru / Begegnungszone (Lustenau, Rakousko).



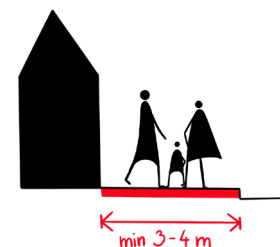
Formu sdíleného prostoru lze velice efektivně využívat při řešení přestupních bodů veřejné dopravy či přednádražních prostorů. Ta zajistí nejen přímý a bezpečný pohyb cestujících (nevidomí jsou vedeni standardními opatřeními), dostatečné rozptylové plochy i vyšší architektonickou kvalitou prostranství, které netvoří bariéru v území a přirozeně podporuje užívání veřejné dopravy a aktivní mobility (Aarau, Švýcarsko).

## Pojďme zavést Zónu setkávání i v Česku!



Hlavní město Praha si dlouhodobě uvědomuje potřebu zajistit systematickou podporu realizací veřejných prostranství formou sdíleného prostoru, kterou dosavadní česká právní úprava a národní technické normy neposkytují, a to přesto, že v zemích západní Evropy se jedná o naprosto standardní řešení. Proto již v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (projekt P+) byl definován úkol zpracovat návrh na implementaci sdíleného prostoru (ve smyslu shared space / Begegnungszone / woonerf / zone de rencontre). Výsledkem tohoto úkolu je studie „Pojďme zavést zónu setkávání i v Česku“, která obsahuje rešerši zahraniční právní úpravy, technických norem a příkladů dobré praxe, návrh implementace sdíleného prostoru do Zákona č. 361/2000 Sb. a zásady navrhování sdílených prostorů v podmínkách Česka.

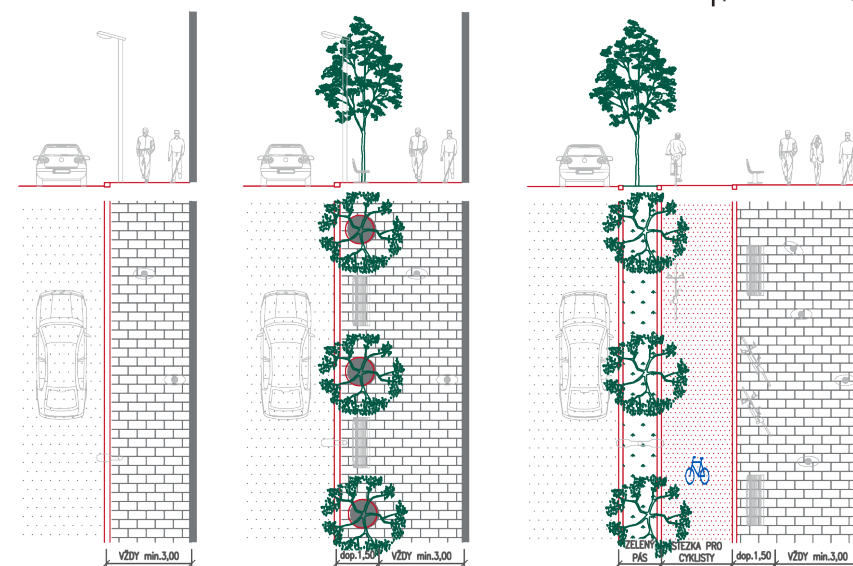
## Chodník



Chodník je standardním řešením prostoru pro pěší při konvenčním uspořádání ulice rozdělené na „vozovku“ (hlavní dopravní prostor) a „chodník“ (pás pro pěší v přidruženém prostoru). Plochy chodníku musí být dostatečně dimenzovány nejen pro volný pohyb chodců, respektive dalších uživatelů aktivní mobility, ale i pro rozvoj pobytové funkce. Konkrétní podoba a uspořádání chodníku závisí na řadě faktorů, zejména intenzitách pěší, podoba parteru a významu ulice a pěších tras.

Pro řešení chodníku rovněž platí obecně platné zásady řešení pohybu pěších prostřednictvím chodníků ↗ kapitola 2, str. 19

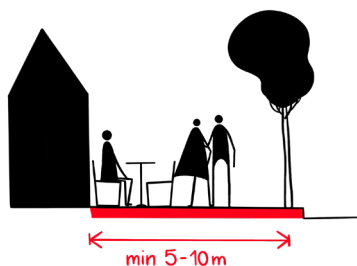
Jízda cyklistů po chodníku je standardně zakázána. V případě, že je třeba povolit vjezd cyklistů na chodník, uplatňují se pravidla pro stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol. ↗ Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol



<b>efektivní šířka chodníku</b> ↗ kapitola 2, str. 24	<b>3,00 m a vyšší</b> vizuálně (typem či barvou povrchů) i umístěním prvků mobiliáře či stromů je vymezen zklidnění „koridor“ pro pohyb motorových vozidel
<b>typické užití</b>	u všech typů komunikací s výškovým oddělením na „vozovku“ a „chodník“
<b>kontext s řešením pohybu cyklistů</b>	chodník lze v kontextu řešení pohybu cyklistů kombinovat: → s řešením pohybu cyklistů v hlavním dopravním prostoru (cyklistická ulice, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, ochranný pruh pro cyklisty, zóna 30) → s dánským pásem odkaz → s cyklistickým pásem v přidruženém prostoru odkaz
<b>relevantní odkazy</b>	↗ ČSN 73 6110, kapitola 6 ↗ Manuál tvorby veřejných prostranství, kapitola C.2.1



## Živý chodník



Živý chodník je chodník s výraznou pobytovou a společenskou funkcí umožňující a podporující živé interakce s aktivním parterem. V tomto smyslu je používán u ulic zachovávající konvenční rozdělení uličního prostoru na „vozovku“ a „chodník“, zároveň jsou však ulicemi, ve kterých je třeba vytvořit komfortní a velkorysé podmínky pro pěší, respektive aktivní mobilitu. Typicky se jedná o významné ulice s aktivním parterem.

Plochy chodníků musí být dostatečně dimenzovány nejen pro volný pohyb chodců, respektive dalších uživatelů aktivní mobility, ale i pro pobytovou

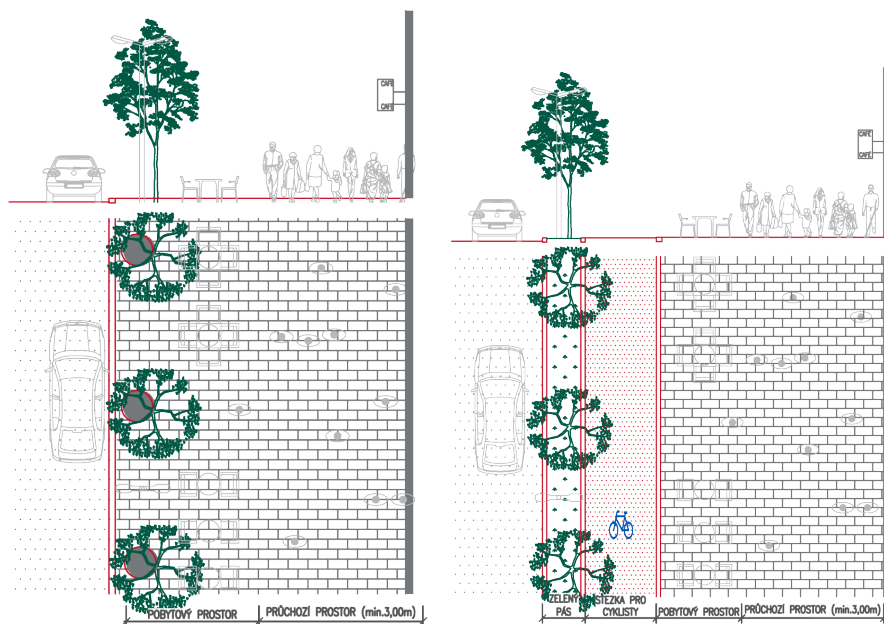
a společenskou funkci ulice a aktivity na rozhraní veřejného a soukromého prostoru. Efektivní šířka chodníku však musí být vždy zachována. Konkrétní podoba a uspořádání živého chodníku závisí na řadě faktorů, zejména intenzitách pěší, podoba parteru a významu ulice a pěších tras.

Standardem u živého chodníku je stromořadí a vybavení prostoru kvalitním městským mobiliářem a nadstandardně veřejným osvětlením. Vhodná je i vyšší architektonická a designová kvalita zpracování chodníku.

Pro řešení živého chodníku rovněž platí obecně platné zásady řešení pohybu pěších prostřednictvím chodníků  
 ↗ kapitola 2, str. 19

Jízda cyklistů po chodníku je standardně zakázána. V případě, že je třeba povolit vjezd cyklistů na chodník, uplatňují se pravidla pro stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol.  
 ↗ Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol

<b>efektivní šířka chodníku</b> ↗ kapitola 2, str. 24	<b>3,00 m</b> a vyšší (dle intenzit pěších a významu pěší trasy) vizuálně (typem či barvou povrchů) i umístěním prvků mobiliáře či stromů je vymezen zklidnění „koridor“ pro pohyb motorových vozidel
<b>celková šířka chodníku</b>	<b>5,00 – 10,00 m</b> či vyšší celková šířka vychází z urbanistických souvislostí, významu místa a významu pěší trasy
<b>uspořádání chodníku</b>	zachování efektivní šířky chodníku, a však výrazné rozšíření celkové šířky chodníku a vytvoření tak prostoru pro společenskou a pobytovou funkci ulice, respektive vytvoření kvalitních podmínek pro interakce prostoru chodníku s aktivním parterem  standardem je stromořadí, kvalitní vybavení městským mobiliářem a nadstandardně kvalitní osvětlení
<b>typické užití</b>	u všech typů komunikací s výškovým oddělením na „vozovku“ a „chodník“
<b>kontext s řešením pohybu cyklistů</b>	živý chodník lze v kontextu řešení pohybu cyklistů kombinovat: → s řešením pohybu cyklistů v hlavním dopravním prostoru (cyklistická ulice, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, ochranný pruh pro cyklisty, zóna 30) → s dánským pásem odkaz → s cyklistickým pásem v přidruženém prostoru odkaz
<b>relevantní odkazy</b>	↗ ČSN 73 6110, kapitola 6 ↗ Manuál tvorby veřejných prostranství, kapitola C.2.1



## Dánský pás

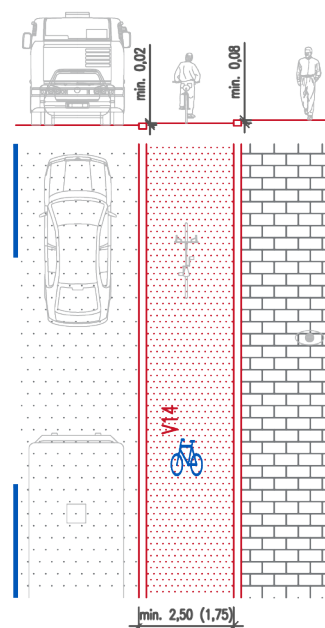
samostatný jednosměrný cyklistický pás



Dánský pás je samostatným jednosměrným cyklistickým pásem v hlavním dopravním prostoru, který je fyzicky oddělen od ostatních jízdních pruhů pro motorová vozidla, a to standardně prostřednictvím výškové úrovně odlišné od vozovky. Toto opatření efektivně kombinuje výhody integračních (možnost vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru v oblastech křižovatek) i segregačních opatření (fyzické oddělení provozu cyklistů v mezikřižovatkových úsecích od prostoru pro motorovou dopravu).

Parkovací místa se navrhují zpravidla v poloze mezi dánským pásem a vozovkou.

Prostorem křižovatek je dánský pás standardně veden v hlavním dopravním prostoru formou vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty.



