



Standardy kvality cyklotras na území hlavního města Prahy

(schválené Komisí Rady HMP pro cyklistickou dopravu dne 10. 1. 2017)

Cyklistické trasy páteřní (A#, A##) a dálkové (Eurovelo, Greenway, ...)

- Mají být vedeny prioritně mimo hlavní dopravní prostor v podobě cyklostezky.
- V hlavním dopravním prostoru je přípustné vedení pouze po dopravně zklidněných ulicích ($v_{\max} \leq 30$ km/h) nebo po fyzicky odděleném pásu.
- Vedení v prostoru s pohybem chodců je možné pouze v odůvodněných případech a v nejkratší možné délce.
- Jiné vedení v hlavním dopravním prostoru je možné v případě dočasného vedení trasy nebo v jiných odůvodněných případech. V takovém případě jsou nutná kontinuální cykloopatření (viz dále) a doplnění svislého dopravního značení upozorňujícího na přítomnost cyklistů.
- Křížení dalších komunikací s cyklostezkou řešit především formou chodníkových přejezdů v úrovni cyklostezky. U vedení podél dopravně zatížených komunikací lze, po posouzení dopadů na plynulost provozu, chodníkový přejezd odsadit od komunikace.
- Odpočinková místa a místa pro odkládání kol osazovat standardním pražským cyklostojanem.

Cyklistické trasy hlavní (A###)

- Mají být vedeny jako chráněná cyklotrasa pokud možno mimo HDP.
- V případě vedení v HDP mimo dopravně zklidněné komunikace ($v_{\max} > 30$ km/h) jsou nutná kontinuální cykloopatření.

Kontinuální cykloopatření

Kontinuální cykloopatření je takové liniové opatření pro cyklistickou dopravu, které umožňuje bezpečný (i pocitově) průjezd cyklistů bez nutnosti vést kolo jako chodec.

Souběžná cyklistická opatření

Dle místních podmínek, a v případě předpokladu využívání trasy pro různé účely cyklistické dopravy (rekreační / dopravní), je vhodné budovat souběžná cyklistická opatření v hlavním dopravním prostoru i v přidruženém prostoru. Například v případě, kdy je trasa vedena po rekreační cyklostezce v delší stopě, ačkoliv se nabízí přímější komunikace. V takovém případě je v hlavním dopravním prostoru vhodné vyznačit kontinuální cykloopatření.

Povrch

- Základní povrch pro páteřní a dálkové trasy je asfalt, v odůvodněných případech lze využít hladkou řezanou dlažbu. V přírodních úsecích se zvýšeným stupněm ochrany je možný jiný hladký zpevněný povrch.
- Hlavní trasy musí mít hladký zpevněný povrch.
- Odvodnění musí být provedeno bezpečně pro jízdu na kole (např. případné odvodňovací žlaby zakryty mříží).
- Zpomalovací prahy nejsou vhodné, v případě jejich umístění je nezbytné zajistit základní komfort průjezdu (v případě montovaných prahů umožnit jejich přerušením jízdu po vozovce, stavební prahy řešit s nájezdovou rampou a ne schody).

Šířka

Vhodná šířka chráněné stezky pro smíšený provoz je nejméně 3,0 m. Je-li každý směr jízdy realizován jako stavebně samostatný zpevněný pruh, musí mít každý směr šířku nejméně 2 metry. V případě očekávaného silnějšího provozu pěších / bruslařů je žádoucí stezku dále rozšířit. V případě, že stezka pro cyklisty, společná stezka pro chodce a cyklisty či jízdní pruh pro cyklisty je osazena fyzickou zábranou proti vjetí motorových vozidel (např. sloupek, zúžení či „city-blok“ apod.), musí průjezdní profil umožňovat plynulý průjezd kol s přívěsným vozíkem, s dětským kolem připojeným vlečnou tyčí či tandemových kol.

Stoupání

Ve stoupání v hlavním dopravním prostoru se sklonem nad 2 % a delším než 50 m je třeba zajistit vyšší míru ochrany cyklistů. Navržené opatření má zajistit bezpečné míjení všemi vozidly s dostatečným bočním odstupem.

Různé

- Trasy musí být vedeny po komunikacích bez omezení přístupu (nelze využívat uzavřené areály, lokality s omezením průjezdu fyzickým nebo časovým apod.).
- Dle charakteru užívání je pro páteřní trasy vhodné zajistit osvětlení, pro hlavní trasy je vhodné zvážit zajištění osvětlení.
- V místech styku s kapacitní veřejnou hromadnou dopravou se zřizují místa k odkládání kol, prioritně v podobě B+R.
- Veškeré svislé dopravní značení se doporučuje realizovat ve zmenšených velikostech.
- Při vedení podél zeleně je proti zarůstání okolní vegetací nezbytné prořezem zajistit volný prostor v šířce 0,5 m.
- Na vstupech cyklotras na území hlavního města Prahy a na klíčových uzlech se umísťují informační tabule.
- Retardéry v podobě směrové šikany pro cyklisty lze umísťovat pouze v odůvodněných případech a musí umožňovat plynulý průjezd i pro kola s přívěsnými vozíky či vlečnou tyčí.

XXXXX

