

# Cyklistická doprava v centru Prahy ... z pohledu cyklistů

Vratislav FILLER  
*Prahou na kole, Auto\*Mat*

seminář „Bariéry cyklodopravy z pohledu radnic centrální Prahy“  
Praha, 20.5.2012



## Obsah prezentace

- Cyklistická doprava ve městě
- Cyklisté jsou různí
- Cyklisté jsou nestálí
- Situace v centru Prahy – infrastruktura
- Situace v centru Prahy – chování cyklistů
- Praktický přístup – přizpůsobování pravidel situaci
- Špatná image cyklodopravy v centru
- Jakou chtít infrastrukturu?
- Horké téma: jak je (nás) dostat z chodníků?

# Cyklistická doprava ve městě

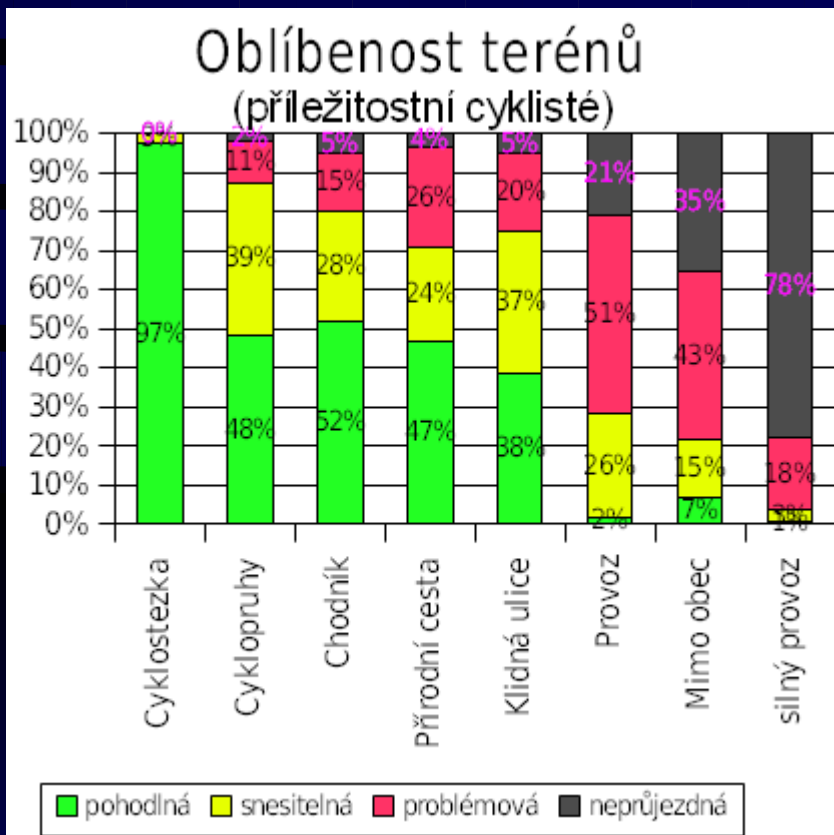
- Studie Vídeň – společenské náklady nebo přínosy (zdraví, hluk, náklady na dopravní prostředek, vynaložený čas, škodliviny a vliv na klima)
  - Cyklodoprava (6%) + 224,5 mil. € / rok
  - Automobilová doprava – 189,1 mil. € / rok
- Rozvoj cyklistické dopravy ve městech je naprosto žádoucí

