

# TAK JAKOU DOPRAVU SI DÁME DNES?



Sylva Švihelová  
Magistrát hl. m. Prahy  
Workshop ČMPP 1  
7. 2. 2019

[www.cistoustopou.cz](http://www.cistoustopou.cz)

# JAKÉ CHCEME MÍT MĚSTO?

Město, kde se dobře žije a pracuje.



## Město, které ...

- Je bezpečné
- Je čisté
- Pečuje o zdraví svých obyvatel
- Má kvalitní veřejný prostor
- Je inspirativní
- Je živé
- Efektivní

## Osobní automobilová doprava

- 97 % zavinění nehod
- 80 % emisí
- 7-11 tisíc ročně (ČR), 3,2 mil pohyb (svět)
- 12,5 m<sup>2</sup>, 95 % svého času stojí
- Hluk (70 mil – silnice – WHO)
- Společenská izolace
- 37 km/h, 19 min v kolonách denně



30 % dopravního výkonu

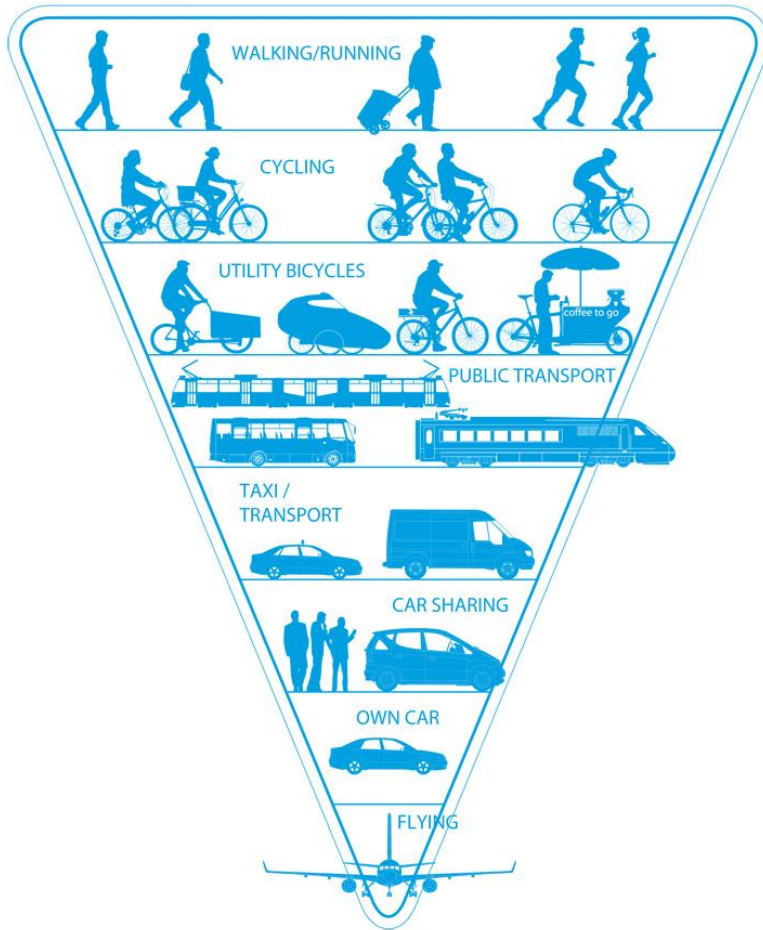
Není to o počasí a není to o reliéfu...

Je to o myšlení a o nabídce.

***„Pro koho město děláš, ten ho bude obývat.“***

# MANAGEMENT MĚSTA

Záleží jen na tobě, jak si to zorganizuješ.



U 65 % automobilových cest se jedná o vnitroměstskou dopravu. Pouze 4 % jsou tranzit.



21 % jízd je < 2 km

- Preference
- Překážky
- Kolabuje doprava
- Plynulost dopravy

# REALITA

Kdo stojí na špičce pyramidy ve skutečnosti?



