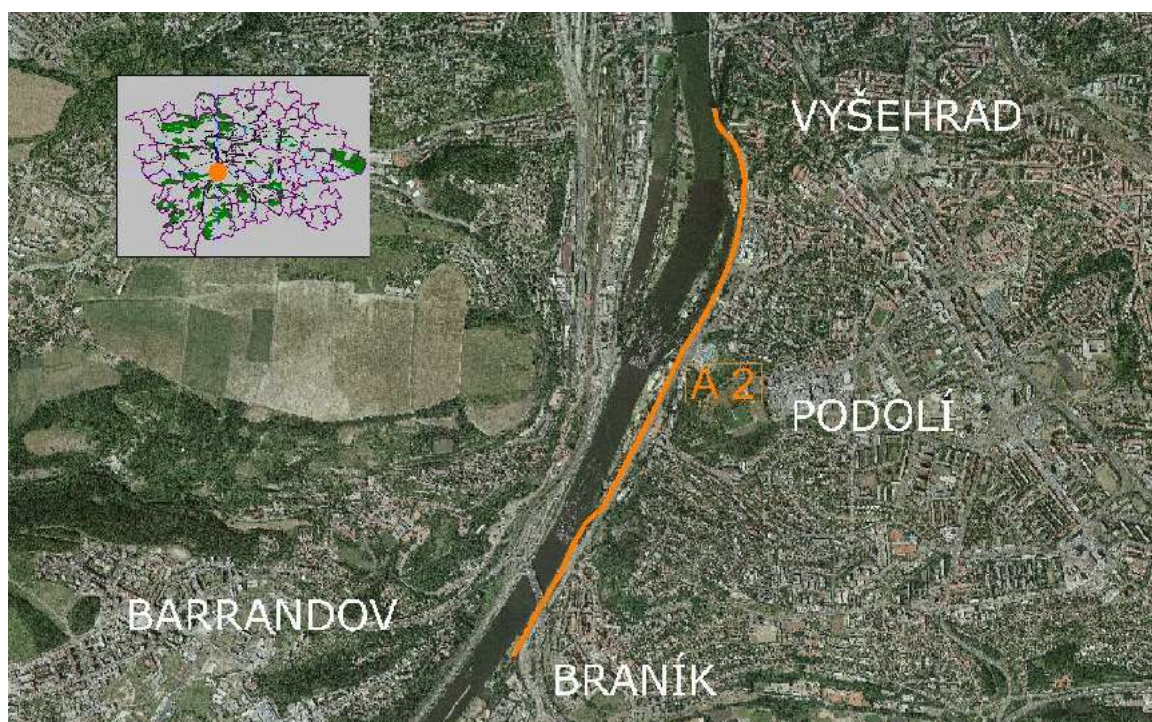


Cyklostezka č.3 - PRAŽSKÝM PROSTOREM I. Praha, Braník - Podolí - Vyšehrad

Celková situace

V současnosti nejfrekventovanější cyklistickou komunikací na území hl. m. Prahy je část pravobřežní trasy podél Vltavy, která propojuje nejen Braník s Podolským nábřežím a Centrem, ale slouží i jako nadregionální trasa vedoucí z jihu středních Čech až do centra hlavního města.

Komfortní výškové poměry a absence křížení s nadřazenými komunikacemi nabízí ojedinělou možnost **využití stezky** ke všem účelům cyklistické dopravy, což potvrdilo jednak poslední sčítání intenzit (1008 cyklistů/den, 140 ve špičkové hod.), ale i nově schválená koncepce cyklotras pro území hl. m. Prahy. Tato stezka je tedy logicky jednou ze dvou nejdůležitějších cyklistických páteří celého systému.



Funkční využití

Ráno zde potkáte denní cyklisty jedoucí do práce a škol, po obědě se začínají objevovat rekreanti a navečer se celý provoz správně „zahustí“ sportovci. Sportovní náčiní zde tvoří nejen kolečkové brusle, ale i lyže. Od jara do podzimu mnoho Pražanů neváhá na stezku přicestovat hromadnou dopravou, nebo dokonce automobilem ze vzdálenějších částí Prahy.

S nárůstem cyklistické dopravy (cca 139% oproti r.2005) je dopravní situace na této „cyklistické dálnici“ z hlediska bezpečnosti velmi neutěšená. I přes zmíněnou absenci křížení s nadřazenými komunikacemi se ovšem na trase nachází několik nepřehledných míst. Vedle původního neusměrněného provozu tvoří kolizní úseky nebo místa především výjezdy z přilehlých pozemků, tedy z prostoru nacházejícího se mimo pozemní komunikaci. Drtivá většina motoristů s pocitem vřité nadřazenosti vyjíždí na přilehlou významnou sběrnou komunikaci bez jakéhokoliv respektování provozu na stezce. Případné kolize naštěstí ve většině případech končí „jen“ s odřeninami nebo zlomeninami. Tzv. „skorokolizí“ je však mnoho.

Opatření a jeho vlivy aneb řešení dopravního prostoru

Na stezce v úseku Podolská vodárna – Dvorce - Braník (celkem 4 km) byly zkombinovány dva jednoduché prvky vodorovného značení, které do jisté míry splnily očekávání v otázce zvýšení bezpečnosti a přehlednosti provozu na stezce.