# Cyklisté jsou různí

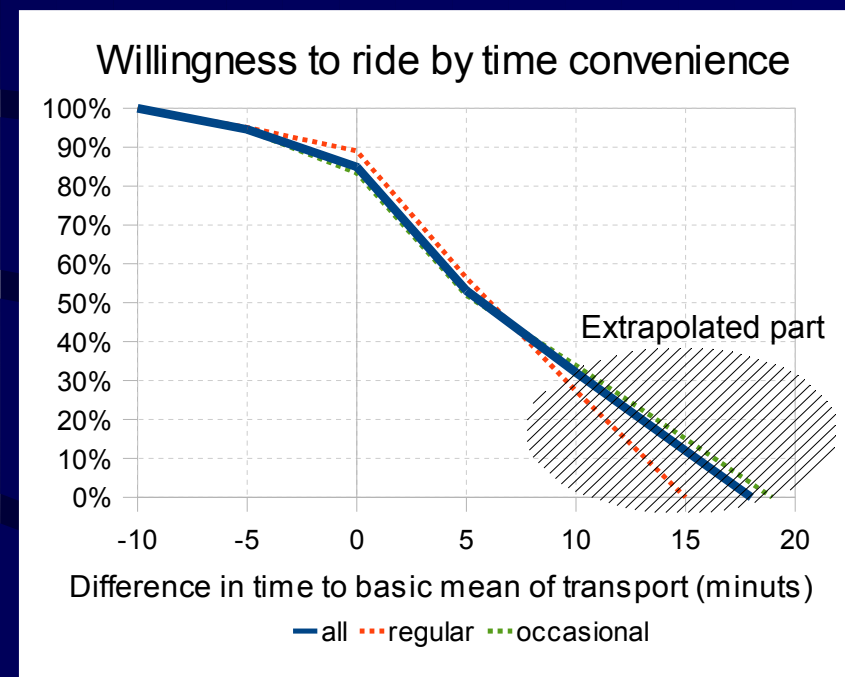
- *„Najděte mi trasu z X do Y, kopce mi nevadí, hlavně když to nebude v provozu.“*
- *„Cyklopruh nepotřebuju, protože cyklista a auto se tam vejdou stejně dobře, když tam je, i když tam není“*
- *„Jezdím prakticky výhradně po silnici každý den několik let a téměř denně zažívám obtěžující situace (třeba parkování v cyklopruhu), ale nebezpečná bývá tak jednou za měsíc.“*

## Cyklisté jsou nestálí (1)

Cyklistická doprava je „měkký“ dopravní mód: Její intenzita výrazně závisí na podmínkách:



Jízda v provozu není pro většinu cyklistů při běžném dojíždění atraktivní



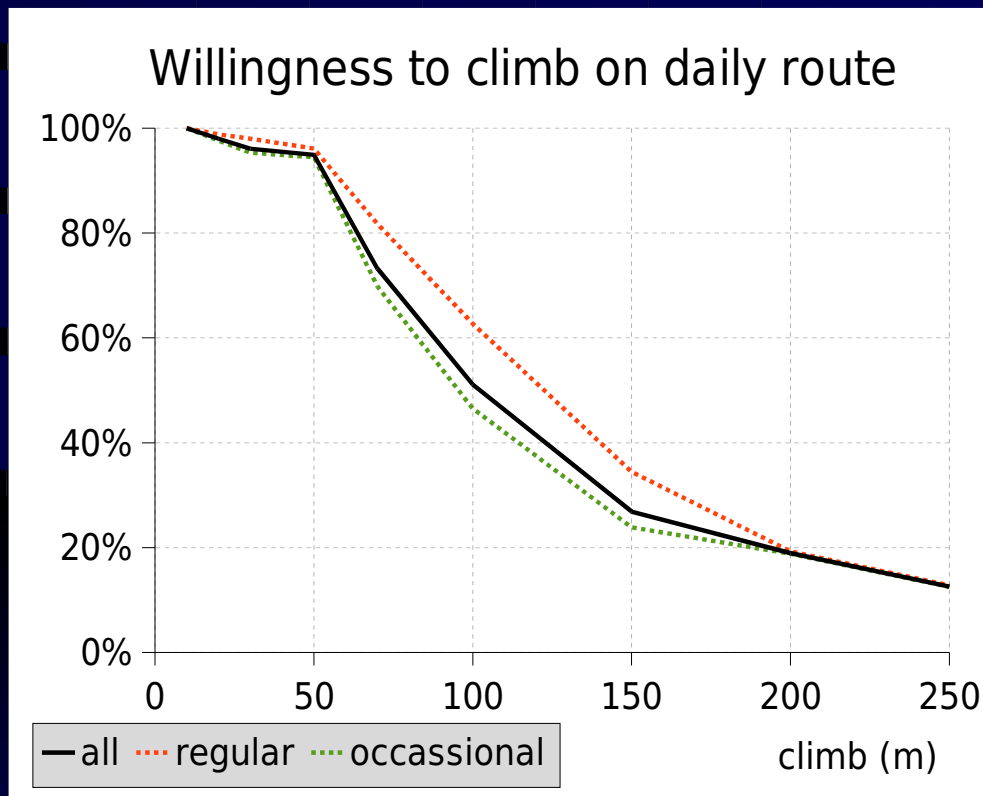
Je-li kolo výrazně pomalejší než jiné druhy dopravy, přestává být atraktivní

# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (5)

## Cyklisté jsou nestálí (2)

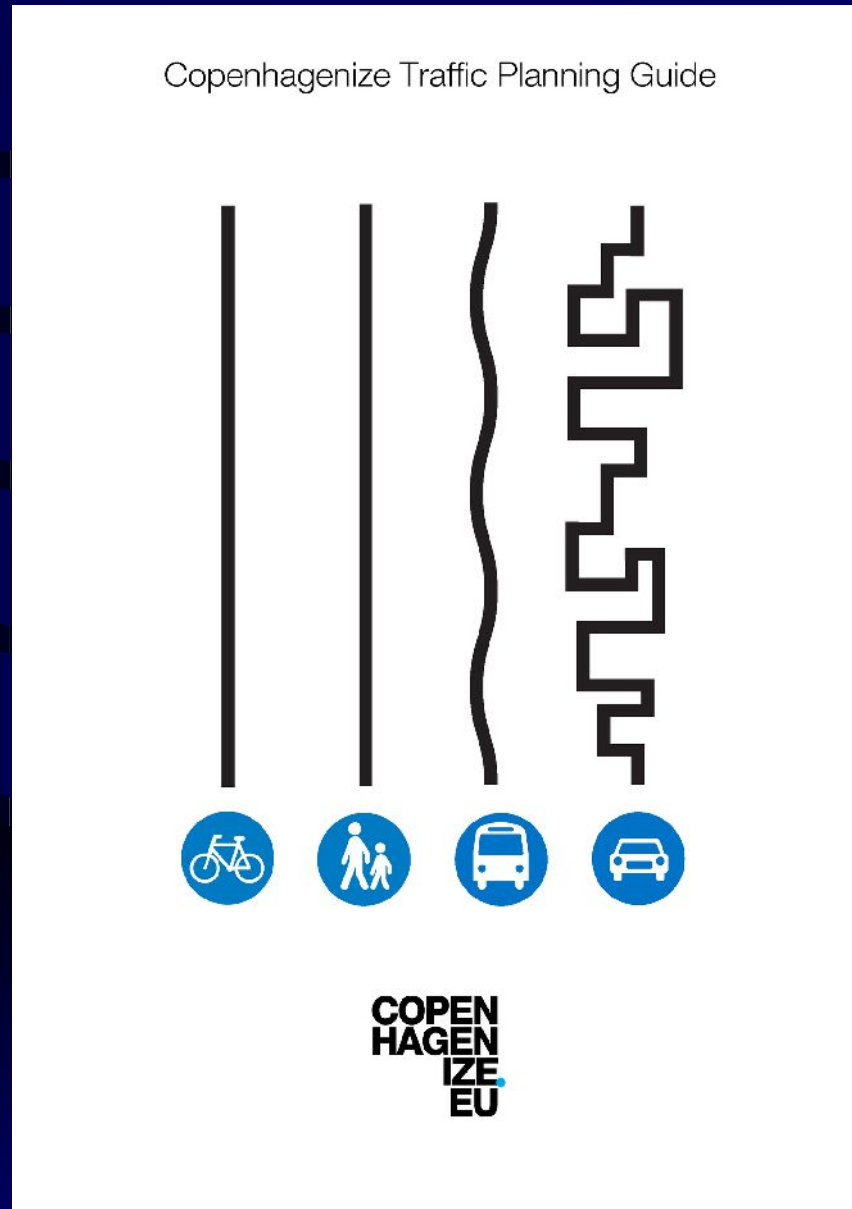
Pražské kopce se výrazněji projevují při převýšeních nad 100 metrů