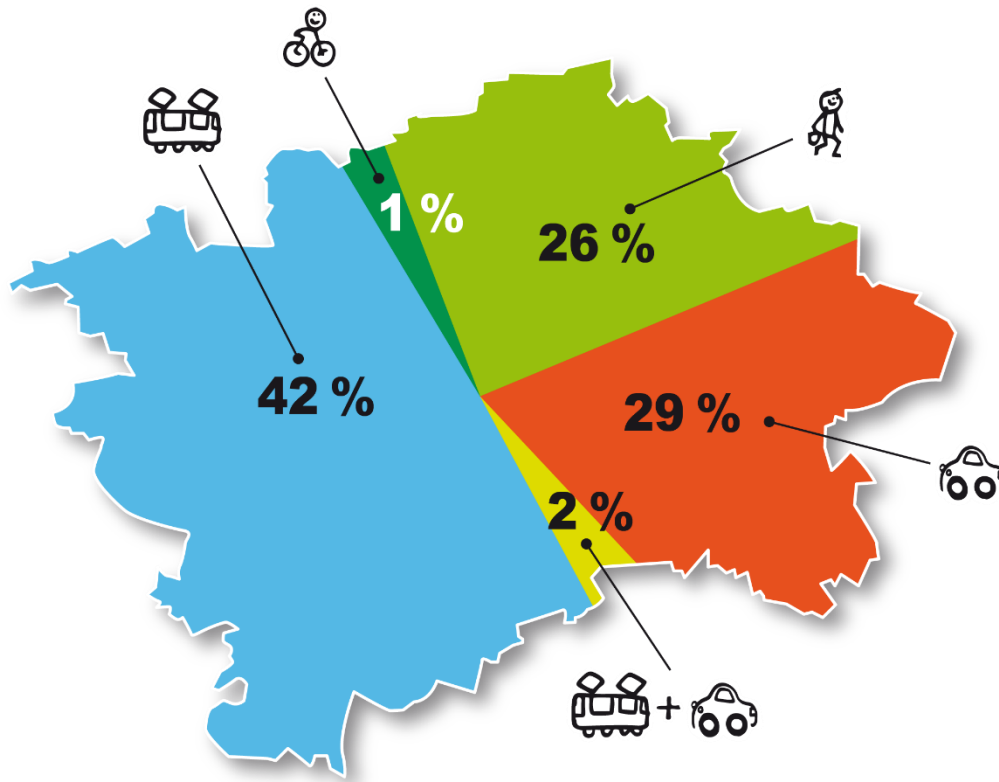


# PROSTOR VE MĚSTĚ

Veřejný prostor, kdo má na něj nárok?



# DOPRAVA V PRAZE



Do Prahy každý den dojíždí  
okolo 601 tisíc lidí.

# DOPRAVA

Jak se dozvědět víc.



## PROČ?

- Argumenty
- Podněty
- Podklady pro tvorbu koncepčních dokumentů
- Podklady pro tvorbu osvětových kampaní, zacílení, výběr nástrojů

## POZOR!

- aktuální x časové období x nárazové
- Zdroj
- Srovnávání

*„Pracujeme s daty, která máme, ne která potřebujeme.“*

# DOPRAVA

Jak se dozvědět víc.



## KDE?

- **INFRASTRUKTURA a pohyb:** Heat mapy (NKP, Strava, DPNK), Cyklisté/Chodci Sobě, Geoportal, Doprava.exe, Cuzak.cz/marushka, CZSO
- **MĚKKÉ FAKTORY:** Průzkumy kvantitativní (Průzkum cyklistické dopravy Gfk), Kvalitativní (Focusgroups, řízené rozhovory ...)
- **NEHODOVOST:** [www.jdvm.cz](http://www.jdvm.cz) (jednotná dopravní vektorová mapa)

