

Objednatel:  
Městská část Praha 8  
Odbor dopravy  
Zenklova 35  
180 48 Praha 8

# ANALÝZA VLIVU NOVÉ ORGANIZACE DOPRAVY A ZÓNY 30 NA ÚZEMÍ KARLÍNA V PRAZE 8

## DOPRAVNÍ STUDIE



Zhotovitel:



**AF-CITYPLAN s.r.o.,**  
Jindřišská 17, 110 00 Praha 1  
[www.cityplan.cz](http://www.cityplan.cz)

Konzultační, inženýrské, expertizní a projektové služby  
v energetice, životním prostředí, dopravě, dopravním inženýrství, mostním a inženýrském stavitelství  
Držitel certifikátu ISO 9001 a 14001

V Praze, květen 2013

# **ANALÝZA VLIVU NOVÉ ORGANIZACE DOPRAVY A ZÓNY 30 NA ÚZEMÍ KARLÍNA V PRAZE 8**

## **DOPRAVNÍ STUDIE**

Objednatel: Městská část Praha 8  
Odbor dopravy  
Zenklova 35  
180 48 Praha 8

Zastoupený: Ing. Jiří Janků, starostou Prahy 8, ve věcech smluvních  
Michalem Švarcem ve věcech technických

Zhotovitel: AF-CITYPLAN s.r.o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1  
Zastoupený: Ing. Jiří Landou ve věcech smluvních  
Ing. Jiří Lávicem ve věcech technických  
Autorský kolektiv: Ing. Jan Rambousek  
Ing. Anna Tomanová  
Ing. Martin Varhulík

Číslo zakázky zhotovitele: 13 – 5 – 001  
Datum: květen 2013

# OBSAH

|          |                                                                                 |           |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>ÚVOD</b>                                                                     | <b>2</b>  |
| 1.1      | ZADÁNÍ                                                                          | 2         |
| 1.2      | PODKLADY                                                                        | 2         |
| <b>2</b> | <b>DŮVODY ZMĚNY ORGANIZACE DOPRAVY</b>                                          | <b>3</b>  |
| <b>3</b> | <b>POPIS STÁVAJÍCÍ ORGANIZACE DOPRAVY</b>                                       | <b>3</b>  |
| 3.1      | DOPRAVNÍ ZNAČENÍ                                                                | 5         |
| <b>4</b> | <b>STÁVAJÍCÍ INTENZITY DOPRAVY</b>                                              | <b>5</b>  |
| 4.1      | SČÍTÁNÍ DOPRAVY TSK PRAHA                                                       | 5         |
| 4.2      | SČÍTÁNÍ DOPRAVY POMOCÍ RADARU                                                   | 6         |
| 4.2.1    | Šaldova ulice (A) – v úseku Sokolovská – Křižíkova                              | 7         |
| 4.2.2    | Křižíkova ulice (B) – v úseku Thámova – Kollárova                               | 9         |
| 4.2.3    | Pernerova ulice (C) – v úseku Peckova – Kollárova                               | 11        |
| <b>5</b> | <b>POSOUZENÍ VLIVU NOVÉ ORGANIZACE DOPRAVY</b>                                  | <b>12</b> |
| 5.1      | POSOUZENÍ ÚČINNOSTI Z HLEDISKA DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ (OMEZENÍ TRANZITNÍ DOPRAVY) | 12        |
| 5.2      | POSOUZENÍ VLIVU NA CYKLISTICKOU DOPRAVU                                         | 13        |
| 5.3      | POSOUZENÍ VLIVU NA DOPRAVU V KLIDU (PARKOVÁNÍ VOZIDEL)                          | 15        |
| <b>6</b> | <b>NÁVRHY NA ODSTRANĚNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEDOSTATKŮ</b>                               | <b>18</b> |
| <b>7</b> | <b>ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ</b>                                                      | <b>19</b> |

## Seznam příloh:

1. Zjištěné skutečnosti M 1 : 2 000
2. Návrhy na odstranění zjištěných závad M 1 : 2 000

# 1 ÚVOD

Důvodem plošného zklidňování dopravy je zejména zvýšení bezpečnosti provozu a snižování negativních vlivů dopravy na zdraví a životní prostředí. Zároveň se zlepší dopravní obsluha území díky snížené rychlosti, která umožňuje volnější a přirozenější pohyb v ulicích pěšky či na kole. K podobnému opatření došlo také na území Karlína, v Praze 8.

## 1.1 ZADÁNÍ

Předmětem zadání je zpracování analýzy vlivu nové organizace dopravy a zóny 30 na území Karlína v Praze 8 za účelem dopravního zklidnění oblasti. Analýza hodnotí dopad plošného omezení rychlosti v Karlíně s ohledem na změnu kvality životního prostředí.