Neplýnulá jízda se projevuje jako stoupání (rozjezd na 20km/h = +1,6 m)



# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (6)

## Cyklistická doprava ve městě

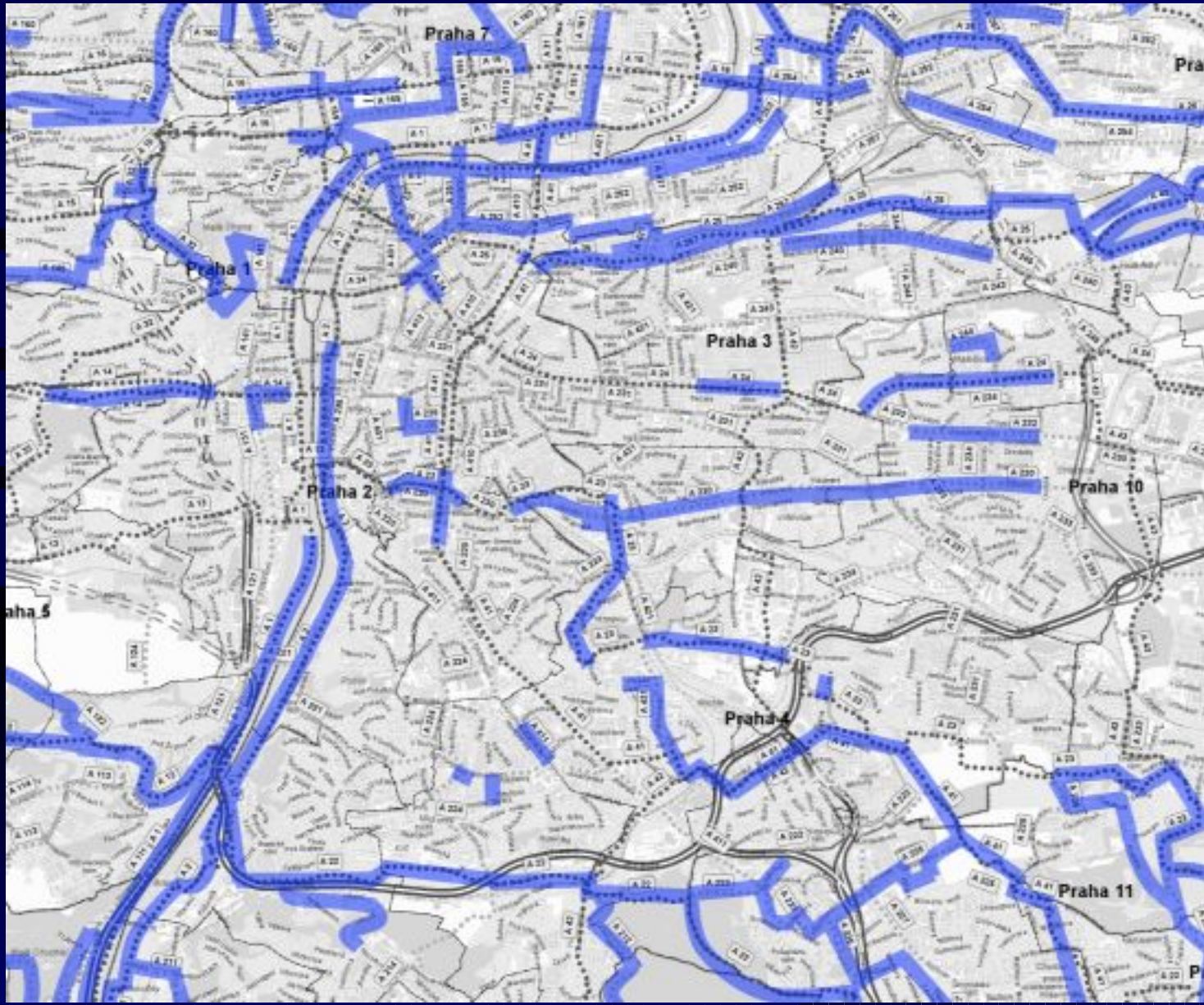




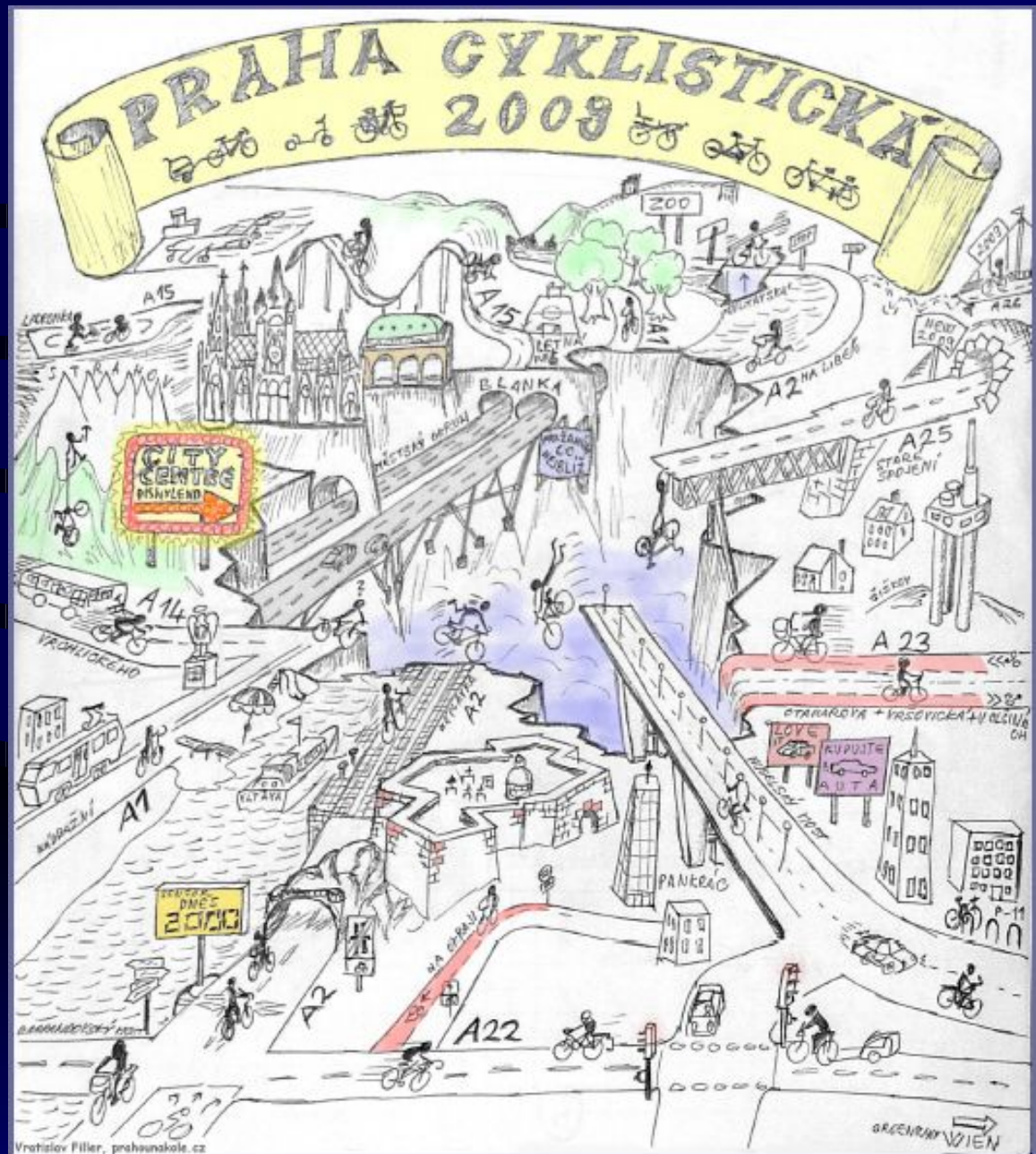


# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (8)