Knihovna Čistou stopou Prahou – Na kole – Data Statistiky

## POZOR!

- aktuální x časové období x nárazové
- Zdroj
- Srovnávání

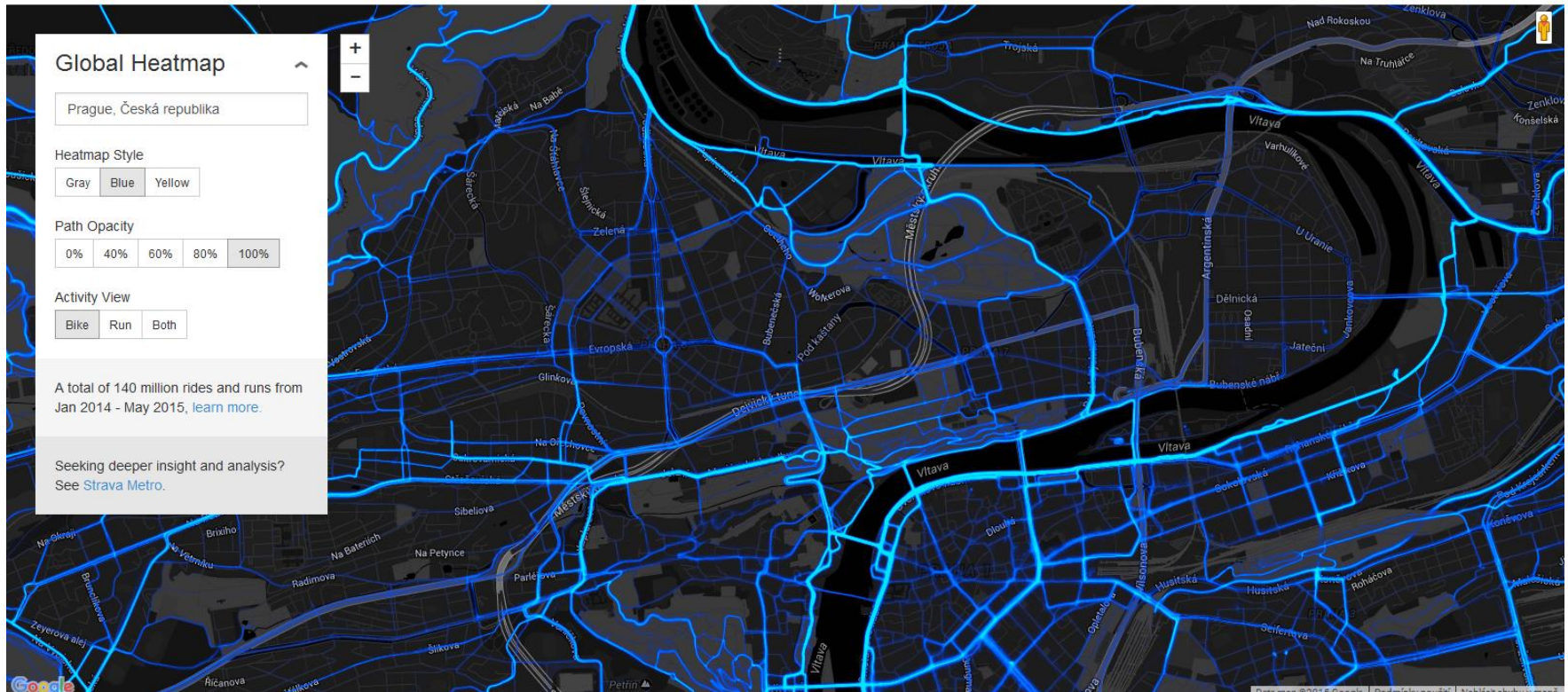


# STRAVA



STRAVA | LABS

Projects Blog Developers Strava.com

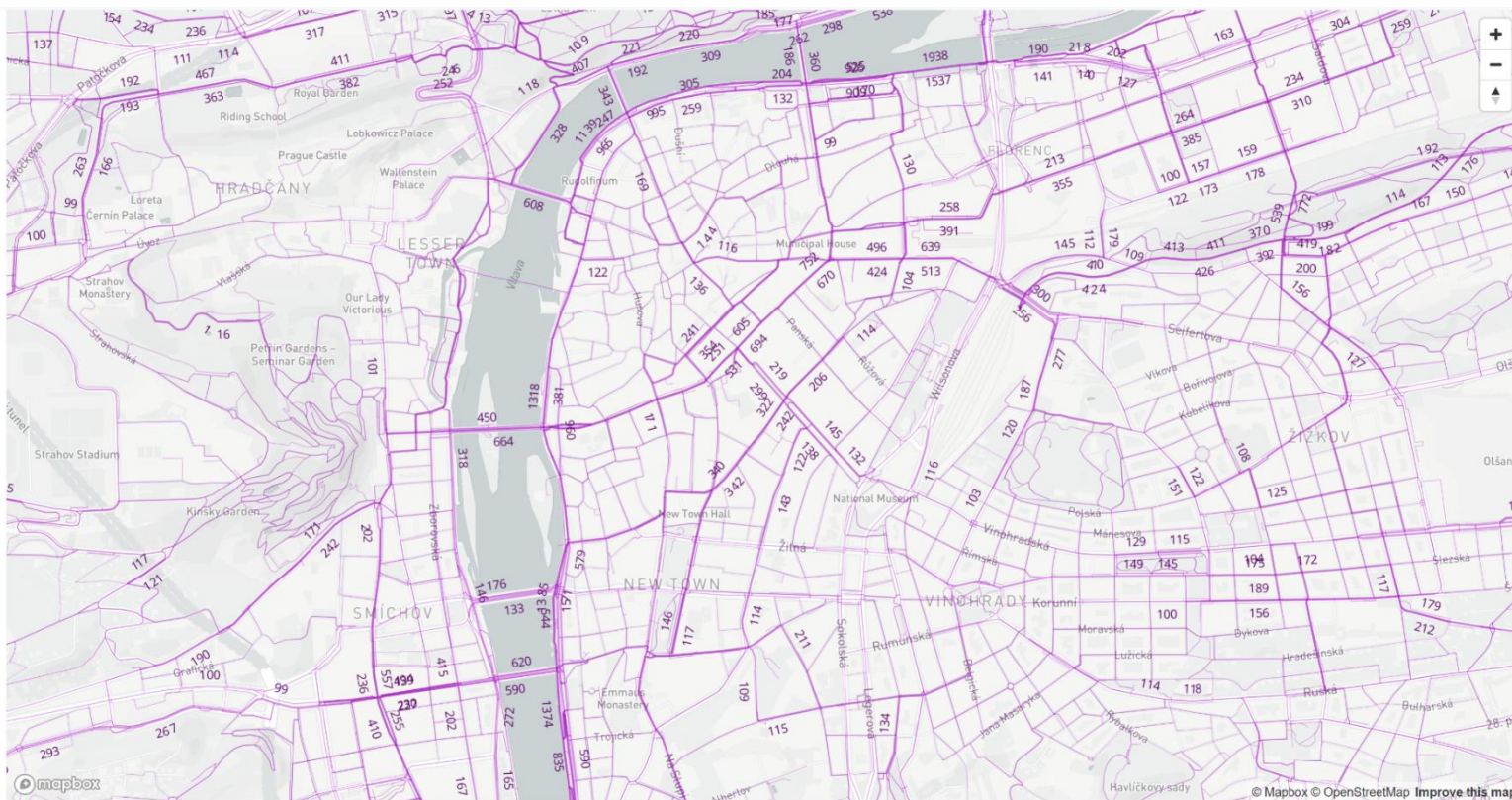


# NA KOLE PRAHOU



## Zvolte parameter

- Celkový počet zaznamenaných jízd
- Celkový počet zaznamenaných jízd v pracovní den
- Celkový počet zaznamenaných jízd v nepracovní den
- Odhadovaný průměrný denní počet jízd
- Odhadovaný průměrný denní počet jízd v pracovní den
- Odhadovaný průměrný denní počet jízd v nepracovní den





# NEHODOVOST - JDVM



Vyhledávání

**Tematické úlohy**

Vrstvy

Legenda

Nastavení

**Tematické úlohy:**

- [01 Vektorová mapa dopravních cest](#)
- [02 Dopravní cesty a ekologie](#)
- [03 Dopravní cesty a záplavová území](#)
- [04 Dopravní nehody](#)
- [05 Testovací úloha VaV CG742-084-910](#)
- [06 Testovací úloha VaV 1F51B-082-520](#)
- [07 Nehody v silničním provozu na síti TEN-T](#)
- 08 Testovací úloha - Intenzity provozu (právě Report uzemi)**

Měřítko 1:1900 XY -744932, -1043948

Published by CDV, v.v.i. © CDV, TSK Praha, BKOM Brno, OKAS Ostrava, CDV, RSD ČR, ČSÚ, ČI

**Intenzity provozu podle tříd intravilán - Motorová vozidla celkem (intravilán)**

	Kód úseku CDV	Kód úseku - zdroj dat	Délka úseku v metrech	Rok sčítání motorového provozu	Třída
v mapě			0	0	0 - 2