Analyzovány jsou následující aspekty:

- vliv nové organizace dopravy
- účinnost z hlediska dopravního zklidnění (omezení tranzitní dopravy)
- vliv na cyklistickou dopravu
- vliv na dopravu v klidu (parkování vozidel)
- návrhy na odstranění zjištěných nedostatků

## 1.2 PODKLADY

### Předané objednatelem

- Karlín / odstraňování bariér + zklidňování dopravy + zlepšování dopravní obsluhy území, Ing. arch. Tomáš Cach, 02/2012

### Vlastní

- Komplexní rekognoskace území včetně dopravního průzkumu a pořízení fotografií
- Radarové sčítání dopravy

### Ostatní

- Sčítání dopravy TSK Praha, 2012

## 2 DŮVODY ZMĚNY ORGANIZACE DOPRAVY

Záměrem plošného zklidnění dopravy v Karlíně bylo zejména:

- zvýšení bezpečnosti provozu - snížením rychlosti na 30 km/h se značně snižuje pravděpodobnost kolize a její případné následky jsou výrazně nižší
- zkvalitnění dopravní obsluhy území - zobousměrněním ulic pro cyklisty se zvyšuje dopravní obsluha na kole, automobilová doprava omezena není
- zlepšení životního prostředí - snížením rychlosti na 30 km/h dochází ke snížení hluku o 2-3 dB oproti 50 km/h

## 3 POPIS STÁVAJÍCÍ ORGANIZACE DOPRAVY

Území Karlína s novou organizací dopravy je ohraničeno ulicemi Prvního pluku na západě, Rohanským nábřežím na severu, Kaizlovými sady a ulicí U Invalidovny na východě a ulicí Pernerovou na jihu.

Režim v ulici Rohanské nábřeží, jakožto průjezdní čtyřpruhové komunikace sběrného typu pro tranzitní dopravu, zůstal zachován s povolenou rychlostí 50 km/h. S výjimkou zobousměrnění pro cyklisty zůstal zachován původní režim také v ulici Sokolovské, kudy vede tramvajová trať. Ostatní ulice uvnitř oblasti, jakožto obslužné komunikace zejména pro rezidenty, podléhají nové organizaci dopravy. Ta spočívá zejména ve snížení rychlosti na 30 km/h (Zóna 30) a zobousměrnění ulic pro cyklistickou dopravu. Původní systém dopravní obsluhy dotčeného území v režimu jednosměrných ulic pro motorová vozidla zůstal zachován, ovšem vzhledem k odstranění značek IP4b (Jednosměrná komunikace) na jednom konci ulice a instalování značek B11 (Zákaz vjezdu všech motorových vozidel) namísto B2 (Zákaz vjezdu všech vozidel) na opačném konci ulice došlo ke zlegalizování provozu v obou směrech – zakázán je pouze vjezd do ulice přes značku B11, jinak se v podstatě jedná o obousměrnou komunikaci. Klasickými obousměrnými ulicemi bez zákazu vjezdu jsou tak pouze Karlínské náměstí (v prodloužení ulic Peckova a Křížíkova), ulice Šaldova a Pernerova s návaznými slepými úseky kolmých komunikací. Zachována zůstala také pěší zóna (nově s legalizovaným průjezdem cyklistů) v ulici Thámova mezi Sokolovskou a Křížíkovou, stejně tak jako obytná zóna na Lyčkově náměstí včetně ulic Sovova a Kubova. Nově je pro motorovou dopravu možno vjet do oblasti ulicí Pernerovou od ulice Prvního pluku.

Obrázek 1



Obrázek 2



### 3.1 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Na všech vjezdech do, resp. výjezdech z oblasti je umístěna svislá dopravní značka IP25a (Zóna s dopravním omezením), resp. IP25b (Konec zóny s dopravním omezením) se symboly značek B20a (Nejvyšší dovolená rychlost - 30 km/h) a A19 (Cyklisté). Na vjezdech je symbol značky IP25a zobrazen také na vozovce a doplněn malými kruhovými polštáři Z12. Pokud se jedná o jednosměrnou komunikaci pro motoristy, je na vjezdu do dané ulice doplněna také značka A9 (Obousměrný provoz), a to z důvodu obousměrného provozu cyklistů.

Uvnitř zóny došlo v jednosměrných komunikacích k odstranění svislých značek IP4b (Jednosměrná komunikace) a na opačném konci ulice k nahrazení značek B2 (Zákaz vjezdu všech vozidel) značkou B11 (Zákaz vjezdu všech motorových vozidel), čímž došlo ke zlegalizování provozu cyklistů v obou směrech včetně vjezdu do ulice. Ovšem, jak již bylo zmíněno výše, do ulice je přes značku B11 zakázán vjezd, vozidla se však mohou v ulici otočit nebo po vyjetí z vnitrobloku vyjet přes stejnou křižovatku jako vjížděli. Také pro motoristy se tedy jedná v podstatě o obousměrnou komunikaci – pouze se zakázaným vjezdem na jedné straně.

Na některých místech byly osazeny značky IP11b(c) tak, aby byly po obou stranách „jednosměrné“ komunikace. V některých úsecích v obousměrné ulici Pernerova na severní straně jsou parkovací pruhy vyznačeny také pomocí VDZ.

Do „jednosměrných“ ulic byly pomocí piktogramů VDZ vyznačeny koridory pro cyklisty (V 20), a to vždy v protisměru vůči provozu motorových vozidel.

Kromě vjezdů do oblasti jsou zpomalovací prvky zopakovány také na dalších žádoucích místech. Malé kruhové polštáře Z12 jsou ve tvaru kruhu umístěny také v křižovatkách Pernerova x Thámova a Pernerova x Šaldova. V Pernerově ulici v úseku mezi ulicemi Prvního pluku a Šaldova je před každou kolmou ulicí připojující se zprava užito opticko-psychologické brzdy V18. Stejného opatření je užito v nejzatíženější křižovatce bez SSZ v oblasti, a to Křížíkova x Šaldova.