## Infrastruktura v centru Prahy



# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (9)



# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (10)

## Pražský status quo - 1

- Zbytečný semafor a přerušení cyklostezky



# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (11)

## Pražský status quo - 2

- Chodník použitý jako cyklostezka



# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (12)

## Pražský status quo - 3

- Tramvajové koleje použité místo pásu pro cyklisty



Photo: Václav Kříž

# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (13)

## Pražský status quo - 4

- Ulice nejsou plošně dostupné pro cyklisty



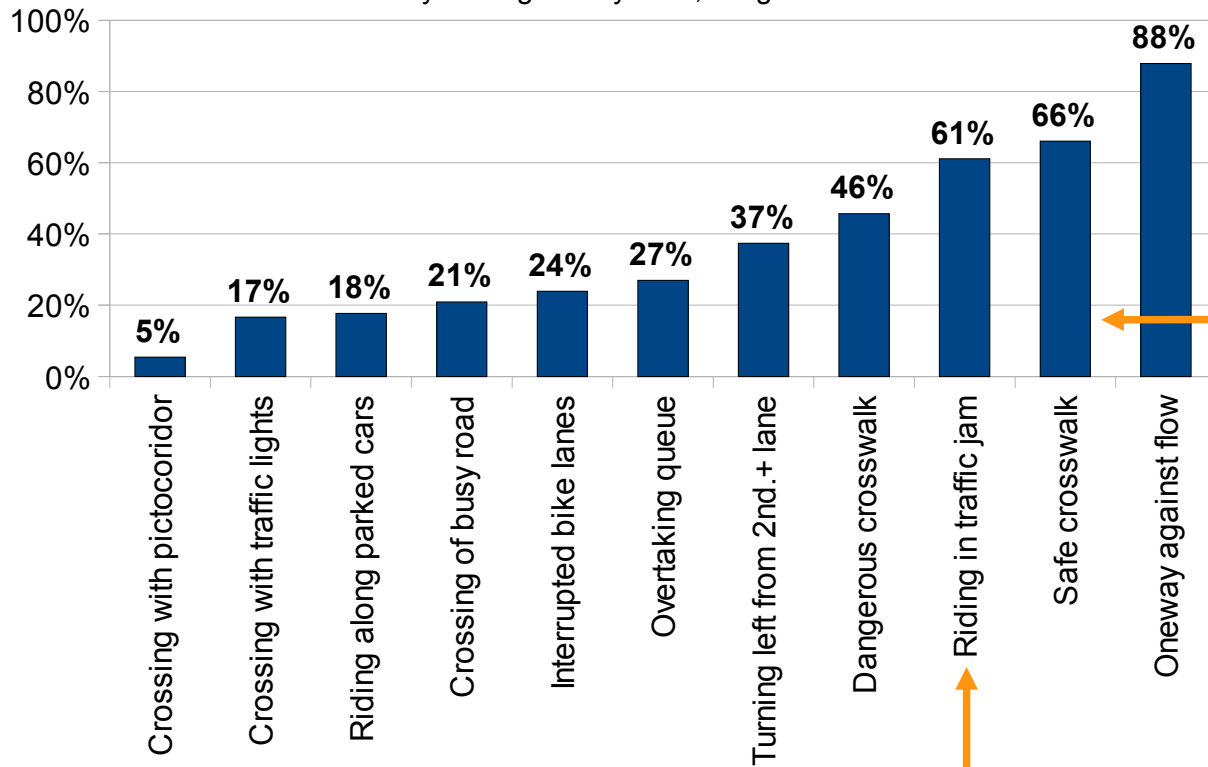
Photo: Václav Kříž

# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (14)

## Přiznané porušování předpisů

### Admitted disobeying of rules

Survey among 412 cyclists, Prague 2010



The survey was carried out by Vratislav Filler in project of NGO Oživení, „Jak odstranit klíčové bariéry cyklodopravy v Praze“ in 2010

# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (15)

## Přirozené chování cyklistů

➤ Přečhod „Agip“ (Praha 4):  
Kolo vedou 2 ze ~700 cyklistů (Pr.T. 2007)



➤ Kapitána Jaroše (před rekonstrukcí):  
40% přechází na červenou, aby se  
vyhnulo čekání v nebezpečném místě  
(Oživení, 2010).