### šířka pásu

**2,25 m** nebo širší (dle výhledových intenzit cyklistické dopravy, respektive významu cyklistické vazby)  
 → 2,50 m nebo širší při vedení pásu za parkujícími vozidly  
 → 1,75 m ve stísněných poměrech mimo nadřazenou či hlavní síť cyklistické infrastruktury (při vedení dánského pásu podél parkujících vozidel musí být dodržena šířka min. 2,50 m)  
 → min. 1,50 m v lokálních zúženích a extrémně stísněných poměrech a jako stoupací cyklopásky, v délce nepřesahující 100 m.

Nedosažuje-li šířka dánského pásu 2,25 m, je žádoucí nabídnout cyklistům cca každých 100-200 metrů rozšířené dostatečně dlouhé úseky umožňující vzájemné předjíždění.

### standardní výškový rozdíl od vozovky

**0,08 – 0,15 m** v mezikřižovatkových úsecích  
 Provedení výškového rozdílu může mít formu klasického obrubníku i zkosené obruby v lokalitách či místech, ve kterých je to účelné, zejména s ohledem na umístění vchodů/vjezdů do budov či přítomnosti aktivního parteru.

### standardní výškový rozdíl od chodníku (výškové úrovně přidruženého prostoru)

**0,02 – 0,08 m**  
 Standardní provedení výškového rozdílu formou zkosené obruby.

### možné principiální způsoby průchodu pásu křižovatkou

→ formou vyhrazeného jízdního pruhu

### dopravní režim / vyznačení

Vodorovnou dopravní značkou V14 umístěnou v ose pásu. Vhodné použití probarveného (červeného) asfaltu na povrch pásu.

### relevantní odkazy

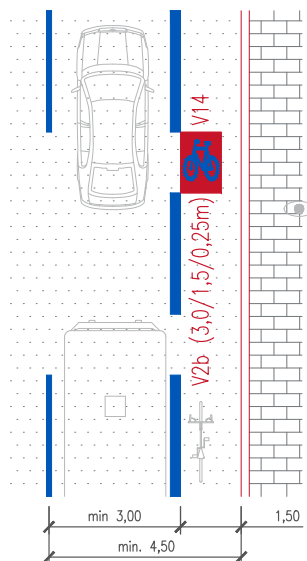
↗ TP 179, kapitola 4.7

## Vyhrazený cyklopruh

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty



Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty zajišťuje vyhrazený prostor pro cyklisty ve vozovce (v hlavním dopravním prostoru). Je vždy jednosměrný, vyznačený zpravidla při pravém okraji vozovky.



**šířka pruhu** 1,50 m či širší (2,00 m při umožnění vzájemného předjíždění cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu) dle výhledových intenzit cyklistické dopravy, respektive významu cyklistické vazby a prostorových možností  
1,75 m či širší (2,75 m při umožnění souběžné jízdy cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu) v případě, že k pruhu pro cyklisty přiléhají podélná parkovací stání

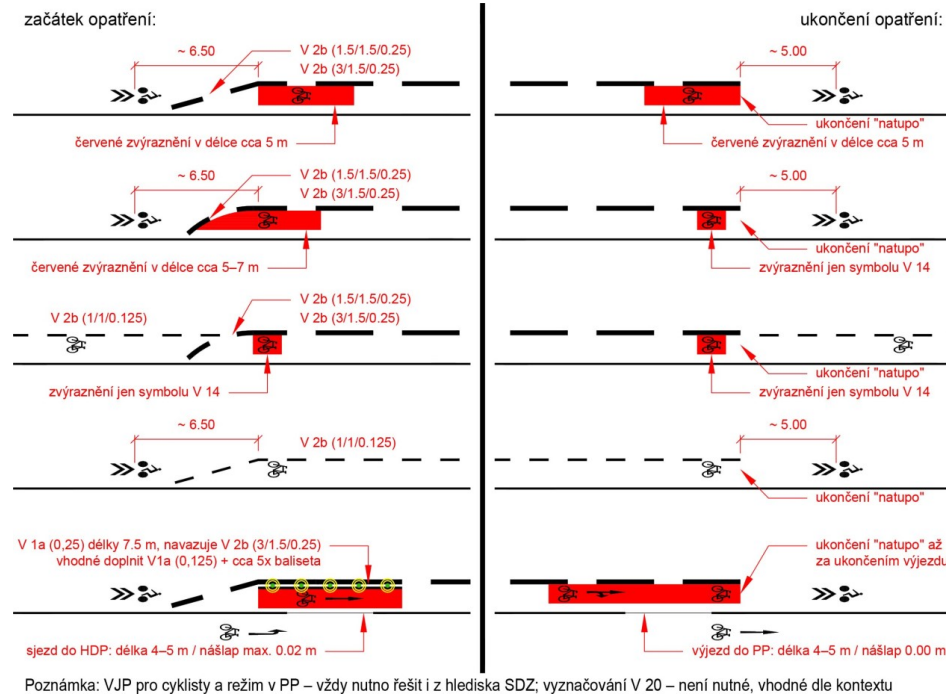
**princiální způsob průchodu pruhu křižovatkou** zachování kontinuity vyhrazené jízdní dráhy pro cyklisty v prostoru řadicích pruhů i vlastním prostoru křižovatky (vyznačení vodorovným dopravním značením v prostoru křižovatky)

**dopravní režim / vyznačení** Vyznačení svislou dopravní značkou IP20a „Vyhrazený jízdní pruh“ a vodorovnou dopravní značkou V2b (3,0/1,5/0,25) a V14 s červeným podbarvením umístěnou v ose optimálního průjezdu s ohledem na bezpečnostní odstupy. V oblasti řadicích pruhů je symbol svislé dopravní značky IP20a vyznačen na příslušné svislé dopravní značce IP19.

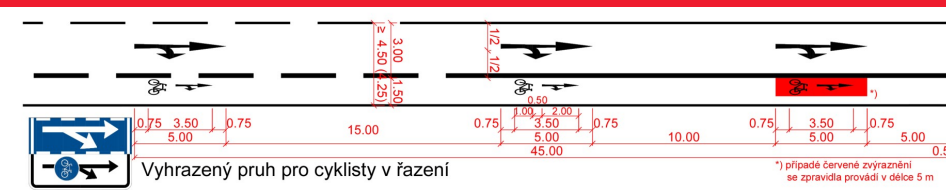
Možné použití probarveného (červeného) asfaltu na povrch jízdního pruhu (v takovém případě se realizuje V14 bez červeného podbarvení).

**relevantní odkazy** ↗ TP 179, kapitola 4.4

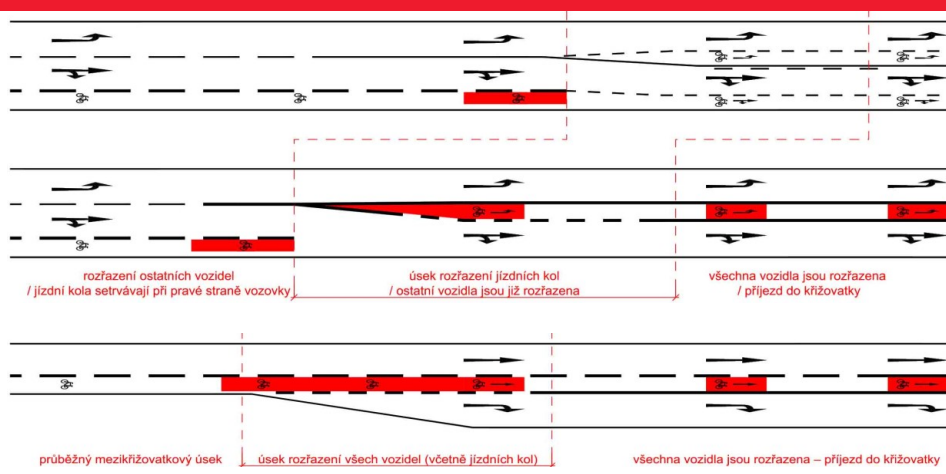
## Vzorové provedení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty dle TP179



Základní příklady řešení začátku a ukončení vyhrazeného a ochranného pruhu pro cyklisty



Vzorové provedení vyhrazeného řadicího pruhu.



Rozřazení jízdních kol: samostatně až po rozřazení ostatních vozidel / společně na začátku

## Ochranný pruh

Ochranný pruh pro cyklisty



Ochranný pruh pro cyklisty je jedním ze základních integračních opatření pro cyklisty ve vozovce. Je vždy jednosměrný a zpravidla vyznačený při pravém okraji vozovky. Vyznačuje se jen v místech, kde z různých důvodů nelze vyznačit vyhrazený jízdní pruh.

šířka ochranného pruhu pro cyklisty	1,50 m 1,75 m (2,00 m) v případě, že k ochrannému pruhu přiléhají podélná parkovací stání (2,00 při klesání více než 3 %) minimálně 1,25 m – pouze ve stíněných poměrech a výhradně pouze s přilehlým jízdním pruhem šířky 2,50 m.
-------------------------------------	---

šířka přilehlého prostoru jízdního pruhu	2,50 – 3,00 m (nad 2,50 m přípustné pouze s cyklopruhem v základní nebo zvětšené šířce) V případě vysoké intenzity provozu nadměrných vozidel (např. MHD a těžké nákladní dopravy) by šířka přilehlého jízdního pruhu neměla klesnout pod 3,00 m.
--	---

principiální způsob průchodu pásu křižovatkou	zachování kontinuity ochranného pruhu pro cyklisty prostoru řadicích pruhů i vlastním prostoru křižovatky (vyznačení vodorovným dopravním značením v prostoru křižovatky)
---	---

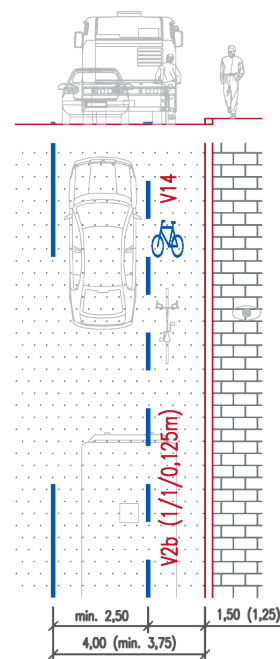
dopravní režim / vyznačení	Pouze vodorovnou dopravní značkou V2b (1/1/0,125) a V14 umístěnou v ose optimálního průjezdu s ohledem na bezpečnostní odstupy.
----------------------------	---

relevantní odkazy	↗ TP 179, kapitola 4.3
-------------------	------------------------

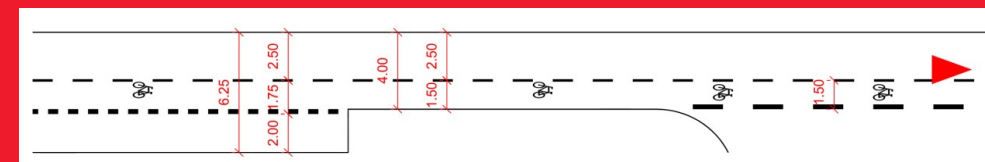
V případě významné hodnoty podélného sklonu komunikace je vhodné poskytnout komfortnější prostorové poměry a vyšší ochranu cyklistům jedoucím do stoupání. V takovém případě lze navrhovat i asymetrické příčné profily komunikací kdy:

- o ve směru do stoupání bude místo ochranného pruhu pro cyklisty realizován vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (výrazně nižší rychlost cyklistů jedoucích do stoupání oproti ostatním vozidlům), případně dánský pás či jiné (jednosměrné) řešení v přidruženém prostoru.
- o ve směru po spádu bude namísto ochranného pruhu pro cyklisty realizován piktogramový koridor ↗ TP 179, kapitola 4.6 (vyšší rychlost cyklistů v jízdě po spádu)

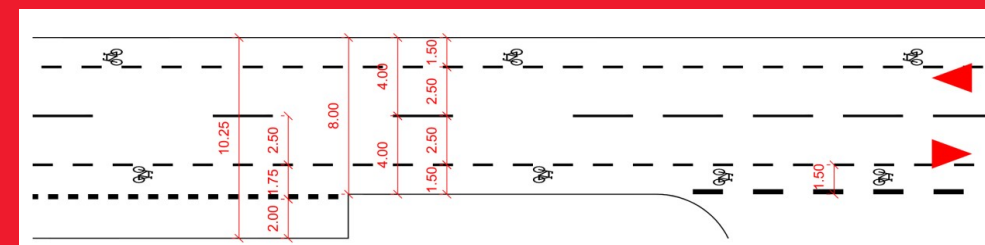
Ve stoupáních se sklonem nad cca 6 % se doporučuje umožnit vždy jízdu do stoupání v přidruženém prostoru.