## 4 STÁVAJÍCÍ INTENZITY DOPRAVY

### 4.1 SČÍTÁNÍ DOPRAVY TSK PRAHA

Ze sčítání TSK Praha je možné získat intenzity na hlavních komunikacích, v dotčeném území se jedná o komunikace na jeho hranici – konkrétně ulice Prvního pluku a Rohanské nábřeží. Celodenní intenzity v průměrný pracovní den jsou v následující tabulce.

Tabulka 1

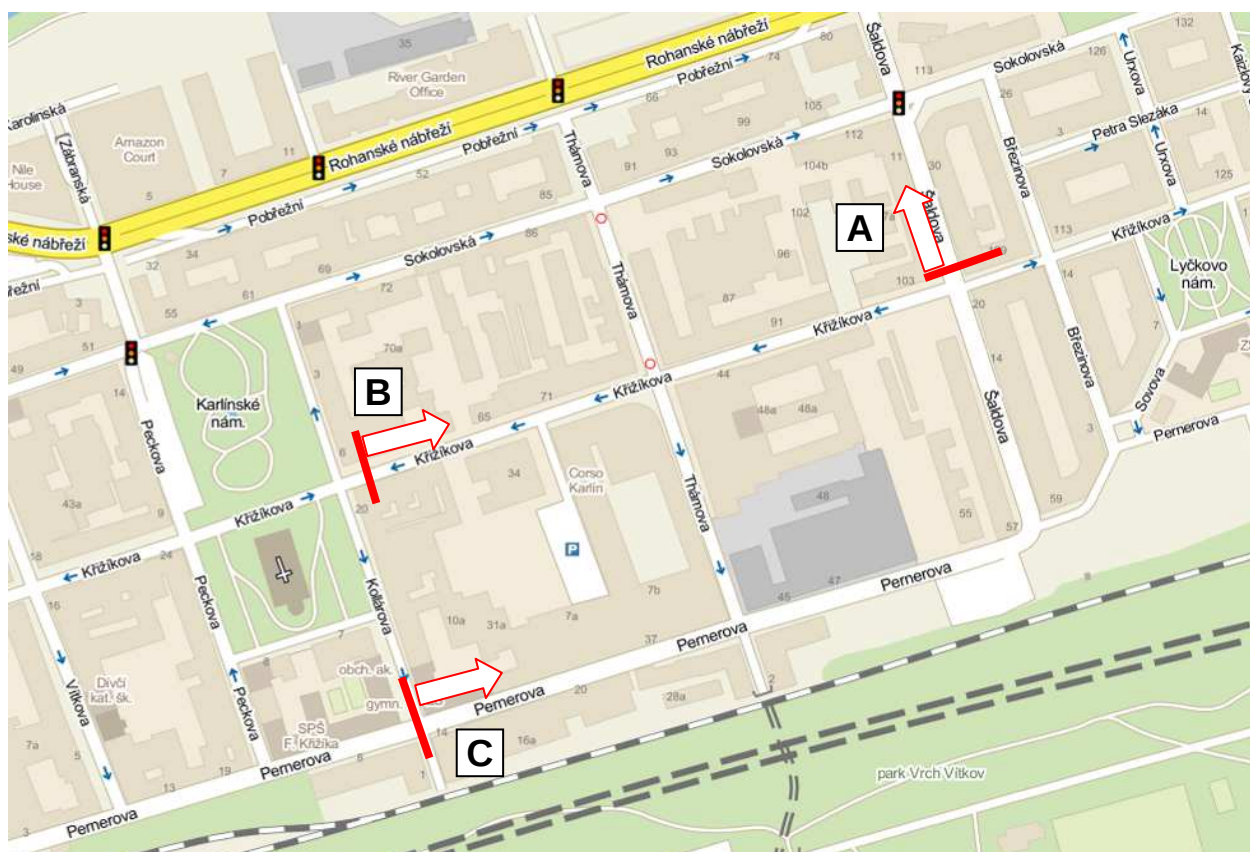
| ULICE            | Začátek      | Konec        | Délka úseku (m) | Osobní autom. | Pomalá vozidla | Vozidel bez MHD | Bus MHD | Vozidel celkem | Profil celkem |
|------------------|--------------|--------------|-----------------|---------------|----------------|-----------------|---------|----------------|---------------|
| PRVNÍHO PLUKU    | KŘÍŽÍKOVA    | PERNEROVA    | 150             | 6400          | 500            | 6900            | 427     | 7327           |               |
| PRVNÍHO PLUKU    | PERNEROVA    | KŘÍŽÍKOVA    |                 | 8500          | 400            | 8900            | 301     | 9201           | 16528         |
| ROHANSKÉ NÁBŘEŽÍ | U NÁDR.LÁVKY | ŠALDOVA      | 730             | 16700         | 600            | 17300           | 0       | 17300          |               |
| ROHANSKÉ NÁBŘEŽÍ | ŠALDOVA      | U NÁDR.LÁVKY |                 | 17800         | 700            | 18500           | 0       | 18500          | 35800         |
| ROHANSKÉ NÁBŘEŽÍ | ŠALDOVA      | U RUSTONKY   | 1040            | 15300         | 600            | 15900           | 0       | 15900          |               |
| ROHANSKÉ NÁBŘEŽÍ | U RUSTONKY   | ŠALDOVA      |                 | 20700         | 700            | 21400           | 0       | 21400          | 37300         |

Uvnitř oblasti jsou nejzatíženějšími komunikacemi ulice Šaldova, Pernerova a Křížíkova, klidnou rezidenční oblastí bez tranzitní dopravy je východní část od ulice Šaldovy kolem Lyčkova náměstí.