# GEPORTAL



např. Vyšehradská 57

Adresy



Doprava



Technická infrastruktura



Prostředí



Cestovní ruch a památky



Historické mapy



Adresy a správní hranice



Katastr nemovitostí

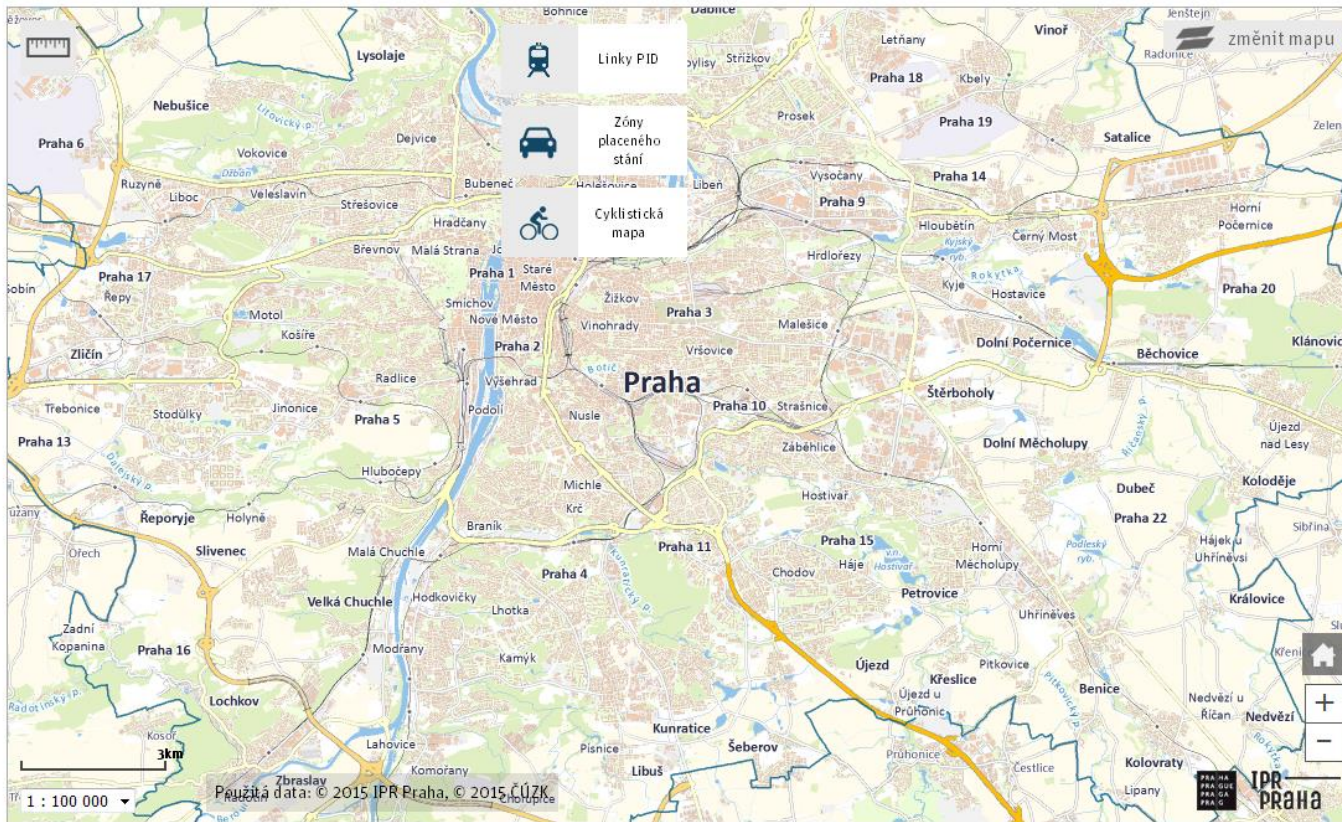


Plány a předpisy



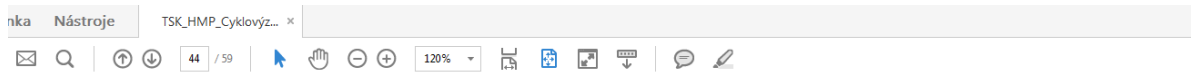
Volby

Legenda





# PRŮZKUMY



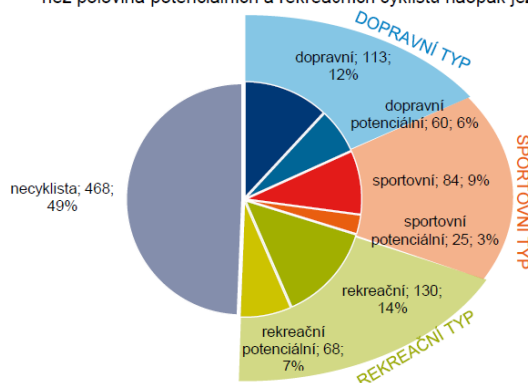
## Možnosti MČ

- Dotazník
  - web,
  - měsíčník MČ
  - zpravodaj MČ
- Veřejné setkání
- Místní spolky
- Školy
  - BCŠ

## Segmentace cyklistů a potenciálních cyklistů podle účelu využívání kola v Praze



Nejsilnějším typem jsou **cyklisté rekreační**, aktuálně jich je **130 tis. osob**. Rekreační cyklistika má také **největší potenciál** - téměř **70 tis. osob**. Druhý nejsilnějším typem jsou **cyklisté dopravní**, kterých je v současnosti zhruba **110 tis. osob**, s **potenciálem dalších 60 tis. osob**. Zatímco tři pětiny cyklistů celkem, čtyři pětiny dopravních cyklistů a tři pětiny sportovních cyklistů tráví své jízdy na kole sami, více než polovina potenciálních a rekreačních cyklistů naopak jezdí s někým dalším.



PODÍL POTENCIÁLNÍCH CYKLISTŮ NA TYPU	DOPROVOD PŘI JÍZDĚ NA KOLE
DOPRAVNÍ	35 79% jezdí spíše sám
SPORTOVNÍ	32 59% jezdí spíše sám
REKREAČNÍ	34 52% jezdí spíše s někým
CYKLISTÉ: 63% jezdí spíše sám	
POTENCIÁLNÍ CYKLISTÉ: 54% jezdí spíše s někým	

v % | Báze: všichni respondenti | n=948 | Báze: cyklisté | n=328, potenciální cyklisté | n=153

Q29c. Jaký účel jízdy na kole v Praze upřednostňujete Vy osobně?

Q13/15. V případě, že by byly výrazně zmíněny jmenované překážky, které Vám brání jezdit na kole častěji než 1x měsíčně, využíval byste kolo k dopravě po Praze častěji?