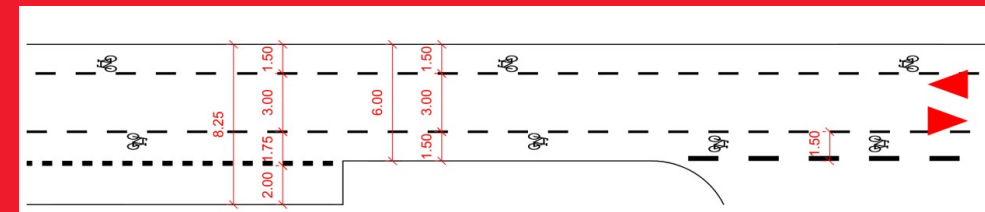
## Vzorová provedení ochranného pruhu pro cyklisty dle TP 179



Ochranný pruh pro cyklisty na směrově dělené komunikaci, respektive jednosměrné vozovce

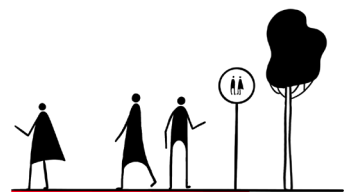


Ochranný pruh pro cyklisty na obousměrné dvoupruhové komunikaci



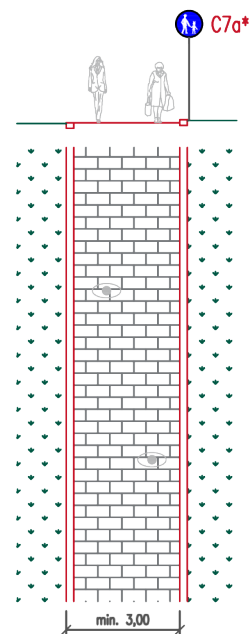
Ochranný pruh pro cyklisty na obousměrné komunikaci bez středové dělicí čáry.

## Stezka pro chodce

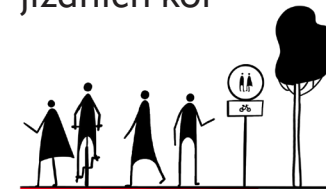


Stezka pro chodce je standardní řešením pěších vazeb na spojnicích městských čtvrtí a dílčích sídel (vedení podíl komunikace pro motorovou dopravu s oddělením „zeleným pásem“ nebo samostatně v území) a v prostorech modernistického města. Obvykle je stezka pro chodce kombinována se stezkou pro cyklisty (viz dále).

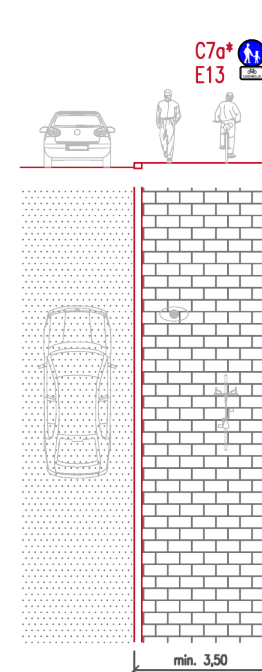
šířka stezky	3,00 m a vyšší (dle intenzit a významu pěší vazby) (minimálně 2,00 m pouze ve stísněných poměrech)
křížení stezky s komunikací pro motorovou dopravu	přechod pro chodce místo pro přecházení
dopravní režim / vyznačení	Vyznačení svíslou dopravní značkou C7a



## Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol

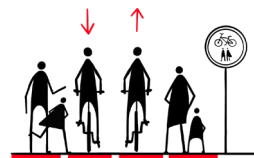


Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol je opatřením „legalizace“ jízdy jízdních kol na chodníku. Používá se zejména při uplatnění tzv. duálního přístupu, případně na samostatných komunikacích pro chodce a cyklisty, pokud je třeba zdůraznit, že cyklista „je hostem“ mezi chodci.



šířka stezky	6,00 m a vyšší na chodníku v ulici s živým parterem  4,50 m a vyšší na chodníku přilehajícímu k budovám se vstupy (minimálně 3,50 m pouze ve stísněných poměrech v omezené délce nebo v případě jednosměrné jízdy cyklistů ve stoupání).  3,50 m a vyšší na chodníku přilehajícímu k zeleni nebo k budovám bez vstupů (minimálně 2,50 m pouze ve stísněných poměrech nebo v případě jednosměrné jízdy cyklistů ve stoupání)
křížení stezky s komunikací pro motorovou dopravu	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty (V8c)</li> <li>○ Kontinuální vedení chodníku přes vyústění vedlejší ulice</li> </ul>
dopravní režim / vyznačení	Vyznačení svíslou dopravní značkou C7a+E13
relevantní odkazy	<ul style="list-style-type: none"> <li>↗ TP 179, kapitola 4.9</li> <li>↗ ČSN 73 6110, kapitola 6, kapitola 10.1.2</li> </ul>

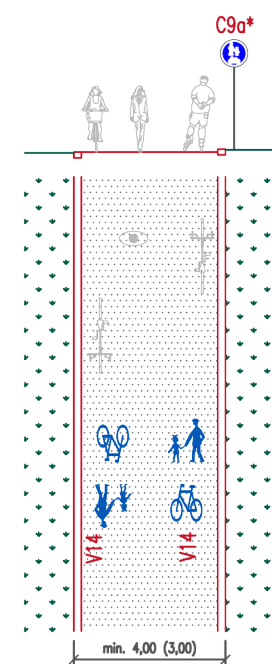
## Stežka pro chodce a cyklisty (společná)



Společná stežka pro chodce a cyklisty je standardní řešením společného provozu chodců a cyklistů v případě samostatně vedené stežky (modernistické město, spojnice sídel či městských čtvrtí).

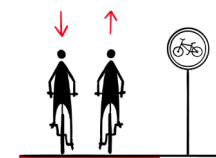
S ohledem na řešení pohybu nevidomých a slabozrakých je vhodné zřízovat vodící linie po obou stranách stežky, aby nedocházelo k pohybu těchto osob v protisměru proti jedoucím cyklistům.

Při vyšších intenzitách chodců či cyklistů se může jednat o konfliktní prostor. V tomto kontextu je třeba důkladně zvažovat vhodnou šířku stežky, příp. segregované vedení pěších a cyklistů. [↗ kapitola 3 \(rozhodovací tabulky\)](#)



<b>šířka stežky</b>	<b>4,00 m a vyšší</b> (dle intenzit a významu pěší vazby)  (minimálně 3,00 m)
<b>křížení stežky s komunikací pro motorovou dopravu</b>	sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty (V8c)
<b>dopravní režim / vyznačení</b>	Vyznačení svislou dopravní značkou C9a, možné vyznačení středové čáry (V2a (1/3/0,125), případně V1a (0,125) v místech, kde není vhodné předjíždění) a symbolů chodců a jízdního kola
<b>relevantní odkazy</b>	<a href="#">↗ TP 179, kapitola 4.9</a> <a href="#">↗ ČSN 73 6110, kapitola 6, kapitola 10.1.2</a> <a href="#">↗ Vyhláška č. 398/2009 Sb.</a>

## Stežka pro cyklisty



Stežka pro cyklisty představuje samostatnou komunikaci či pás určenou pouze pro cyklistický provoz (respektive pro případné užití obdobnými prostředky aktivní mobility).

Stežka pro cyklisty může být vedena:

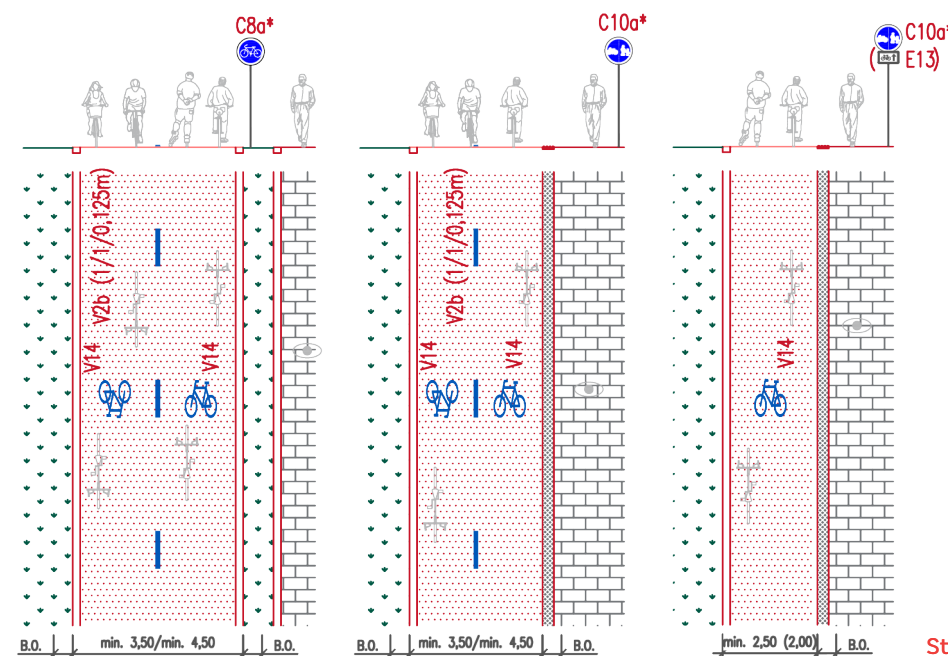
- samostatně v území nebo podél komunikace pro motorová vozidla oddělená „zeleným“ pásem (vždy ve formě obousměrné stežky pro cyklisty)
- v rámci přidruženého prostoru místní komunikace formou obousměrného či jednosměrného cyklistického pásu výškově či jinak fyzicky odděleného od chodníku
- v rámci přidruženého prostoru místní komunikace formou obousměrného či jednosměrného cyklistického pásu ve výškové úrovni shodné s chodníkem



Jednosměrný pás pro cyklisty v přidruženém prostoru komunikace v úrovni chodníku.

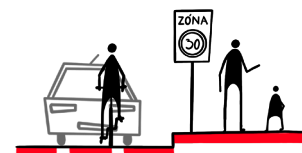


Obousměrný cyklistický pás v přidruženém prostoru (stežka pro cyklisty) výškově oddělený od ploch pro pěší.



šířka jednosměrné stezky (pásu)	2,25 m nebo širší (dle výhledových intenzit cyklistické dopravy, respektive významu cyklistické vazby) min. 1,50 m ve stísněných poměrech
šířka obousměrné stezky (pásu)	3,50 m a vyšší (dle intenzit a významu cyklistické vazby) 4,50 m a vyšší (dle intenzit) v případě, že je stezka součástí nadřazené sítě cyklistické infrastruktury (minimálně 2,50 m pouze ve stísněných poměrech)
princiální způsob průchodu pásu křižovatkou či řešení křižovatkou s komunikací pro motorovou dopravu	přejezd pro cyklisty přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce (v případě cyklistického pásu v přidruženém prostoru na úrovni chodníku)
dopravní režim / vyznačení	samostatně vedená stezka pro cyklisty (modernistické město, spojnice sídel či městských čtvrtí) či fyzicky odděleného cyklistického pásu v přidruženém prostoru: Svislá dopravní značka C8a (Stezka pro cyklisty), vyznačení středové čáry V2a (1/3/0,125), případně V1a (0,125) v místech, kde není vhodné předjíždění) a symbolů jízdního kola. V případě šířky 2,50 m ve stísněných poměrech se pro vyznačení středové čáry použije V2b (1/1/0,125). cyklistický pás v přidruženém prostoru na úrovni chodníku: Svislá dopravní značkou C10a (Stezka pro chodce a cyklisty dělená), vizuální oddělení plochy určené pro provoz cyklistů (optimálně typem či červeným zabarvením povrchu) a umístění symbolů jízdního kola
relevantní odkazy	↗ TP 179, kapitola 4.9 (4.9.4 Stezka pro cyklisty a 4.9.5 Stezka pro cyklisty dělená) ↗ Vyhláška č. 398/2009 Sb.