## 4.2 SČÍTÁNÍ DOPRAVY POMOCÍ RADARU

Jelikož intenzity ze sčítání dopravy TSK Praha je možné získat pouze na hlavních vybraných komunikacích, bylo provedeno dvoudenní radarové profilové sčítání na místních komunikacích uvnitř oblasti Karlína. Radary byly rozmístěny na třech místech – viz obr. 3.

Obrázek 3 – rozmístění radarů



Jelikož přesnost měření v intravilánu, kde je možnost podélného parkování a pohyb chodců, klesá, byla provedena korekce podle doplňkových měření na sousedních křižovatkách. Nevhodná data k vyhodnocení byla získána na radaru C ve směru od Prvního pluku k ul. Šaldova, ostatní hodnoty je nutné brát jako orientační.

Jedná se tedy o tyto profily:

- Radar A – Šaldova ulice – v úseku Sokolovská – Křížíkova
- Radar B – Křížíkova ulice – v úseku Thámova – Kollárova
- Radar C – Pernerova ulice – v úseku Peckova - Kollárova (pouze směr od ulice Šaldovy)

Výsledky radarových sčítání jsou v následujících podkapitolách. Podíl nákladní dopravy v oblasti je nízký, pro zásobování jsou využívána zejména dodávková vozidla.

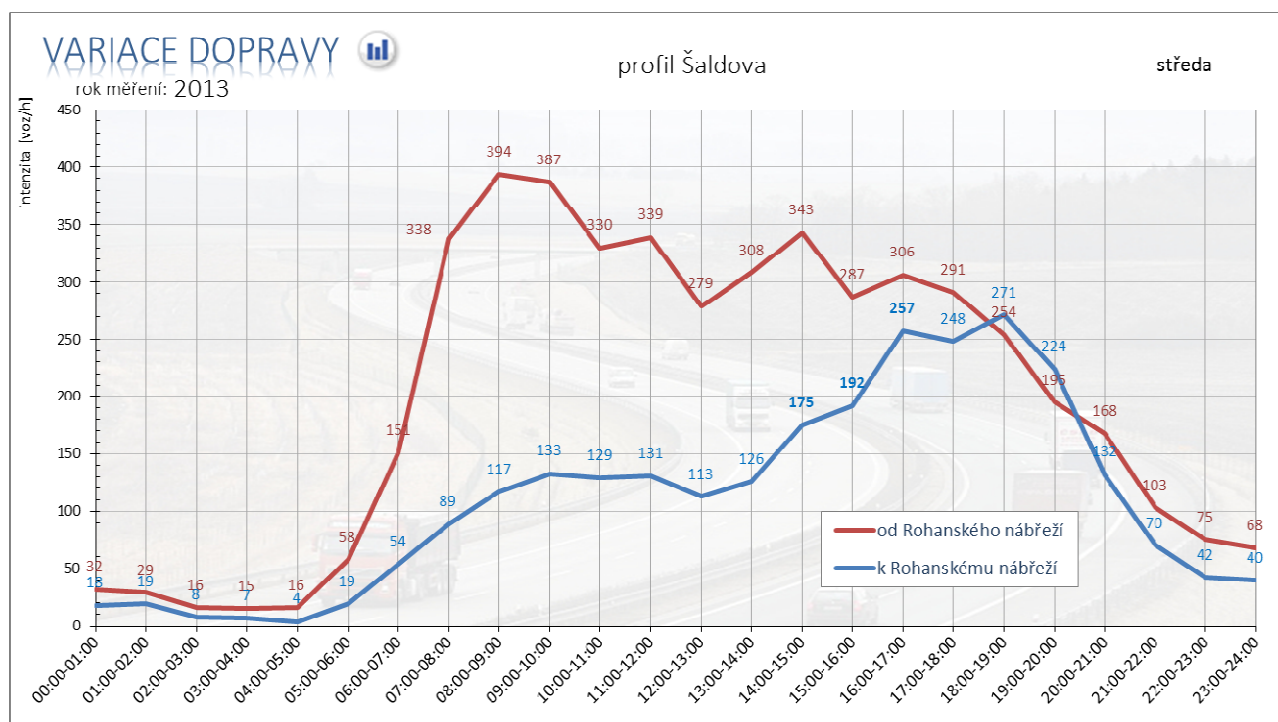
Z radarových měření je možné získat také rychlost projíždějících vozidel. U každého profilu je zpracován graf s rozdělením vozidel podle dosažených rychlostí při průjezdu kolem radaru.