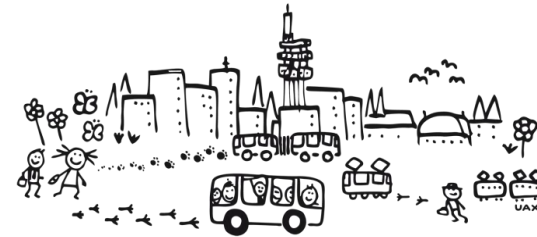
XX1. Pokud jezdíte po Praze na kole - jezdíte obvykle sám/a nebo s někým - kamarády, rodinnými příslušníky a pod?

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

44

# KOMUNIKACE A PREZNTACE

## Umění říct co je třeba.



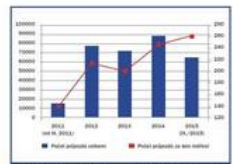
5 pátek ŘÍJEN 2015 | 14

## Vývoj intenzity cyklodopravy na území městské části Praha 5

Obilba cyklistiky v posledních letech trvale stoupá. Poznat to lze nejen podle nárůstu počtu rekreačních cyklistů mimo zastavěná území, ale také podle zvyšujícího se počtu tzv. dopravních cyklistů, kteří se pohybují po ulicích Prahy.

S nárůstem počtu dopravních cyklistů se můžeme setkat také na většině území naší městské části. Od září roku 2011 je umístěn v ulici Hlubočská v blízkosti tramvajových zastávek počítač cyklistů, který v hodinových intervalech zaznamenává počet průjezdů cyklistů směrem do centra a od února letošního roku také z centra. Z počtu cyklistů v jednotlivých hodinách lze celkem dobře odlišit cyklisty rekreační od těch dopravních. Dalším využitelným údajem sčítacího cyklisty je zaznamenávání okamžitě a průměrné denní teploty.

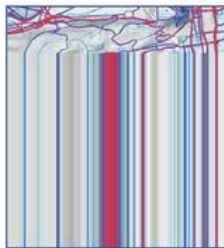
Celkové počty cyklistů a průměrný celoroční počet průjezdů cyklistů za den, a to včetně zimního období a dnů, kdy pršelo, dokládá přiložený graf.



Nejvyšší hodinové intenzity pohybu cyklistů bylo dosaženo v roce 2014, kdy směrem do centra projelo Hlubočskou ulicí téměř 190 cyklistů za hodinu. V letních měsících letošního roku dosáhly nejvyšší počty průjezdů 150 cyklistů za hodinu.

Kudy cyklisté jezdí, je možné zjistit například z anonymních dat společnosti Strava, která poskytuje aplikace pro záznam a vyhodnocení trasy cyklistů a běhců. Na jejich stránkách lze nalézt tato data pro celý svět a zobrazeny jsou trasy, které si uživatelé tohoto systému nahráli.

Výřez mapy intenzity dopravy pro Prahu 5 je zobrazen na následujícím obrázku, kde intenzita cyklistické dopravy odpovídá šířce čáry a intenzitě barvy.



Zaznamenané intenzity odpovídají složení uživatelů aplikace, kterou používají spíše cyklisté rekreační a sportovní, pro které není překonávání drobných překážek problémem, než cyklisté pravidelně dojíždějící do práce, do školy či na nákup. Uvedené lze doložit skutečností, že trasu A12 Dalejským údolím využívá obdobné množství než zaznamenaných cyklistů jako páteřní cyklotrasa A1 v ulici Na Zlíchově, a to i přes skutečnost, že v Dalejském údolí v okolí Opatřilky není povrch pro cyklistickou dopravu zrovna přátelský a místy je cyklotrasa prakticky nesjízdňná. Přesto jsou mapy Strava zajímavým zdrojem dat a poskytlí cenné informace o dopravním chování pražských cyklistů. Například ukazují, že dopravní intenzivně zatíženou Strakonickou ulicí cyklisté využívají více než ulici Nádražní, která je dopravně klidnější a je po ní vedena páteřní trasa A1. Lze jejich pomocí doložit, že cyklisté preferují přímá spojení, kvalitní povrch a trasy, kde nejsou nuceni zastavovat a opětovně se rozjíždět, případně nemusí sdílet cestu s chodci a MHD.