## Zóna 30



Zóna 30 je standardním dopravním režimem pro obslužné komunikace (ve smyslu ČSN 73 6110), tj. klidné a zklidněné ulice, klidné sídlištní ulice a v některých případech i zklidněné významné ulice s aktivním parterem.

↗ *Strategie aktivní mobility v Praze, kapitola 3 / 4. Zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti uživatelů aktivní mobility*

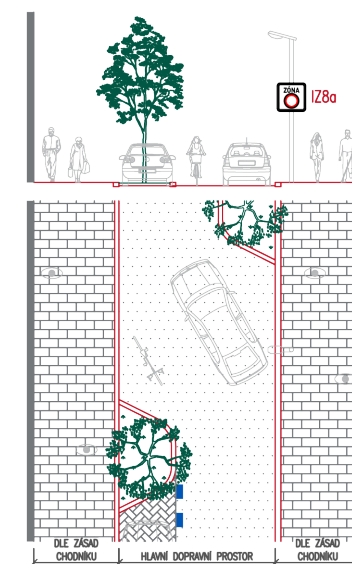
Zóna 30 je charakteristická zachováním konvenčního uspořádání uličního prostoru („vozovka“ – „chodník“), zklidněním dopravy a zavedením nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h. To nejen usnadňuje pěším příčné překování ulice, ale obecně poskytuje větší komfort a bezpečnost uživatelům aktivní mobility. Pro zónu 30 platí následující zásady:

- v zóně jsou důsledně aplikována opatření zklidnění dopravy (se zřetelem k pěšimu i cyklistickému provozu)
- křižovatky v zóně jsou standardně řešeny formou zvýšené křižovatkové plochy umožňující pohyb pěších přes křižovátku všemi směry
- vjezdy do zóny jsou zásadně řešeny formou chodníkových přejezdů (dlouhých zpomalovacích prahů integrujících přechod pro chodce či místo pro přecházení) při zachování kontinuity pěší trasy podél významné komunikace (odsunutí začátku zóny 30 od křižovatky je nežádoucí)

- v úseku před významným cílem dopravy (typicky vzdělávací institucí, sportovištěm, komunitním centrem apod. může zóna 30 přejít ve sdílený prostor či pěší zónu
- pro navrhování chodníků v zóně 30 platí výše uvedená pravidla pro chodník či živý chodník

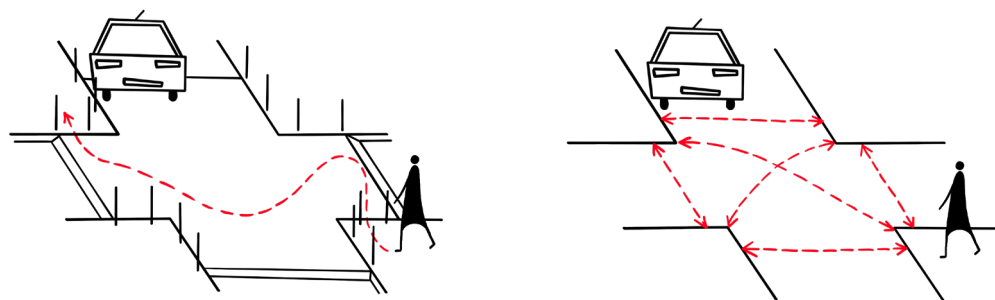
V zónách 30 je řešen pohyb cyklistů ve vozovce společně s ostatními vozidly, a to bez specifických integračních či segregačních opatření. Pohyb cyklistů je však nutné zohlednit při stavebně-technickém provedení zklidňovacích opatření. ↗ TP 218, kapitola 3.6.2

Pokud je daný úsek zóny 30 součástí hlavní sítě cyklistické infrastruktury (viz kapitolu 3.2.1), zvýrazní se pohyb cyklistů prostřednictvím vodorovné dopravní značky V20 umístěné v ose jízdního pruhu.



<p>stavební řešení / uspořádání pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů</p>	<p>standardně dle pravidel pro zóny 30                  ↗ TP 218 Navrhování zón 30                  ↗ <i>Manuál tvorby veřejných prostranství, kapitola C.1.2</i>                  vjezdy do zóny jsou standardně realizovány formou chodníkových přejezdů (dlouhých zpomalovacích prahů integrujících funkci přechodu pro chodce či místa pro přecházení)</p>
<p>řešení pohybu chodců</p>	<p>podélný pohyb chodců je zajištěn prostřednictvím chodníků dle pravidel pro:                  chodník ↗ kapitola 4, str. 61                  živý chodník ↗ kapitola 4, str. 62                  příčný pohyb chodců je zajištěn primárně formou příslušně stavebně provedených míst pro přecházení a přechodů pro chodce dle národních norem a technických podmínek, respektive prostřednictvím zvýšených křižovatkových ploch</p>
<p>řešení pohybu cyklistů</p>	<p>pohyb cyklistů standardně ve vozovce (bez další specifických opatření)                  provedení veškerých prvků zklidnění dopravy musí umožňovat bezproblémový pohyb cyklistů                  případné jednosměrné komunikace vždy formou cykloobousměrek</p>
<p>princiální řešení křižovatek</p>	<p>standardně formou zvýšených křižovatkových ploch (přednost zprava) pokud je ulice v rámci zóny 30 jednosměrná pro motorovou dopravu, pro cyklistickou dopravu se vždy realizuje formou cykloobousměrky (odkaz) Cykloobousměrka</p>
<p>dopravní režim / vyznačení</p>	<p>svislou dopravní značkou IZ8a (Zóna 30)</p>

Křižovatky v zónách 30 jsou standardně řešeny formou zvýšených křižovatkových ploch umožňující volný pohyb chodců ve všech přímých (i diagonálních) vazbách.)



## ČSN 73 6110 k Zónám 30

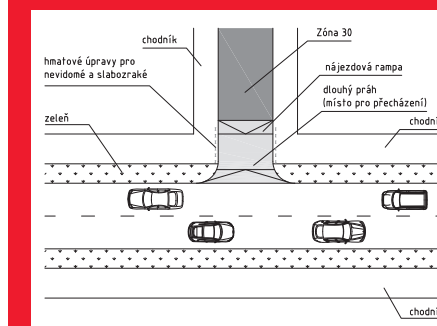
Ustanovení 4.1.1. (Všeobecné zásady řešení místních komunikací)

[...]

Základním nástrojem zklidňování dopravy na obslužných komunikacích je snižování dovolené rychlosti na 30 km/h, tj. navrhování zón s omezenou rychlostí. Tato opatření na současné komunikační síti mohou být jen organizačního charakteru, ale mají být podpořena stavebními opatřeními. Na novostavbách nebo rekonstrukcích musí sledovanému záměru odpovídat jak návrh stavby, tak navrhované stavební úpravy.

[...]

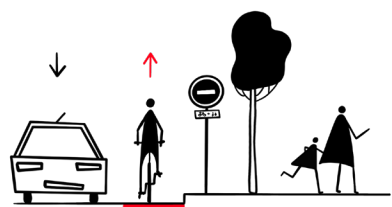
## Vzorové provedení vjezdu do Zóna 30 dle TP218



Řešení vjezdu do Zóny 30 z obslužné komunikace přes dlouhý práh.



## Cykloobousměrka



Cykloobousměrka představuje nástroj zajištění prostupnosti cyklistů v území a zajišťuje obousměrný provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru ulic, ve kterých motorová vozidla mohou jet pouze jedním směrem (jednosměrka). Každá pro automobily jednosměrná ulice by měla umožňovat obousměrný pohyb cyklistů.

➤ Strategie aktivní mobility v Praze, kapitola 3 / 2. Snadná prostupnost územím a dosažitelnost významných cílů

Konkrétní podoba závisí na typu komunikace a šířkových poměrech.

Použití jednotlivých typů řešení cykloobousměrky odpovídá použití příslušných typů cyklistických opatření, ze kterých podoba cykloobousměrky vychází (dánský pás, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, ochranný pruh pro cyklisty atd.)

šířka jízdního pruhu pro cyklisty

1,50 m či širší (2,00 m při umožnění souběžné jízdy cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu) dle výhledových intenzit cyklistické dopravy, respektive významu cyklistické vazby a prostorových možností

1,75 m či širší (2,75 m při umožnění souběžné jízdy cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu) v případě, že k ochrannému pruhu přiléhají podélná parkovací stání

minimálně 1,25 m – pouze ve stísněných poměrech a jiných odůvodněných případech

Šířka vozovky cykloobousměrky bez protisměrného jízdního pruhu

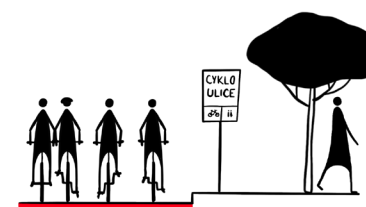
od 3,0 m až 4,0 m dle podmínek v TP 179 (30 km/h, frekvence vozidel)

Minimální šířka vozovky bez protisměrného jízdního pruhu závisí na místních podmínkách (délka úseku, parkování, sklonové a směrové poměry, rychlost, apod.)

relevantní odkazy

➤ TP 179, kapitola 4.3

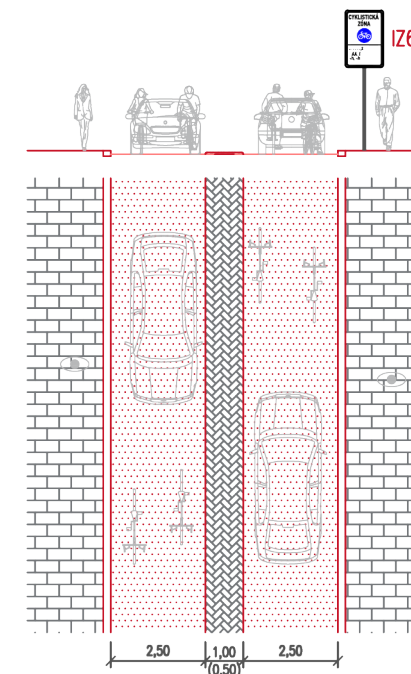
## Cyklistická ulice



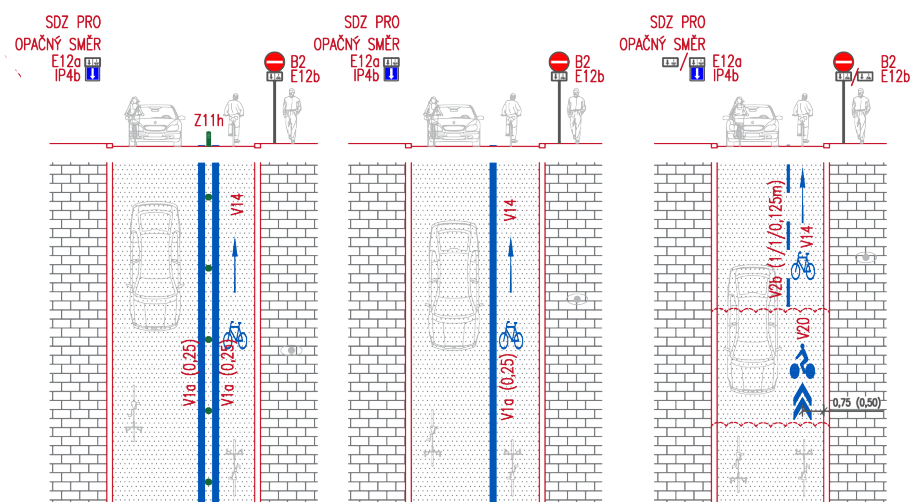
Cyklistická ulice je standardním prvkem cyklistické infrastruktury. Jedná se o místní komunikaci rozdělenou na „vozovku“ a „chodník“, přičemž v rámci hlavního dopravního prostoru je upřednostněn pohyb cyklistů. Cyklistická ulice je prakticky ekvivalentem zóny 30, kterou však prochází významná cyklistická vazba a je součástí hlavní či nadřazené sítě cyklistické infrastruktury (viz kapitola 3.2).