#### 4.2.1 Šaldova ulice (A) – v úseku Sokolovská – Křižíkova

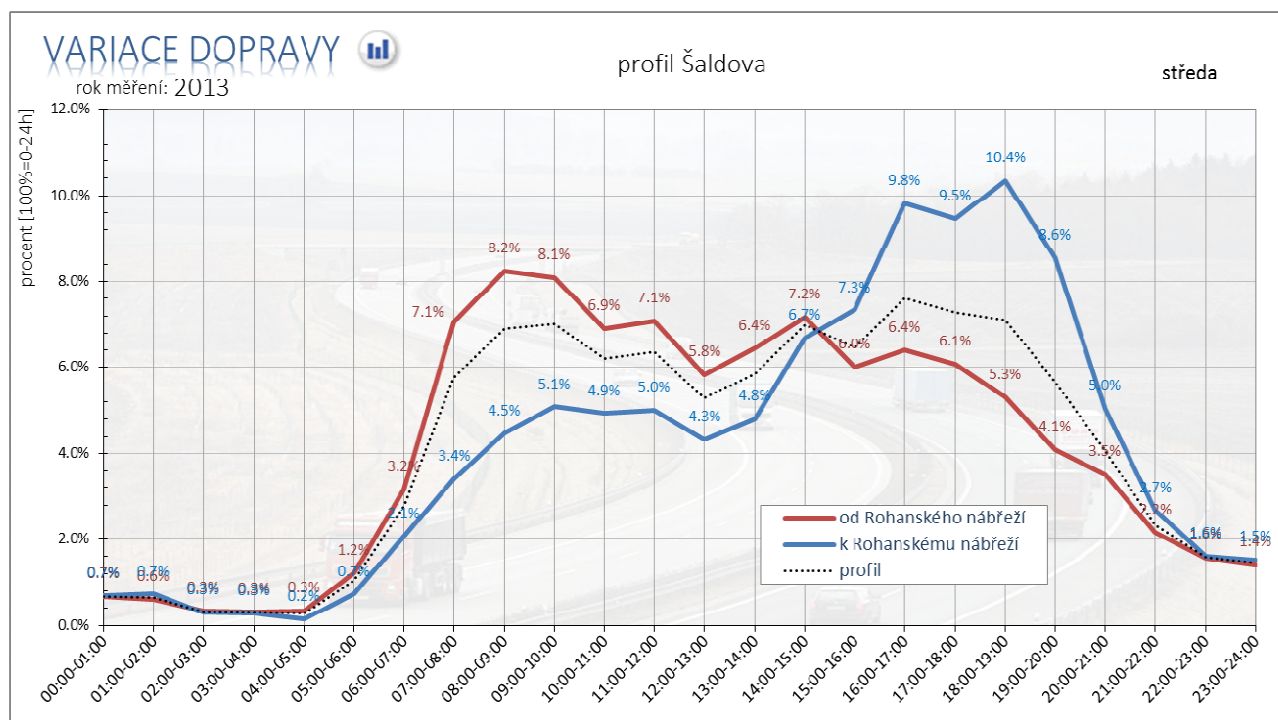
Ulice Šaldova je hlavní přístupovou komunikací do oblasti Karlína. Jelikož značný podíl dopravy tvoří vozidla návštěvníků přibližujících se individuální automobilovou dopravou co nejbližší centru pro přestup na MHD, pro směr od Rohanského nábřeží nastává denní špička ráno mezi 8 – 9 h a představuje 8,4 % z celkového denního objemu. Odpolední objem dopravy je v tomto směru nižší. Odpoledne je naopak vyšší intenzita v opačném směru k Rohanskému nábřeží, špička nastává mezi 16 – 20 h a představuje v jednotlivých hodinách 9 - 11 % z celkového denního objemu. V absolutních hodnotách je však ve srovnání s ranní intenzitou dopravy mířící do oblasti značně nižší. Řidiči totiž odpoledne pro výjezd využívají zejména ulice Peckova a U Nádražní lávky.

Roční průměrná denní intenzita je 6266 voz/24h v obou směrech, přičemž intenzita ve směru od Rohanského nábřeží je téměř dvojnásobná než pro směr opačný.