Z map společnosti Strava lze také vyčíst, že klidnější a světelně signalizované téměř prostě ulice Holešova, která je prostá také podstatných integračních cyklopatření a překonává relativně velké výškové rozdíly, je pro cyklistickou dopravu obdobně důležitou vypočívající trasou z centra na západ jako souběžná a povlna stoupající ulice Pízeňská, která ve svém začátku již integrační opatření má. Ta je ale zatížena silným provozem, úzkým prolem a provoz je řízen světelnou signalizací. Řada cyklistů se pohybuje např. v prostoru Kinského zahrady a Petřínské rozhledny

i mimo místa s povoleným pohybem kol. To může být interpretováno jako důkaz bezohlednosti cyklistů a jejich častého porušování předpisů, ale např. i jako argument pro legalizaci volného pohybu cyklistů v těchto místech, jelikož jde o policajnické statistiky zde není evidována žádná nehoda s účastí cyklisty. Nikdo však neví, zda cyklisté v těchto problematických sjízdných místech kolo jednoduše neprevédl.

Ulici K Barrandovu překonává obdobně množství cyklistů nelegálně podchodem pro páky u zastávky Nový Sliveneč, jako na 200 metrů vzdáleném legálním přejezdu křižovatky ulic K Barrandovu a Štěpáňská s integračním opatřením v podobě tlačítka pro cyklisty a předsunutého stání. Zde bude asi málo kdo pochopovat, že cyklisté podchod s rovnými úseky skutečně přejedou. Asi málo kdo se také odvažuje tvrdit, že by cyklisté nelegálně podchodu pro pěší toulili po adrenalinovém zážitku či se snažili podpat sportovní výkon. Jako logické vysvětlení se jeví spíše fakt, že cyklisté hledají kratší a bezpečnější spojení, vedoucí z bodu A do bodu B a integrační opatření zde mají co dohánět.

Porovnáním intenzit cyklistické dopravy naměřené na sčítací v Hlubočské s daty ze Strava Heatmap lze jednoduše dovodit, že po městské části se v cyklistické sezoně denně projedou tisíce cyklistů, což je množství, které již není z pohledu dopravního výkonu zcela zanedbatelné.

Cyklisté tedy brzdí území naší městské části v nemalém počtu.

Za městskou část Praha 5 přejeme i nám mnoho kilometrů spojených střívrných v závislosti ulicích v sedle vašeho kola!

Auto: David Horavský, referent Odboru územního rozvoje

Zajímavé odkazy:  
[www.prahounakole.cz](http://www.prahounakole.cz)  
[www.mapa.prahounakole.cz](http://www.mapa.prahounakole.cz)  
[www.praha.eu/jsp/cz/doprava/cyklisticka/index.html](http://www.praha.eu/jsp/cz/doprava/cyklisticka/index.html)  
[www.cyklokometa.cz](http://www.cyklokometa.cz)  
[www.nakole.cz](http://www.nakole.cz)  
[www.cyklistasobe.cz](http://www.cyklistasobe.cz)

## Nehodovost cyklistů na území městské části Praha 5

Městská část Praha 5 má lokality, které odpovídají zástavbou městskému centru, ale i lokality, jež lze považovat za sídlištní nebo naopak venkovské. Převážná část obyvatel žije v části historické zástavby nebo na sídlištních. To je důvod, proč cyklisté pohybující se pravidelně po naší městské části vnímáme spíše jako dopravní cyklisty než sportovce a rekreační vyletníky.



Olem dopravních cyklistů většinou není dostatek adrenalinového zážitku a podotávají si sportovní výkon, ale bezpečně se dopravit z místa A do místa B v co nejkratším čase. Důraz je třeba dodat na slovo bezpečně, jelikož městská dopravní infrastruktura je vzhledem k místnímu a historickému vývoji přizpůsobena provozu osobních automobilů a městské hromadné dopravy. Transzní trasy odpovídají také potřebám nákladní dopravy. To vytváří pro cyklisty na první pohled nepřívetivé prostředí. Zdá se, že cyklisté se mohou snadno dostat do kolizních situací, které pro ně jako pro „nechráněné“ či snadno zranitelné účastníky silničního provozu mají závažnější důsledky než pro řidiče motorových vozidel. Počítové vyzní takovéhoto komunikaci pro jízdu na kole nepřijemné. Panuje proto obecný názor, že doprava na kole je ve městě nebezpečná. Jak je to s nehodovostí cyklistů na území naší městské části?

Podle analýzy „Následky nehod se zranitelnými účastníky v provozu v roce 2014“, zveřejněné na serveru Prahou na kole, připadá v Praze jedna nehoda cyklisty s těžkým zraněním či úmrtím na cca 29 milionů kilometrů ujetých cyklisty. Pokud ujedete po Praze na kole tisíc kilometrů za rok, vášná nehoda vás podle dat odpovídajících roku 2014 potká za 29 tisíc let a nehoda zaevdovaná Policií ČR vás potká přibližně za 1270 let. V roce 2014 bylo v celé Praze zraněno 76 cyklistů, zatímco zraněno či usmrceno bylo 647 chodců.