Z hlediska příčného uspořádání může mít cyklistická ulice podobu:

- se standardní vozovkou (zejména v případě dodatečného „přeznačení“ běžné ulice na cyklistickou ulici)
- s vozovkou se středním pásem z odlišného typu povrchu (tato varianta by měla být zvolena při novostavbách či rekonstrukcích)



Řešení křižovatek cyklistické ulice s dalšími obslužnými komunikacemi musí zajistit kontinuitu cyklistické ulice přes křižovatku, včetně vyznačení hlavní pozemní komunikace ve směru cyklistické ulice.



Cyklistická ulice se standardní vozovkou		Cyklistická ulice se středním pásem z odlišného typu povrchu	
<b>šířka vozovky</b>	min. 5,5 m (2x a = 2,75 m) max. 6,5 m (2x a = 3,25 m)	<b>rozměry jízdních pásů a šířka vozovky</b>	šířka jízdního pásu: 2,50 m šířka středového pásu s odlišným typem povrchu: 0,50 – 1,50 m (standardně 1,00 m) celková šířka vozovky: 5,50 – 6,50 m
<b>principiální řešení křižovatek</b>	standardní, obdobně jako u Zóny 30 u křižovatek cyklistické ulice s ostatními obslužnými komunikacemi vyznačení hlavní pozemní komunikace ve směru cyklistické ulice a zdůraznění vedení cyklistické ulice prostřednictvím vodorovného dopravního značení	<b>principiální řešení křižovatek</b>	zachování prostorového uspořádání cyklistické ulice i v křižovatce, vyznačení hlavní pozemní komunikace ve směru cyklistické ulice
<b>dopravní režim / vyznačení</b>	Vyznačení svislou dopravní značkou IZ 9a a vodorovnou dopravní značkou V20. Vhodné použití červeného zvýraznění, zejména na začátku a na konci cyklistické ulice.	<b>dopravní režim / vyznačení</b>	Vyznačení svislou dopravní značkou IZ 9a a vodorovnou dopravní značkou V20. Vhodné užití červeně probarveného asfaltu, případně jiného povrchu ↗ <i>Povrchy ploch pro pěší a cyklistické infrastruktury</i>
<b>relevantní odkazy</b>	↗ TP 179, kapitola 4.7		

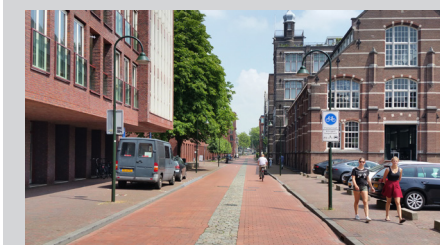
## Cyklistická ulice



Cyklistická ulice je ulicí, která je primárně určena cyklistickému provozu, respektive je v ní preferován cyklistický provoz před provozem ostatních vozidel. Cyklistům umožňuje dosahovat relativně vysokou cestovní rychlost a bezpečnost provozu, proto je cyklistická ulice typicky zřizována jako součást hlavních cyklistických tras v území. Koncept cyklistické ulice má kořeny v Nizozemí, nicméně do své právní úpravy jako specifický dopravní režim ji implementovala řada evropských států (například Belgie, Dánsko, Německo, či Rakousko). V Česku je ne zcela ideálně implementována do Zákona č. 361/2000 Sb. formou „cyklistické zóny“ a je žádoucí zásadní korekce právní úpravy.

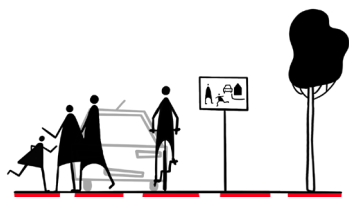


Příklad cyklistické ulice se standardní vozovkou (Bremen, Německo).

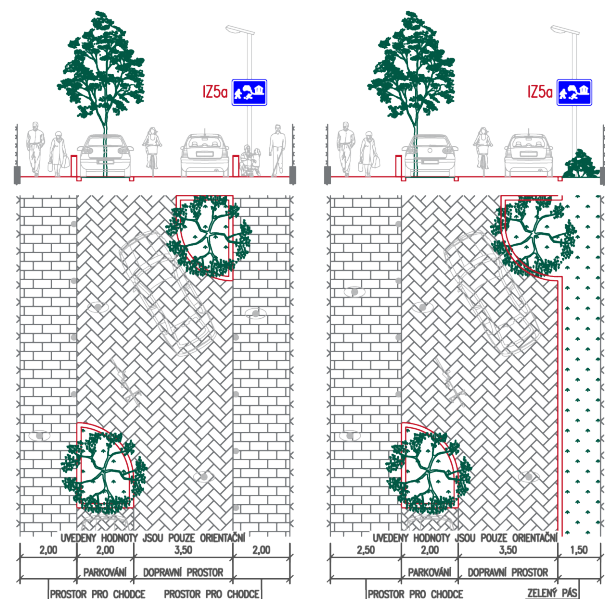


Příklad cyklistické ulice se středním pásem z odlišného typu povrchu (Delft, Nizozemí).

## Obytná zóna



Obytná zóna je dopravním režimem a způsobem řešení uličního prostoru ve zklidněných ulicích s nízkými intenzitami automobilové dopravy v residenčních oblastech s nízkou obytnou zástavbou. Hlavním principem je jedna výšková úroveň, důsledná aplikace opatření zklidnění dopravy a rovnost všech uživatelů prostoru (obdobně jako sdílený prostor). Pohyb cyklistů je tu v dopravním prostoru společně s chodci i ostatními vozidly.



<b>stavební řešení / uspořádání pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů</b>	standardně dle pravidel pro obytné zóny ↗ TP 103 Navrhování obytných a pěších zón ↗ Vyhláška č. 398/2009 Sb. vjezdy do zóny jsou standardně realizovány formou chodníkových přejezdů (dlouhých zpomalovacích prahů integrujících funkci přechodu pro chodce či místa pro přecházení)
<b>principiální řešení křižovatek</b>	přednost zprava
<b>dopravní režim / vyznačení</b>	svislou dopravní značkou IZ5a Obytná zóna
<b>relevantní odkazy</b>	↗ TP 103 Navrhování obytných a pěších zón ↗ TP 179, kapitola 6.6 ↗ ČSN 73 6110, kapitola 3.1.10 ↗ Vyhláška č. 398/2009 Sb.

# SPE CIFI KACE

5/

## Další specifická pravidla řešení aktivní mobility

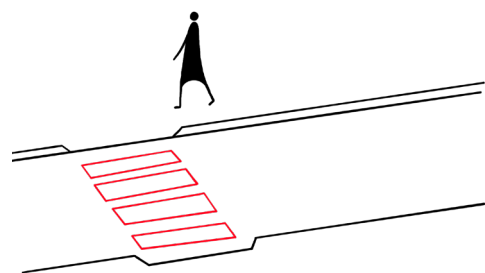
- Přechody pro chodce, místa pro přecházení
- Oblasti zastávek a přestupních bodů veřejné dopravy
- Specifické aspekty cyklistických opatření podél tramvajového pásu
- Interakce cyklistických opatření a vyhrazeného jízdního pruhu pro vozidla veřejné dopravy
- Parkování jízdních kol
- Piktogramový koridor pro cyklisty
- Povrchy ploch pro pěší a cyklistické infrastruktury
- Provedení dopravního značení

## 5/ Další specifická pravidla řešení aktivní mobility

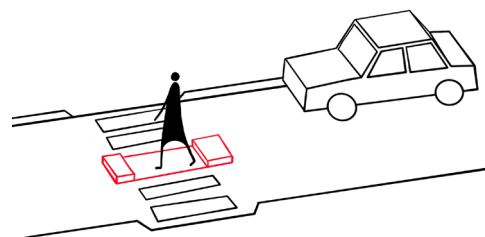
### řešení aktivní mobility

#### Přechody pro chodce, místa pro přecházení

Přechody pro chodce a místa pro přecházení musí vždy logicky navazovat na pěší vazby v území. Pěší vazba musí být vždy zajištěna na všech ramenech křižovatky, v mezikřižovatkovém úseku pak právě v návaznosti na pěší vazby v území, vstupy do významných budov či zastávky a stanice veřejné dopravy.



Přechod pro chodce zajišťuje přecházení přes vozovku s preferencí pěšího pohybu.

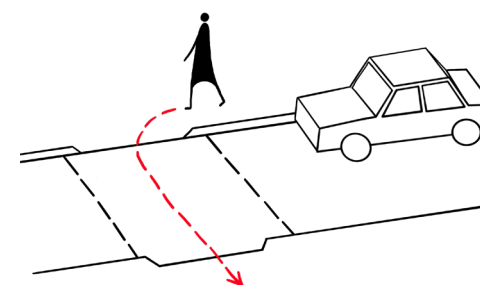


Na přechod pro chodce je vhodné vložit dělicí ochranný ostrůvek, který umožní chodci rozfázovat přecházení jízdnic pruhů, zejména při vyšších intenzitách provozu (komunikace zatížené motorovou dopravou). Při doplňování ochranných ostrůvků je třeba mj. zvážit, aby nevzniklo nebezpečné hrdlo pro cyklisty pohybující se ve vozovce.

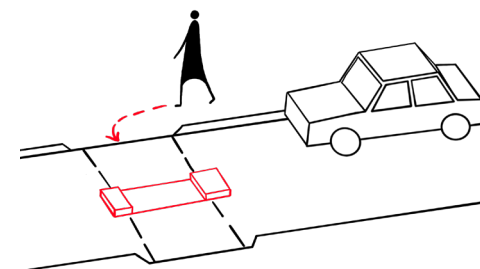
Řešení křížení pěší vazby s hlavním dopravním prostorem komunikace formou **přechodu pro chodce** se realizuje zejména pokud se jedná o:

- pěší vazbu v rámci významných ulic či ulic zatížených motorovou dopravou, a to jak v případě příčných vazeb, tak i v případě podélných pěších vazeb přes vedlejší (boční) ulice do těchto ulic ústících
- pěší vazbu v rámci prostoru zastávky veřejné dopravy, či navazující nebo směřující na zastávku, stanici či přestupní bod veřejné dopravy  
↗ kapitola 5, str. 90 ↗ Standard zastávek PID, kapitola 02.A
- pěší vazbu navazující na vstup do významné budovy či pěší vazbu, která je součástí pěších tras do školských, sportovních či kulturních institucí
- pěší vazbu užívanou ve větší míře dětmi nebo osobami se sníženou možností pohybu a orientace
- další lokality, která splňují podmínky pro umístění přechodu pro chodce dle platných technických norem

Pěší vazby přes vyústění zklidněných ulic na hlavní komunikaci se řeší přednostně kontinuálním vedením chodníku. V ostatních případech je možné realizovat místa pro přecházení.



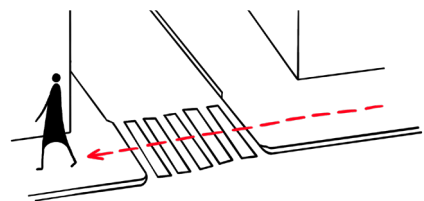
Místo pro přecházení umožňuje vozovku bezpečně přecházet, avšak bez zákonné přednosti pěšího provozu.



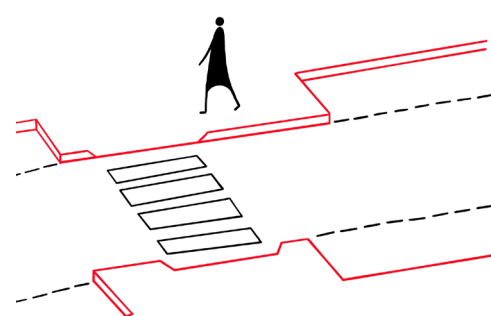
Na místo pro přecházení je žádoucí vložit ochranný ostrůvek, který umožní chodci rozfázovat přecházení jízdnic pruhů, zejména při vyšších intenzitách provozu (komunikace zatížené motorovou dopravou).