➤ Mánes (čekání na zelenou 60“+):  
V ranní špičce (30 minut) jen 3 z 50  
evidovaných cyklistů projelo legálně  
(Survey Pr.T. 16.4.2011.)



➤ Šeříková: 200 cyklistů/den v  
protisměru, 90% nevede kolo (ulicí  
projede 100 aut za den)



# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (16)

## Prostor pro porušování předpisů

- Rozdílné podmínky pro auta, cyklisty a chodce



Auta nemají mnoho důvodů ani příležitostí porušovat dopravní předpisy

*(photo Cycling Committee of Prague)*



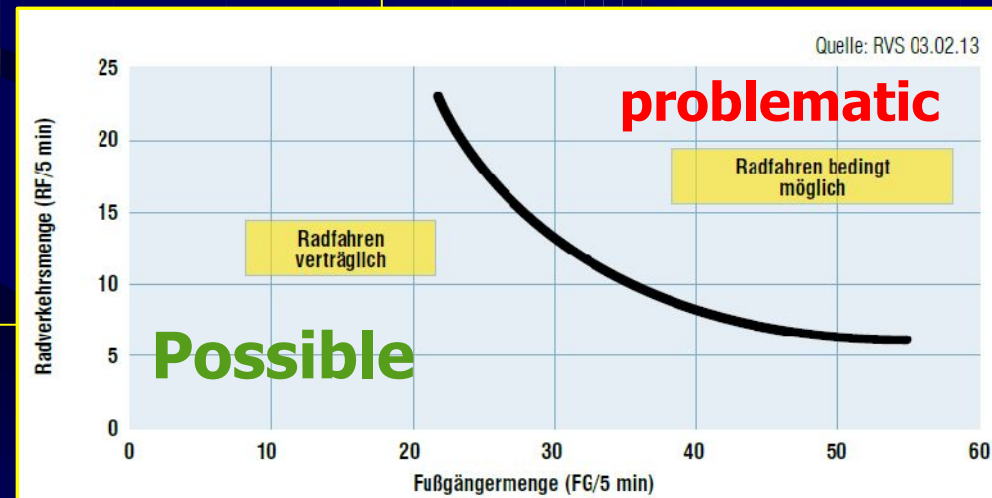
Co jiného udělat, než porušit předpisy?

(Ovšem, možno sesednout, ale k tomu jízdní kolo nebylo vynalezeno.)

# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (17)

## Následky porušování předpisů

- Jízda v protisměru, tam, kde je legální, je zcela bezpečná (ve Vídni od roku 1980 jen tři závažné nehody)
- Přejíždění přechodů přerušujících cyklostezku nemá vliv na bezpečnost (přednost není tak jako tak)
- Jízda po chodnících je bezproblémová do určitých intenzit chodců i cyklistů
- Zjevné riziko je zvýšené ohrožení chodců!