Graf 1 – Denní variace dopravy (absolutní hodnoty) – ul. Šaldova

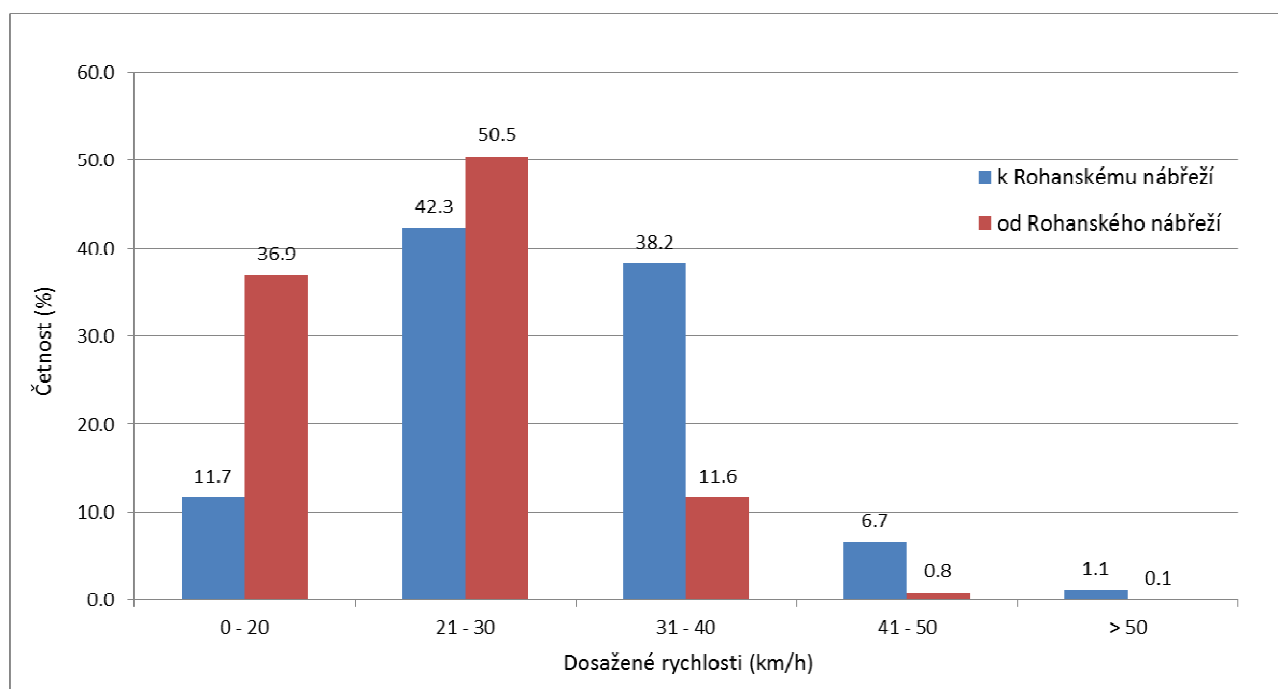


Graf 2 – Denní variace dopravy – ul. Šaldova



V následujícím grafu jsou vozidla rozdělena podle dosažených rychlostí. Vzhledem k tomu, že radar byl umístěn poblíž křižovatky s ulicí Křížkovou, kam odbočuje více než dvojnásobný počet vozidel z tohoto směru, překračování rychlosti 30 km/h není tak časté – necelých 13 %. Naopak vozidla jedoucí k Rohanskému nábřeží – jedná se o přímý průjezd křižovatkou ulicí Šaldova – překračují maximální povolenou rychlost podle radarových měření ve 46 % případů. Před následující křižovatkou s ulicí Sokolovská však již končí Zóna 30.