Pro realizaci přechodů pro chodce či míst pro přecházení platí následující zásady:

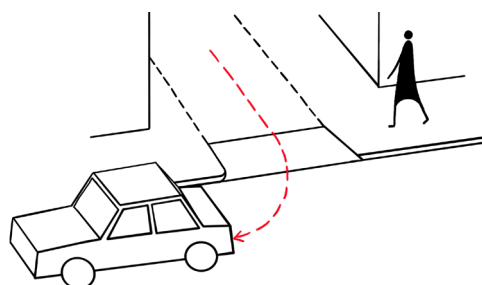
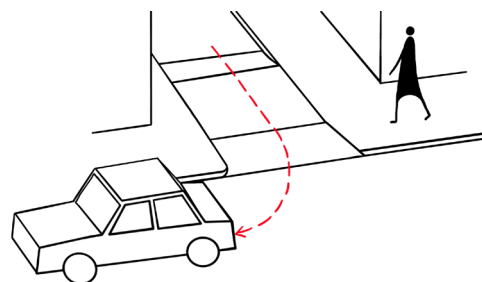
- stavební provedení přechodů pro chodce či míst pro přecházení má být v rámci ulice či uceleného úseku shodné (zásada shodných řešení shodných situací)
- u dvoupruhových komunikací je preferováno řešení neřízeného přechodu pro chodce s dělicím ochranným ostrůvkem a přisvětlením, u komunikací s nižšími intenzitami je možná varianta bez ostrůvku
- přechody pro chodce přes vícepruhové komunikace jsou standardně řešeny s využitím světelné signalizace
- stavební provedení přechodu musí být takové, aby přirozeně zklidňovalo dopravu, délka přechodu byla co nejkratší a zajišťovalo vzájemnou viditelnost chodce a vozidla (řidiče), a to zejména žádoucím vysazením (rozšířením) chodníkových ploch a zamezení zastavení a stání vozidel v rozhledovém trojúhelníku
- přechody pro chodce i místa pro přecházení mohou být integrovanou součástí zvýšených křižovatkových ploch. ↗ Zóna 30, kapitola 4, str. 75



Žádoucí je zachování přímé trasy chůze (bez zacházek / ztracených vzdáleností) přes boční ulice. Oddalování přechodu od přirozené přímé linie je zcela nevhodné.

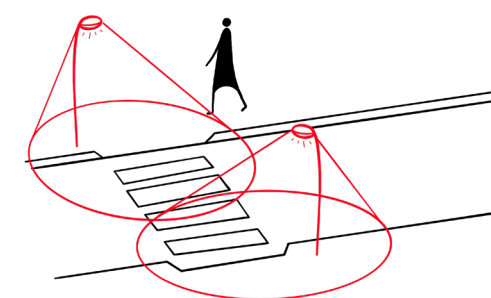


Vysazené chodníkové plochy a fyzické zajištění rozhledového trojúhelníku stavebním provedením přechodu je standardním řešením a mělo by být uplatňováno vždy. Místo však nemělo vytvářet nebezpečné hrdlo pro cyklisty pohybující se ve vozovce. Do tohoto prostoru lze efektivně umístit parkování jízdních kol, avšak při respektování specifik dané lokality a zachování bezpečného pohybu pěších.



U napojení boční ulice je standardním řešením zvýšení vozovky na úroveň chodníku a zachování směrové i materiálové kontinuity chodníku. Pěší vazby přes vyústění zklidněných ulic na hlavní komunikaci se řeší přechodem pro chodce nebo místem pro přecházení (integrovaným do dlouhého příčného prahu).

Toto řešení se zvolí jako v případě napojení běžné ulice (zóny 30), tak v případě napojení sdíleného prostoru či obytné zóny.



Přechod pro chodce je standardně vybaven přísívcením prostoru přechodu.

Přechody pro chodce lze v kontextu okolních pěších a cyklistických vazeb kombinovat i s přejezdy pro cyklisty.

↗ ČSN 73 6110

↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola C.2.3*



*Příklad přechodu pro chodce s vysazenými chodníkovými plochami, stavebním zajištěním volnosti příslušných rozhledových trojúhelníků a přisvětlením přechodu.*



*Příklad zachování výškové kontinuity chodníku v místě přecházení přes boční komunikaci.*



*Příklad přejezdu pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce.*

## Oblasti zastávek a přestupních bodů veřejné dopravy

Umístění zastávek veřejné dopravy v území by mělo zohledňovat plošnou obsluhu území i logicky navazovat na pěší vazby v něm. ↗ *Standard zastávek PID, kapitola 01.D*

Prostor zastávky je specifickým prostranstvím v rámci ulice a je jej třeba řešit komplexně s ohledem na provoz veřejné dopravy, přístup cestujících na zastávková stanoviště i zachování prostupnosti území. ↗ *Standard zastávek PID, kapitola 02*

Přístup na zastávky veřejné dopravy musí být jednoduchý, příjemný a bezpečný pro všechny skupiny uživatelů veřejné dopravy. Pěší trasa na zastávku musí být přímá, jednoduchá, bezbariérová, bez ztracených spádů i vzdáleností. Přístup na zastávkové stanoviště musí být zajištěn z obou stran ulice v obou jeho čelech. ↗ *Standard zastávek PID, kapitola 02*



Plochy přednádražních prostorů i přestupních bodů veřejné dopravy by měly zajišťovat přímé, krátké a intuitivní přestupní vazby a vytvářet kvalitní podmínky pro multimodální chování, zejména kombinování aktivní mobility a veřejné dopravy ↗ *Standard zastávek PID, kapitola 04 a kapitola 05*

Zastávky, stanice a přestupní body veřejné dopravy jsou významnými cíli pěší dopravy v území, proto pěším trasám vedoucím k nim by měla být věnována specifická pozornost:

<b>prioritní pěší trasy</b>	přednádražní prostory (prostory kolem významných železničních stanic a zastávek), prostory před stanicemi metra a pěší trasy k nim
<b>důležité pěší trasy</b>	přednádražní prostory (prostory kolem méně významných železničních stanic a zastávek) a pěší trasy k nim  pěší trasy mezi významnými cíli v území a příslušným tramvajovým či autobusovým zastávkám
<b>důležité pěší trasy nebo standardní pěší trasy</b>	pěší trasy k tramvajovým a autobusovým zastávkám

Z hlediska cyklistické dopravy je primárně nutné zajistit bezpečný a plynulý průjezd cyklisty prostorem zastávky. Ty kladou zvláštní nároky na vyřešení uspokojivé interakce průjezdu cyklistů a lokálně zvýšené frekvence chodců, i potřeby zajistit bezpečný nástup a výstup z vozidel, které je obtížné naplnit zvláště ve stísněných prostorových poměrech.

Základní pravidla pro řešení pohybu cyklistů v prostorů zastávky definují platné koncepční dokumenty Prahy. ↗ *Standard zastávek PID, kapitola 02.B* ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola C.2.6*

## Standard zastávek PID



Požadavky na řešení prostoru zastávek i přestupních bodů veřejné dopravy na území Prahy, včetně zajištění přístupu a propojování aktivní mobility a veřejné dopravy, definuje dokument Standard zastávek PID.

[standardzastavek.pid.cz](http://standardzastavek.pid.cz)

Tyto standardy nad rámec těchto koncepčních dokumentů i nad rámec ustanovení národních technických norem a podmínek doporučují následující specifická ustanovení:

## Specifické aspekty zastávek s mysem poježděným cyklisty ("cyklovídeň").

- Nezřizuje se v klesání nad 1 %.
- Mimo stoupání přesahující 2 % se na vjezdu doplňuje optickou brzdou pro přijíždějící cyklisty, případně dalšími opatřeními.
- Zastávku s poježděným mysem lze zřídit i pro autobusovou dopravu v zastávce kategorie E v případě, že nelze (nebo není vhodné) poježdět zastávkový záliv a frekvence spojů na zastávce zastávky je malá.

Chodník s povolenou jízdou kol v zastávce. Realizuje se u zastávek kategorie Db a E (výjimečně Da) podle standardů zastávek PID, nelze-li současně vést cyklisty odděleně.

- Průjezd může být jednosměrný (náhrada cyklovídeň) i obousměrný.
- V návaznosti na jízdu cyklistů v HDP se předpokládá duální řešení, tj. Je vždy možný i průjezd cyklistů ve vozovce.
- V klesání se doplňuje optickou brzdou a výstrahou.
- Je také vhodné nařídit cyklistům jízdu sníženou rychlostí.

## Specifické aspekty cyklistických opatření podél tramvajového pásu

Chodník s jízdou kol v zastávce mimo nástup a výstup cestujících je možné realizovat v zastávkách kategorie Da, Db a E podle Standardu zastávek PID. Realizuje se jako chodník s povolenou jízdou kol (viz výše), na kterém je průjezd povolen pouze, když v zastávce nestanicuje žádné vozidlo (autobus, tramvaj). Ve chvíli, kdy jsou v zastávce odbavováni cestující, smí cyklista kolo přes zastávku pouze vést. Toto řešení je funkční obdobou §16/1 zákona 361/2000, příkazujícímu ve vozovce zastavení za vozidlem veřejné dopravy stanicujícím v místě bez ostrůvku.

- Zastávka s jízdou kol mimo nástup a výstup cestujících se zřizuje v prostorově stísněných podmínkách.
- Pohyb pěších na zastávce může být vyšší, než je-li jízda na kole povolena trvale.
- Realizace: Dodatkovou tabulkou ("cyklistům vjezd povolen, není-li v zastávce vozidlo")

Obecně je žádoucí vést cyklistickou dopravu mimo tramvajové koleje tak, aby se minimalizovala křížení kolejí pod ostrým úhlem při vjíždění do tramvajových kolejí a zpět. Zejména nežádoucí je takový manévr na sběrných komunikacích se základní rychlostí 50 km/h, kdy jsou na bezpečnou jízdu cyklisty kladeny dva protichůdné požadavky: co nejvyšší rychlost pro bezpečné řazení do proudu vozidel a co nejnižší rychlost pro bezpečné křížení pravé kolejnice. Při návrhu je proto třeba rozlišovat situace, kdy tramvajová trať není pojížděna automobily (nebo je provoz velmi slabý) a pojížděné tramvajové trati situace na zatížených komunikacích.

Při vedení cyklistů v tramvajových kolejích je též znemožněno předjetí cyklisty tramvají, což má negativní dopad na spolehlivost a cestovní rychlost provozu tramvajové dopravy.

Nedoporučuje se zřizovat profily dovolující předjetí cyklisty tramvají bez minimálně metrového bočního odstupu (vzdálenost obruby od pravé kolejnice mezi 1,25 a 2,0 metru).