Source of plot: Gute Lösungen in und für Wien, 2012

# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (18)

## Důvody pro porušování předpisů

Prostředek	Přestupek	Vnější důvody	Vnitřní důvody
Auto	rychlá jízda	Řešení ulic	Spěch, zvyk
	Nelegální parkování	Řešení ulic to umožňuje	Příliš mnoho aut
Jízdní kolo	Jízda po chodníku	Chybějící nebo nebezpečná infrastruktura	Strach z jízdy v provozu, myslí si, že se to smí
	Přejíždění přechodů	Špatná infrastruktura, špatné normy, zákony	-
	Jízda v protisměru	Špatná legislativa, normy, nepochopení potřeby	Myslí si, že se to smí
	Jízda na červenou	Režim křižovatky upřednostňující auta, normy	Spěch
Chodci	Přecházení mimo přechody	Přechody chybí, jsou špatně umístěny	Pohodlnost
	Přecházení na červenou	Ražim křižovatky upřednostňující auta	Spěch, dobíhání autobusu, tramvaje,

*Porušení předpisů jsou často vyvolána nesouladem infrastruktury a přirozenosti*

## Praktický pohled na věc

- „Laserový cyklopruh“? Bez laserů!
- Úprava pravidel za chodu:
  - Převlékání rolí („auto“, „chodě“, „vůbec tu nejsem“)
  - Tvorba virtuální infrastruktury tam, kde není (cyklopruhy, předsunutá stání, cykloobousměrky, zelené, apod.)
- Nebezpečnost se potlačuje:
  - srozumitelností pro ostatní účastníky.
- Negativní obrázek porušování předpisů lze potlačit:
  - přijatelností pro všechny ostatní účastníky provozu.



# Cyklistická doprava v centru Prahy z pohledu cyklistů (20)

## Špatná image cyklodopravy v centru

- Status quo se posouvá při rychlých změnách dopravního chování
  - Přijatelný objem jízdy po chodníku je omezen, překročení má silný negativní vliv
  - Naopak v provozu je efekt spíše pozitivní
- Obrázek bezohledných cyklistů:
  - 1% bezohledných kazí pohled na všechny
  - Stížnosti i od dlouhodobých cyklistů
  - Stížnosti od obyvatel, chodců
    - negativní nazírání na cyklo ze strany politiků
- Souvislost se špatnou infrastrukturou a nesmyslnými předpisy není zřejmá lidem, kteří nejezdí.
  - Přerušování stezky je jako když se dálnice změní v polní cestu.
  - Vedení kola je jako kdybyste museli tlačit auto.



## Jak sblížit „přirozené“ a „legální“

### Principy:

- Přirozená infrastruktura.
  - reálné bezpečnosti
  - vnímané bezpečnosti
  - sociální bezpečnosti
  - praktické atraktivivity
- Vyžaduje dostatečný standard:
  - (šířky, poloměry, odstupy, časování...)*
  - (rychlost a intenzity ve sdíleném prostoru, souvislost infrastruktury...)*
  - (osvětlení, čistota, charakter okolí...)*
  - (přímost, rychlost, bez ztracených spádů)*
- Rozumné zákony, normy, technická nařízení
- Přístupnější myšlení u lidí rozhodujících o dopravních řešeních
- Výchova k ohleduplnosti a opatrnosti
- Výchova k porozumění jiným druhům dopravy

## Jakou tedy chtít infrastrukturu?

- Nemůžeme si dovolit „dvojí“ infrastrukturu pro rekreační a dopravní jezdce. → řešení nesmí být pro některou skupinu cyklistů nepoužitelné!
- Dopravní cyklisté → plynulost a efektivita
  - *Představte si jízdu po souběžné silnici*
- Rekreační cyklisté → komfort jízdy, vnímaná bezpečnost
  - *Představte si jízdu s dětským vozíkem*
- Stavíme infrastrukturu pro ty, co ještě nejezdí:
  - Noví dopravní cyklisté rekrutující se z rekreačních nebudou příliš měnit své požadavky na vnímanou bezpečnost*
  - Noví dopravní cyklisté rekrutující se z necyklistů budou mít požadavky na vnímanou bezpečnost ještě vyšší!*



## „Jak je (nás) dostat z chodníků?“

- *„Raději budu riskovat pár stovek pokuty od měšťáků než to, že mě sejme někdo v autě.“*
- *„Kdybysme mohli jezdit (cyklisti na chodníku) bylo by nás určitě víc. Nemluvě o snížení nehodovosti.“*

*Více cyklistů = + v dopravě – na chodnících*





*Děkuji za pozornost*