Graf 3 – Histogram četností s rozdělením podle rychlosti – ul. Šaldova

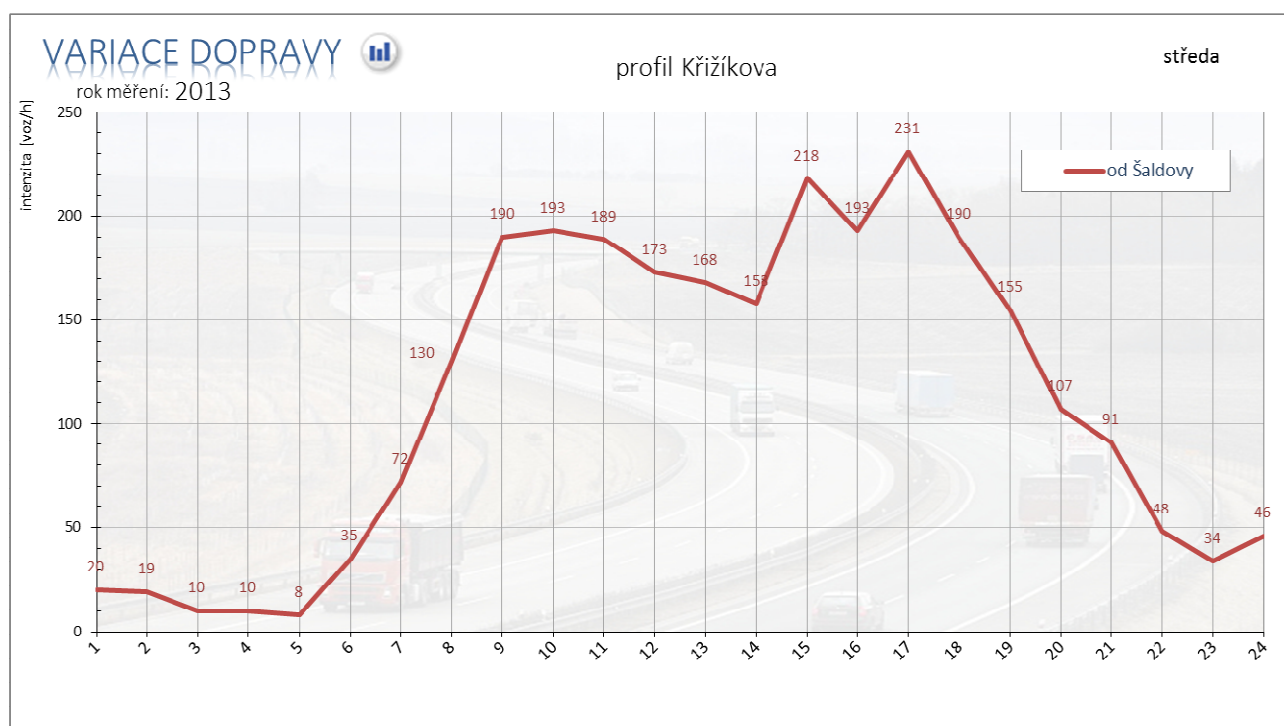


#### 4.2.2 Křižíkova ulice (B) – v úseku Thámova – Kollárova

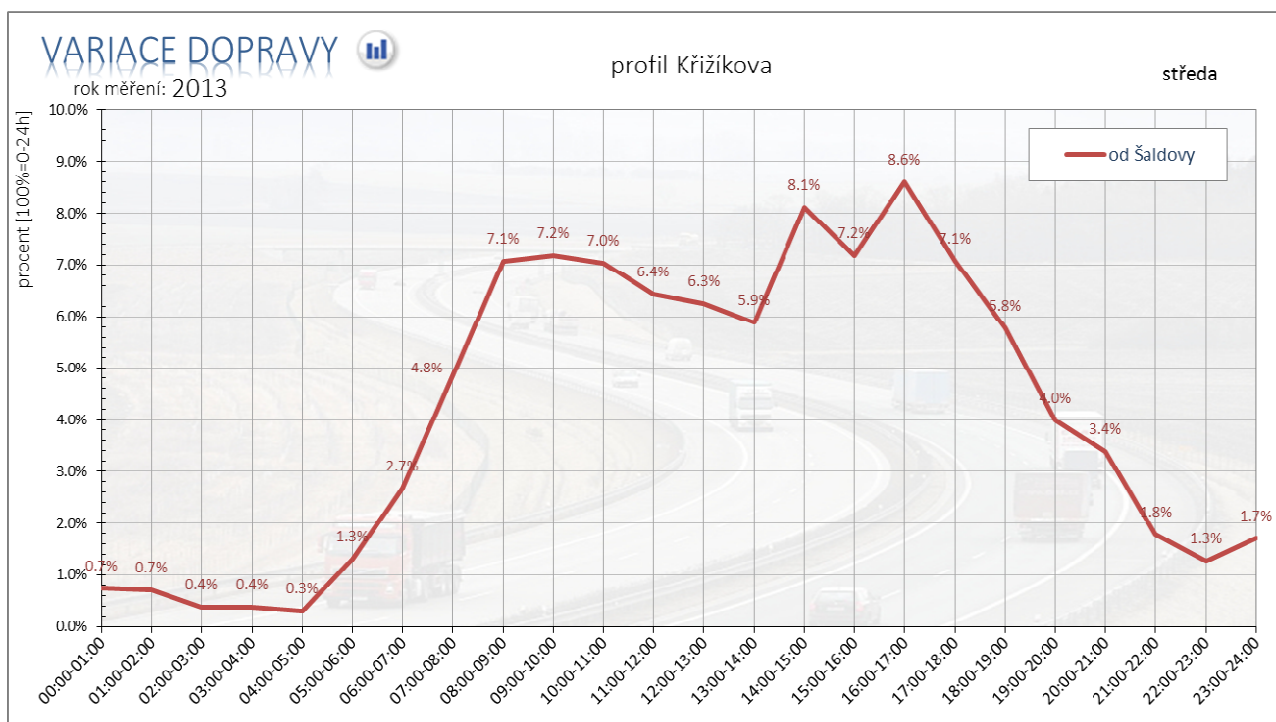
Ulice Křižíkova v měřeném úseku je jednosměrnou komunikací. Intenzita je v období mezi 8 – 19h poměrně vyrovnaná, lehce vyšší je spíše odpolední špička, což koresponduje s výsledky měření v ulici Šaldova, že řidiči po zaparkování v okolí stanice metra Křižíkova odpoledne pokračují jednosměrnou komunikací a vyjíždějí u Karlínského náměstí. Špičková hodina byla naměřena mezi 16 – 17 h, představující 8,6 % z celkového denního objemu.

Roční průměrná denní intenzita je 2276 voz/24h, z čehož lze odvodit (a potvrzuje to i pozorování při místním šetření), že cca polovina dopravy z ulice Křižíkovy od ul. Šaldovy pokračuje ulicí Thámova.