## Interakce cyklistických opatření a vyhrazeného jízdního pruhu pro vozidla veřejné dopravy

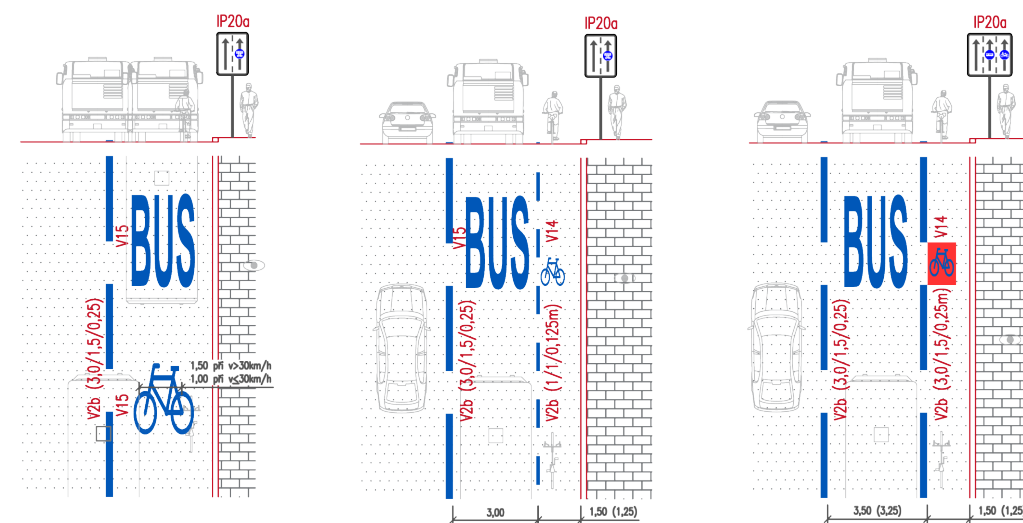
Vyhrazené jízdní pruhy pro vozidla veřejné dopravy jsou významným prvkem preference veřejné dopravy a zajišťují přednostní, plynulý a rychlý průjezd autobusů veřejné dopravy (PID) po místní komunikaci. Obvykle se vyhrazené jízdní pruhy vyskytují v ulicích zatížených motorovou dopravou.

Pokud je vyhrazený jízdní pruh pro autobusy situován při pravém okraji vozovky, je nutné povolit užívání tohoto vyhrazeného jízdního pruhu i cyklisty. V tomto případě se primárně nejedná o opatření pro podporu cyklistické dopravy, ale opatření k zajištění bezpečnosti pohybu cyklistů v hlavním dopravním prostoru takové komunikace. Vedení frekventované cyklistické trasy po frekventovaném BUS pruhu má negativní dopad na plynulost jízdy cestujících v MHD. Toto opatření zajišťuje, že se cyklista může legálně pohybovat při pravém okraji vozovky. V případě, že by provoz cyklistů nebyl ve vyhrazeném jízdním pruhu umožněn, legální pohyb cyklistů by probíhal

na rozhraní vyhrazeného jízdního pruhu a přilehlého jízdního pruhu, což je v rozporu s principy bezpečnosti silničního provozu.

Pokud to prostorově umožňují, je vhodné rozšířit vyhrazený jízdní pruh pro vozidla veřejné dopravy na hodnotu 4,50 m a vyznačit v rámci něj ochranný pruh pro cyklisty, čímž je již zajištěna možnost předjíždění cyklistů vozidly veřejné dopravy, aniž by vozidla veřejné dopravy musel vybočovat z vyhrazeného jízdního pruhu do přilehlého jízdního pruhu  $\rightarrow$  Zákon č. 361/2000 Sb, § 17, odst. 6

V případě, že je daná komunikace součástí hlavní sítě cyklistické infrastruktury a ta je realizována formou vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty, je nutné vyznačit vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty při pravém okraji vozovky a souběžně s ním vyhrazený jízdní pruh pro autobusy.





## Parkování jízdních kol

Místa k odstavení a parkování jízdních kol jsou důležitou a nedílnou součástí cyklistické infrastruktury. Pro odstavná či parkovací místa pro jízdní kola platí následující hlavní zásady:

- **Vhodné pro daný účel**  
Provedení, stavební řešení i model provozování parkovacích stání pro jízdní kola by měl odpovídat danému účelu i kontextu místa.
- **Bezpečné**  
V případě parkování jízdních kol v soukromých či vnitřních prostorech by tyto prostory měly být zabezpečené či pod přiměřeným dohledem. V případě umístění parkovacích stánek ve veřejném prostranství by se mělo jednat o logická, dobře viditelná a dobře osvětlená místa s přirozeným dohledem.
- **Dobře umístěné**  
Parkovací stání by měla být vhodně umístěná, pohodlně a přímo dostupná, co nejbližší příslušnému cíli. Parkování jízdních kol a umístování stánek by nemělo překážet nebo dokonce ohrožovat cestující a pěší, přicházející a vyčkávací na zastávce. Umístění parkovacích stánek by mělo být vždy umístěno mimo vodící linie pro nevidomé, a to tak, aby do nich nezasahovala ani u stojanu zaparkovaná jízdní kola. Rovněž by nemělo narušovat rozhledové poměry na přechodech pro chodce, místech pro přecházení či v křižovatce.

- **Brát v úvahu různé typy jízdních kol**  
Parkovací kapacity musí vyhovovat různým typům a velikostem jízdních kol.
- **Poskytovat dostatečnou kapacitu**  
Parkovací místa by měla poskytovat dostatečnou kapacitu pro parkování jízdních kol, a to zejména v kontextu typů místa a okolních cílů.

### Základní rozměry odstavných a manipulačních prostorů dle TP 179

- Plocha nezbytná pro odstavení jednoho běžného jízdního kola: 0,90 m (0,80 m) × 2,00 m
- Plocha nezbytná pro odstavení dvou běžných jízdních kol vedle sebe: 1,00 (2 × 0,50) m × 2,00 m
- Půdorysný rozměr minimálního manipulačního prostoru pro běžné jízdní kolo: 2,20 × 0,90 m

## Orientační hodnoty parkovacích potřeb pro výpočet potřebné kapacity

typ budovy/cíle	orientační kapacita parkovacích míst	umístění parkovacích míst
<b>OBYTNÉ BUDOVY</b>		
obytné budovy (rezi- denční parkování)	1 parkovací místo na jednu obytnou místnost	primárně uvnitř obytných budov (zabezpečené) dostupné z uliční úrovně
velcí zaměstnavatelé		
zaměstnanci	1 parkovací místo na 5-10 pracovních míst	primárně uvnitř budovy / areálu zaměstnavatele, kryté a zabezpečené
návštěvníci / zákazníci	dle obrátu návštěvníků či zákazníků (orientačně 1 parkovací místo na 5-20 pracovních míst)	uvnitř budovy / areálu nebo v uličním prostoru
<b>VZDĚLÁVACÍ INSTITUCE A SPORTOVIŠTĚ</b>		
mateřské, základní školy a střední školy	1 parkovací místo na 3-10 žáků	uvnitř budovy dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání v rámci areálu školy
vysoké školy a vyšší odborné školy	1 parkovací místo na 3-10 studentů	uvnitř budovy dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání v rámci kampusu
<b>nakupování</b>		
obchody s potravinami	1 parkovací místo na 30 – 50 m <sup>2</sup> prodejního prostoru	v uličním prostoru (veřejném prostranství)
další obchody	1 parkovací místo na 100–200m <sup>2</sup> prodejního prostoru	v uličním prostoru (veřejném prostranství)
obchodní centra	1 parkovací místo na 100 m <sup>2</sup> prodejního prostoru	uvnitř budovy obchodního centra dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání
<b>ZASTÁVKY A STANICE PID</b>		
B+R u železničních stanic a zastávek	dle obrátu stanice a umístění stanice v území (orientačně 1 parkovací místo na 10 cestujících obrátu stanice)	vnitřní prostory ve výpravní budově dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání v přednádražním prostoru
B+R u stanic metra		vnitřní prostory vestibulu stanice metra nebo krytá venkovní stání v předstaničním prostoru
tramvajové a auto- busové zastávky	orientačně 2-5 parkovacích míst na zastávku	v uličním prostoru (veřejném prostranství)
<b>SPORTOVNÍ, ZÁBAVNÍ A KULTURNÍ AKTIVITY</b>		
sportoviště	1 parkovací místo na 2-5 návštěvníků	uvnitř budovy dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání v areálu nebo stání v uličním prostoru (veřejném prostranství)
knihovny, komunitní centra, domy dětí a mládeže	1 parkovací místo na 2-10 návštěvníků	uvnitř budovy dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání v areálu nebo stání v uličním prostoru (veřejném prostranství)
zoo	dle obrátu návštěvníků (orientačně 1 parkovací místo na 1000 m <sup>2</sup> plochy)	krytá venkovní stání v rámci areálu či před vstupem
stadiony	1 parkovací místo na 10–30 sedadel	uvnitř budovy dostupné z uliční úrovně nebo krytá venkovní stání

## Parkování jízdních kol v obytných budovách

Součástí výstavby a či rekonstrukcí obytných budov by mělo být zřízení místností určených pro odstavení jízdních kol obyvatel budovy (koláren), a to v uliční úrovni, přístupné komfortně a co nejpřímějším přístupem a adekvátně zabezpečené. Kolárny mohou být součástí interiéru budovy, případně být umístěny v rámci pozemku mimo veřejné prostranství (viz výše).

### Návrh na doplnění § 34 do Pražských stavebních předpisů

#### § 34

##### Požadavky na odkládání jízdních kol

(1) Stavby se vybavují prostory k odkládání jízdních kol s kapacitou podle konkrétního záměru a umístění stavby.

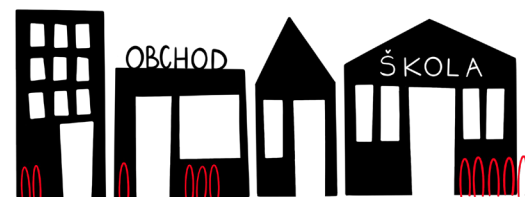
(2) Plochy pro odkládání jízdních kol návštěvníků se zřizují jako veřejně přístupné a musí umožnit uzamčení jízdního kola. Tyto se zřizují zejména u staveb občanské vybavenosti. Místa pro uschování jízdních kol trvalých uživatelů staveb se zřizují mimo veřejně přístupný prostor v úrovňově přístupných a uzamykatelných kolárnách. Kolárnou se rozumí interiérový prostor uzavřený stavebními konstrukcemi či exteriérový prostor převážně uzavřený a vymezený stavebními konstrukcemi. V místě stání jízdních kol musí být prostor zastřešen

## Parkování jízdních kol v uličním prostoru

Pro parkování jízdních kol v uličním prostoru jsou umísťovány cyklostojany. *➤ Katalog prvků ve veřejných prostranstvích*

S výjimkou odpočívek, kde se nepředpokládá větší vzdálenost se uživatele od kola, se nepřipouští umísťování stojanů, které nedovolují pohodlné připoutání jízdního kola za rám (stojany na přední kolo, tzv. "drátolamy").

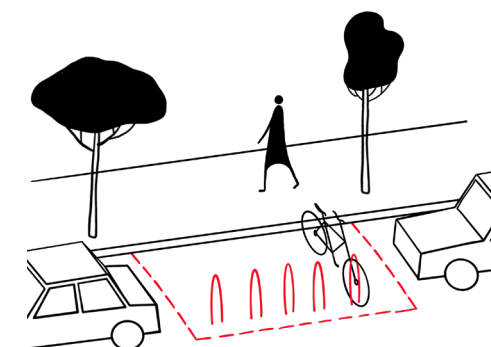
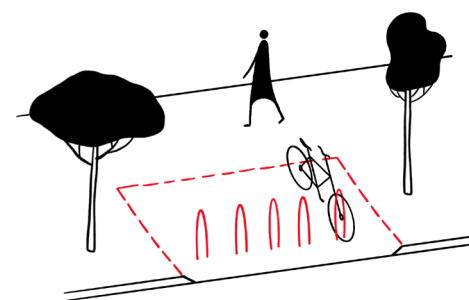
Pro umísťování cyklostojanů v uličním prostoru platí následující pravidla:



V každé ulici by měla být poskytnuta přiměřená kapacita pro parkování kol, která by měla být rovnoměrně rozmístěna po délce ulice s vyšší koncentrací na nárožích. Množství stojanů by mělo odpovídat potenciální zátěži daného místa cyklistickou dopravou i prostorovým možnostem konkrétního prostranství.