Podle statistiky dopravních nehod evidovaných Policií České republiky se na území Prahy 5 stalo od roku 2011 celkem 48 nehod s účastí cyklisty. Vzhledem k počtu ostatních evidovaných nehod se počet nehod cyklistů zdá být téměř zanedbatelný. Počet nehod autobusů na území naší městské části je přibližně trojnásobný. Oproti ostatním metodám jsou však při účasti cyklistů i chodců závažnější následky nehod v poměru k jejich počtu.

Pokud by nehody z území celé městské části byly přepočteny pouze na intenzitu cyklodopravy v jednom směru ulice Hlubočské, vyčítá v letech 2011–2015 jedna nehoda v průměru na 8100 evidovaných průjezdů cyklistů. Ulici Hlubočská projede pouze část cyklistů pohybujících se po území městské části. V těsném okolí sčítáče v ulici Hlubočská se nestala žádná evidovaná nehoda cyklisty, v okolí do dvou křižení s jinou cyklisticky frekventovanou komunikací se stalo sedm nehod s účastí cyklisty. Pokud by platila přímá úměra rozložení

zaznamenané „jiný nepříznivý stav“ řidiče. Jednoznačně se zdá, že i přes malou srovnávací základnu je to alkohol, který na území naší městské části stojí za podstatnou částí nehod cyklisty. Pokud by platila přímá úměra rozložení

### Nehody s účastí cyklisty evidované v MČ Praha 5 v jednotlivých letech

	Celkem	Vliv alkoholu / zraněním nepříznivě	Se zraněním	Lehce zranění	Těžce zranění	Hmelná látkou (tl. Kč)	Zaviněné cyklistou	Nezaviněné cyklistou
2011	5	4	5	5	0	10	5	0
2012	6	0	5	4	1	30	6	0
2013	14	5	19	16	3	165	11	3
2014	16	4	5	3	2	542,3	11	5
2015*	7	2	2	1	1	3	4	4
<b>Celkem</b>	<b>48</b>	<b>15</b>	<b>36</b>	<b>29</b>	<b>7</b>	<b>845,3</b>	<b>36</b>	<b>12</b>

\* do 08. 2015

provozu cyklistů po komunikacích, jedna evidovaná nehoda by odpovídala více než 220 tis. výjezdů cyklistů. Úvaha je nepřesná a přímá úměra neplatí, nicméně představu o maximálním riziku vzniku nehody s účastí cyklisty na cyklodopravu vytiženou komunikací Prahy 5 poskytnout může.

### Nehody zaviněné cyklisty

Cyklisté na území Prahy 5 zavinily 36 nehod, tj. 75 procent nehod, kterých se účastnili. Z nich byli u 16 nehod (ve 44 procentech) jediným vozidlem, které se nehody zúčastnilo, a cyklista spadl z kola vlastní vinou. Při nehodách zaviněných cyklisty došlo celkem k 28 lehkým a k šesti těžkým zraněním. U všech těžkých zranění byl cyklista jediným účastníkem nehody a v polovině z nich byl navíc pod vlivem alkoholu, případně alkohol netýl zjištěn, ale byl



■ řidič se plně nevěnoval řízení vozidla  
 ■ nezvládnutí řízení vozidla  
 ■ nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem  
 ■ vyhýbání bez dostatečné boční vůle  
 ■ nepřiměřená rychlost  
 ■ nesprávný způsob jízdy či vjezd do protisměru  
 ■ při přejíždění z jednoho pruhu do druhého  
 ■ ostatní

Příčiny nehod zaviněných cyklisty mají stejného jmenovatele, který se dal nazvat pochem neohrabanosti a přecenění svých schopností. Protože cyklista při nich zpravidla poškodil pouze sám sebe a svůj majetek, nelze v nich spatřovat agresivitu či bezohlednost. To se však nedějí říci o vlivu alkoholu, který je fenoménem statistiky cyklistické nehodovosti. Nelze pochybovat o skutečnosti, že opilí cyklisté byli nebezpeční nejen sobě, ale i svému okolí. Přehled hlavních příčin nehod zaviněných cyklisty naleznete v grafu.

Asi nejzávažnější nehodou způsobenou cyklistou byla nehoda tramvaje a cyklisty z 30. července 2013 v ulici Pízeňská, poblíž OC Nový Smíchov. Cyklista se plně nevěnoval řízení vozidla. Bylo lehce zraněno osm osob. Zranění



**Mgr. Sylva Švihelová**

Specialistka rozvoje dopravy

Odbor rozvoje a financování dopravy MHMP

E: [Sylva.Svihelova@praha.eu](mailto:Sylva.Svihelova@praha.eu)

T: +420 778 749 132

**DĚKUJI ZA POZORNOST!**