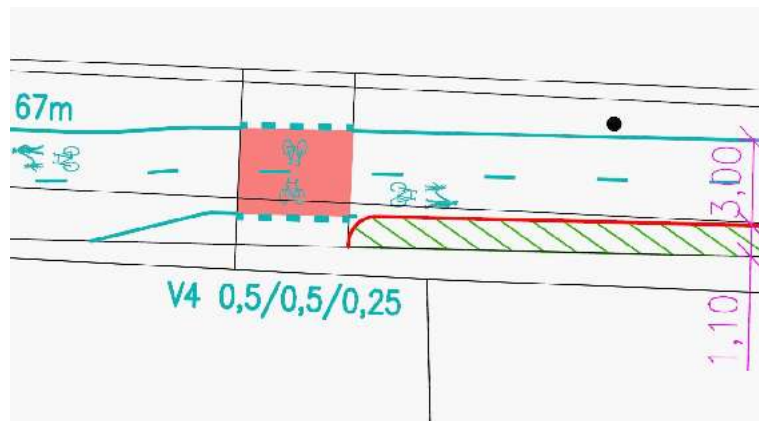
Stezka má proměnlivou šířku od 3 do 4 metrů a je určena smíšenému provozu s pěšími. Je tedy označena jako C9. Dosud však nebylo zvykem takto označenou stezku směrově rozdělit vodorovným značením a označit piktogramy jízdního kola a chodců ve směru jízdy/chůze. Druhým prvkem je červené podbarvení křižení výjezdů se stezkou a jejich lemování bílou přerušovanou vodící čarou. Piktogramy jsou zde natočeny ve směru křižení jako informace pro přejíždějící vozidla. V nepřehledných místech je navíc tato podbarvená ohraničená plocha odsazena od místa vjezdu výjezdu (foto 2).



*foto 1: Místa výjezdů
piktogramy jsou zde natočeny k vyjíždějícímu / vjíždějícímu vozidlu.*



Foto 2: Odsazení plochy od vjezdu / výjezdu



Ukázka z projektových podkladů

Realizace si vyžádala náklady cca na 330 tis. Kč a představovala provedení nového vodorovného a doplnění svislého dopravního značení bez stavebních úprav. Pro schválení bylo třeba opatřit pouze stanovení dopravního značení od PČR a příslušného dopravního odboru. Na rok 2007 se chystají zbývající úpravy vyžadující přípravu ve formě pro stavební povolení (vyřešení průjezdu kolem benzínové pumpy apod.).

Reakce na úpravy, které byly realizovány v létě 2006 jsou vesměs pozitivní. Usměrnění dopravy a „vhodná viditelná“ upozornění na kolizní místa se i při minimálním podvědomém vnímání okolního prostředí ihned projeví v drtivé většině účastníků, což se potvrdilo při sledování provozu po realizaci značení.

Ten kdo ovšem stále (např. při jízdě v tandemu) nedbá protijedoucích, rychlejších nebo předjíždějících, jasně dává najevo svou vlastnost nerespektování svého okolí, čímž se ovšem dostáváme k jinému problému, ale o tom již tyto řádky informovat nebudou.

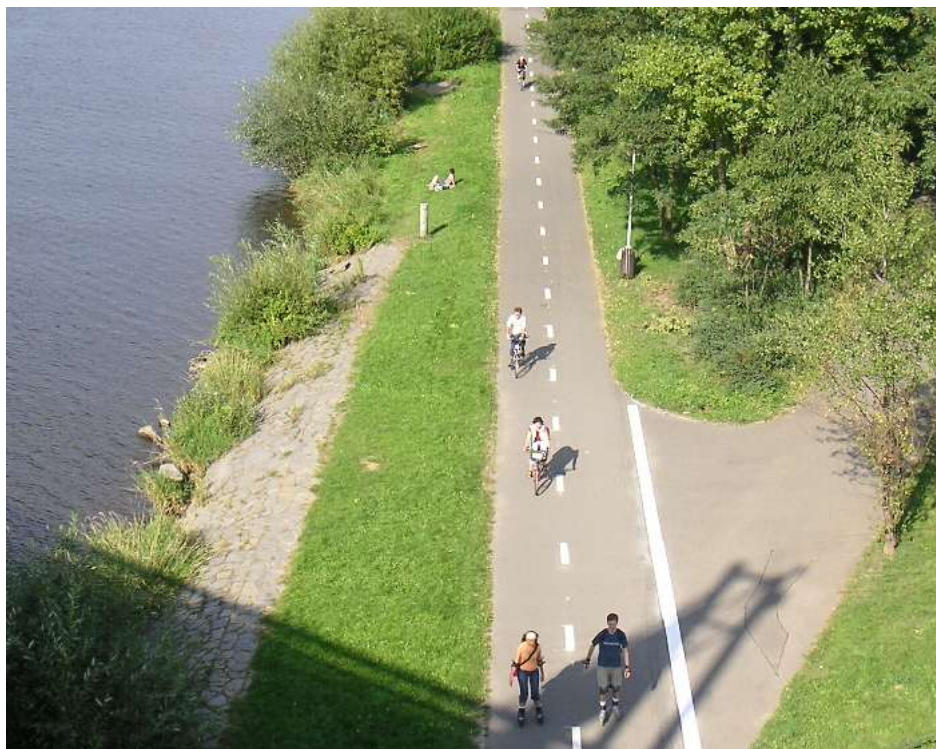


Foto 3: Pohled na pravobřežní stezku (A 2) z Barrandovského mostu.