U významných cílů jsou cyklostojany umísťovány dle prostorových možností co nejbližší jejich vchodu a v kontextu skutečnosti, zda jsou v cíli poskytovány kapacity pro parkování kol návštěvníků i v rámci objektu či areálu. *➤ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola .2.6*

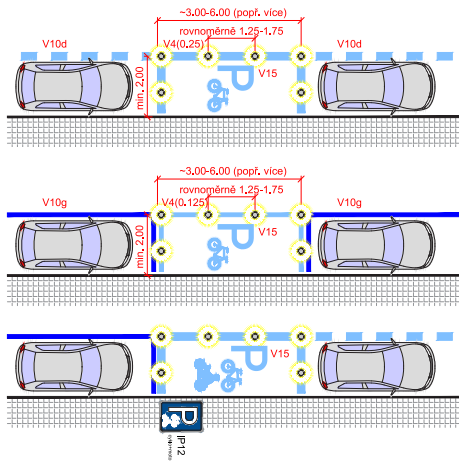
Samozeřejmostí je umísťování cyklostojanů tak, aby nebyly narušeny požadavky bezbariérovosti, zejména z hlediska vodicích linií pro nevidomé a slabozraké.



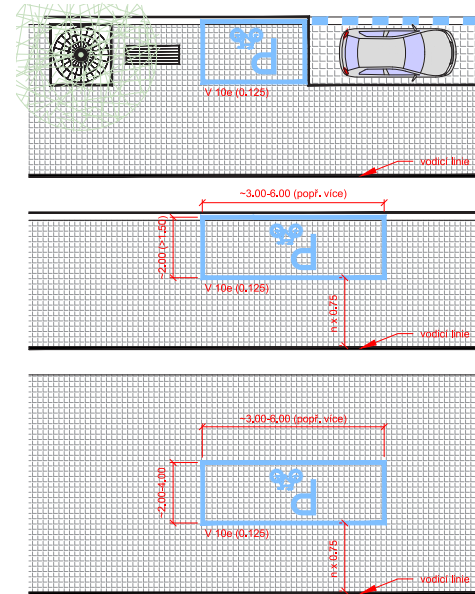
Cyklostojany je v uličním prostoru vhodné umísťovat v přidruženém prostoru, a to vždy tak, aby byla zachována kontinuita efektivní šířky chodníku. Vhodná umístění jsou například v linii se stromořadím či dalšími prvky mobiliáře či začlenění do vegetačního pásu podél fasády domu. V rámci významných veřejných prostranství je obecně důležitá umísťovat cyklostojany tam, kde nevytváření prostorovou překážku. Není-li povolena jízda v přidruženém prostoru, musí být stojany v přidruženém prostoru snadno bezbariérově dostupné z vozovky (například přes snížené obruby vjezdů či přechodů pro chodce v těsné blízkosti).

Cyklostojany je možné umísťovat i do „hnízd“ v parkovacím pásu v rámci hlavního dopravního prostoru, a to zejména v ulicích bez stromořadí či „furniture zone“.

Podrobnosti umísťování cyklostojanů ve veřejných prostranstvích stanovuje Manuál tvorby veřejných prostranství *➤ Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola C.2.6 a D.5.2*

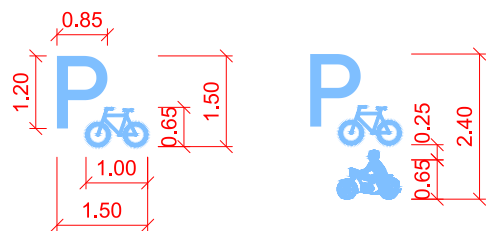
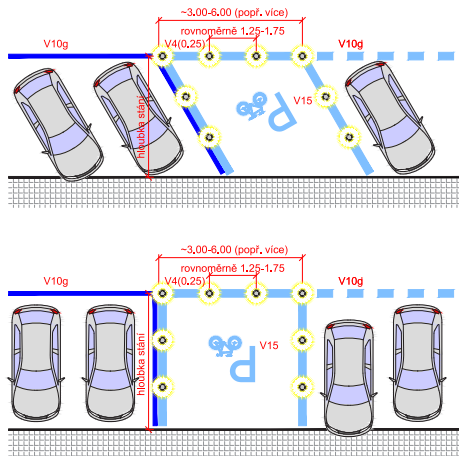


- ohraničení vodicí čarou V 4 (š. 0,25 nebo 0,125 dle kontextu – viditelnost, návaznosti čar atd.)
- vždy doplněné sloupky – buď balisety na čáře V 4, resp. jiné sloupky uvnitř (0,5 m od osy V 4)
- pokud je určeno i pro motocykly, doplní se SDZ IP 12 s příslušnými symboly
- vždy doplněné VDZ V 15 s písmenem "P" a symbolem jízdního kola, resp. též motocyklu
- výhledově potenciálně možnost ukotvení stojanového hnízda v rámci vymezeného prostoru



- ohraničení vodicí čarou V 4 (š. 0,25 nebo 0,125 dle kontextu – viditelnost, návaznosti čar atd.)
- vždy doplněné sloupky – buď balisety na čáře V 4, resp. jiné sloupky uvnitř (0,5 m od osy V 4)
- pokud je určeno i pro motocykly, doplní se SDZ IP 12 s příslušnými symboly
- vždy doplněné VDZ V 15 s písmenem "P" a symbolem jízdního kola, resp. též motocyklu
- výhledově potenciálně možnost ukotvení stojanového hnízda v rámci vymezeného prostoru

- na chodníku (mimo vozovku) ohraničení čarou V 10e (š. 0,125)
- sloupky případně dle kontextu jako ochrana proti nelegálnímu parkování automobilů
- přípustné jen při zachování dostatečné volné šířky pro chodce s ohledem na intenzitu chůze (ČSN)
- vždy doplněné VDZ V 15 s písmenem "P" a symbolem jízdního kola (orientace kolmo k vozovce / stezce)
- výhledově potenciálně možnost ukotvení stojanového hnízda v rámci vymezeného prostoru



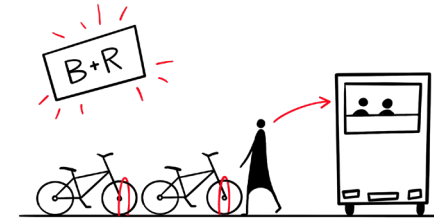
pouze cyklo  
standardně  
bez použití SDZ



IP 12  
cyklo + moto



## Parkoviště B+R



Parkoviště B+R při stanicích metra či železniční dopravy jsou klíčovým bodem propojení cest cyklistickou a veřejnou dopravou. Umístění B+R by mělo být vždy v přímé návaznosti na vstup do stanice metra či přístup k železničním nástupištím a zároveň se zajištěním cyklistické infrastruktury umožňující dojezd cyklistů až k B+R (respektive přímo do něj v případě rozsáhlejších parkovišť B+R). Naopak obvykle není vhodné realizovat B+R v parkovacích domech P+R, neboť parkoviště P+R bývají typicky umístěna v relativně větší vzdálenosti od vlastní stanice veřejné dopravy a nemají zajištěný komfortní příjezd na kole.

Pro parkoviště B+R by měly být primárně využívány stávající prostory budov železničních stanic či prostorů v rámci objektu stanice metra. Pouze v odůvodněných případech je možné přikročit k realizaci samostatného objektu.

Vzhledem k relativně dlouhé nepřítomnosti majitele jízdního kola musí být parkoviště B+R vždy zabezpečená (přístupná jen oprávněným uživatelům a minimálně s kamerovým dohledem). Vhodné je v rámci parkovišť B+R poskytovat další služby pro cyklisty (dofouknutí, drobné nářadí). Provozní model parkovišť B+R bude jednotný na celém území Prahy a bude propojený s držením jízdního dokladu na použití PID (PID lítačka).

Zřízení B+R se nevyklučuje se zřízením či zachováním běžného nehlídaného stojanu pro kola v prostoru stanice, který využijí uživatelé pro krátkodobé parkování nebo majitelé levnějších kol. Tyto stojany je vhodné umístit na místě chráněném před povětrnostními vlivy a zároveň s respektováním požadavků na bezbariérové užívání komunikace.

Součástí každého parkoviště B+R by měla být i stanice bikesharingu.

## Piktogramový koridor pro cyklisty

Piktogramový koridor pro cyklisty (vodorovná dopravní značka V20) se primárně používá v situacích, kdy je třeba upřesnit konkrétní (optimální) trajektorii pohybu cyklisty v dopravních situacích. Zejména se jedná o tyto situace:

- upřesnění pohybu cyklistů v prostoru křižovatky
- pokud je optimální trajektorie pohybu cyklisty vedena uprostřed jízdního pruhu či vozovky (pokud konkrétní prostorové poměry či dopravní řešení neumožňuje bezpečné předjíždění cyklisty ostatními vozidly při splnění příslušných zákonných ustanovení ↗ §17, odst. 6 Zákona č. 361/2000 Sb.)
- pokud je třeba vyznačit pohyb cyklistů uprostřed tramvajové koleje (v případě, kdy jízda vpravo od pravé kolejnice tramvajové koleje není z hlediska cyklistické provozu bezpečná)



## Povrchy ploch pro pěší a cyklistické infrastruktury



Povrchy ploch pro pěší musí být příjemné pro pěší i další uživatele aktivní mobility na pomezí pěší a cyklistické dopravy, kteří chodníky a další plochy pro pěší mohou užívat. Zásady a parametry volby typů povrchů v rámci veřejných prostranství na území hl. m. Prahy definuje Manuál tvorby veřejných prostranství ↗ *Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola D.1.1, respektive jeho plug-iny*

## Provedení dopravního značení

Veškeré svislé dopravní značení související s cyklistickou infrastrukturou na území Prahy se ve smyslu národních technických předpisů realizuje ve zmenšené velikosti ↗ *TP 65, kapitola 3.4.4*

Základním povrchem cyklistické infrastruktury na území Prahy je obecně hladký zpevněný povrch. Konkrétnější pravidla specifikuje následující tabulka:

<b>asfalt</b> ↗ <i>Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola D.1.1</i> 293 Asfalt 294 Probarvený asfalt	standardní povrch cyklistické infrastruktury
<b>hladká řezaná dlažba</b> ↗ <i>Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, kapitola D.1.1</i> 273 Kamenná žulová dlažba řezaná 274 Velkoformátová kamenná žulová dlažba 275 Velkoformátová kamenná žulová dlažba 283 Betonová dlažba středního formátu 291 Betonová monolitická plocha	typicky plochy pěších zón, významných veřejných prostranství
<b>přírodě blízký zpevněný povrch</b>	v chráněných přírodních územích, rekreační charakter

## STANDARDSY AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE



Hlavní město Praha  
Magistrát hl. m. Prahy  
Odbor dopravy  
Jungmannova 35, Praha 1  
www.praha.eu

### Zpracovatelé strategie:



Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.  
Národní 984, Praha 1  
IČO 48588733  
www.mottmac.com

VOJTĚCH  
NOVOTNÝ  
mobility consultancy & advisory

Vojtěch Novotný  
mobility consultancy & advisory  
Mokrá 1129, Praha 11  
IČO 08498831  
www.vojtechnovotny.cz

v roce 2022

### Zpracovatelský tým:

Vojtěch Novotný (Vojtěch Novotný –  
mobility consultancy & advisory)  
Daniel Šesták (Mott MacDonald CZ)  
Yussuf Zachar (Mott MacDonald CZ)  
Denis Liutov (Vojtěch Novotný –  
mobility consultancy & advisory)

### Pracovní skupina projektu:

Dominika Marešová (MHMP ODO)  
Karolína Klímová (MHMP ODO)  
Martin Havelka (MHMP ODO)  
Jakub Kutílek (MHMP ODO)  
Pavel Polák (MHMP)  
Vojtěch Benedikt (IPR Praha)  
Petra Syrová (Pěšky městem, z.s.)  
Vratislav Filler (AutoMat, z.s.)  
Peter Bednár

### Grafické zpracování a sazba:

Michala Bartuňková

### Autoři fotografií:

Magistrát hl. m. Prahy  
IPR Praha  
Vojtěch Novotný  
Daniel Šesták  
Pexels.com

V těchto standardech jsou použity vzorové výkresy parkování jízdních kol v uličním prostoru (str. 98), které pro Magistrát hl. m. Prahy zpracoval Tomáš Cach.