Graf 4 – Denní variace dopravy (absolutní hodnoty) – ul. Křižíkova

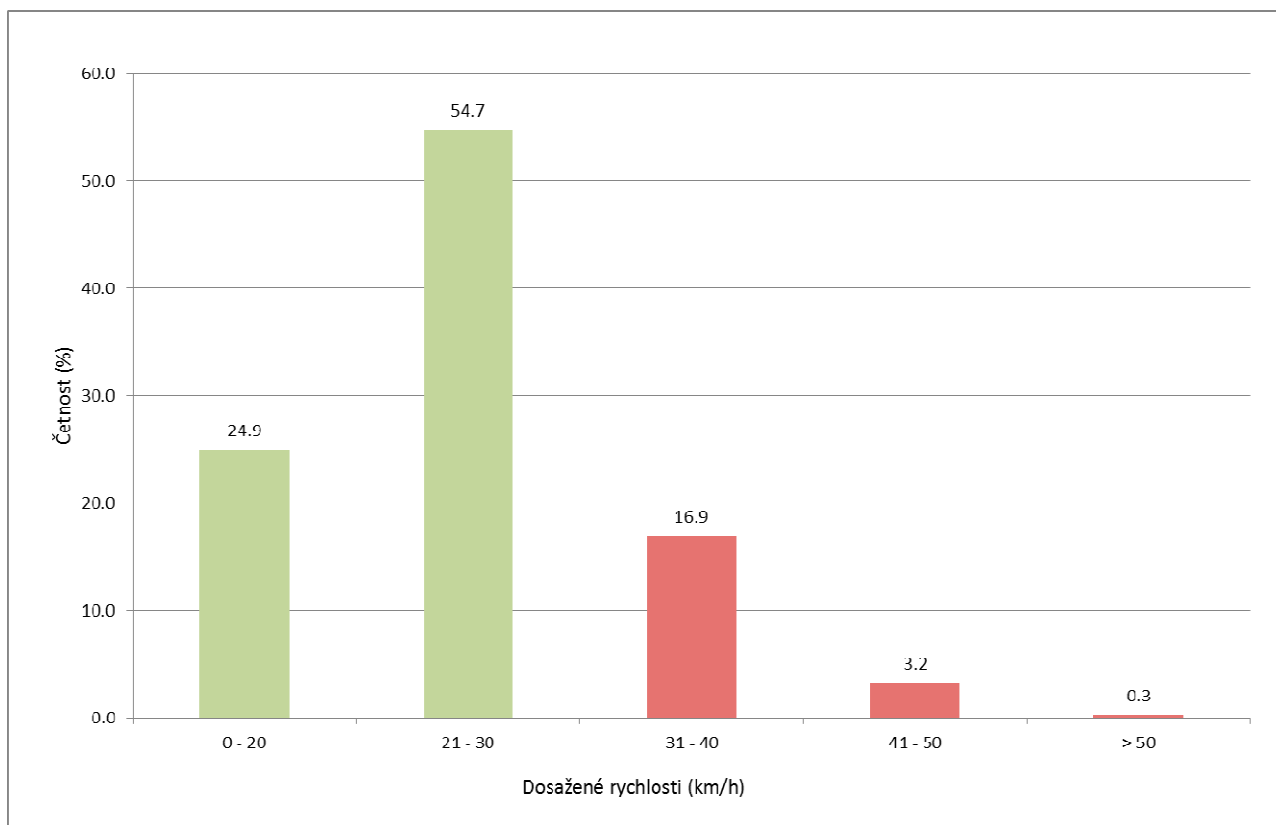


Graf 5 – Denní variace dopravy – ul. Křížíkova



Radar B v ulici Křížíkova byl rovněž umístěn před křižovatkou s ulicí Kollárova. Za radarem je možné pokračovat všemi třemi směry. Z níže uvedeného grafu lze odvodit, že rychlost je překračována cca ve 20 % případů, a to zejména při průjezdu přímým směrem.

Graf 6 – Histogram četností s rozdělením podle rychlosti – ul. Křížíkova

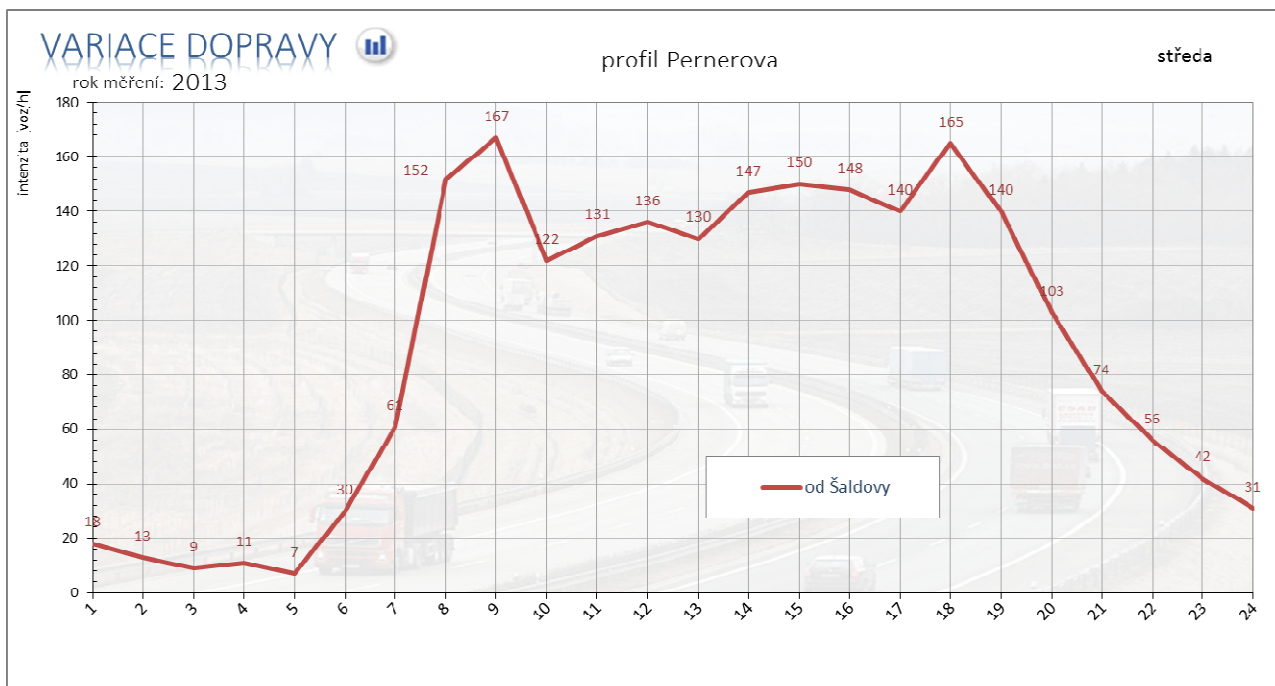


### 4.2.3 Pernerova ulice (C) – v úseku Peckova – Kollárova

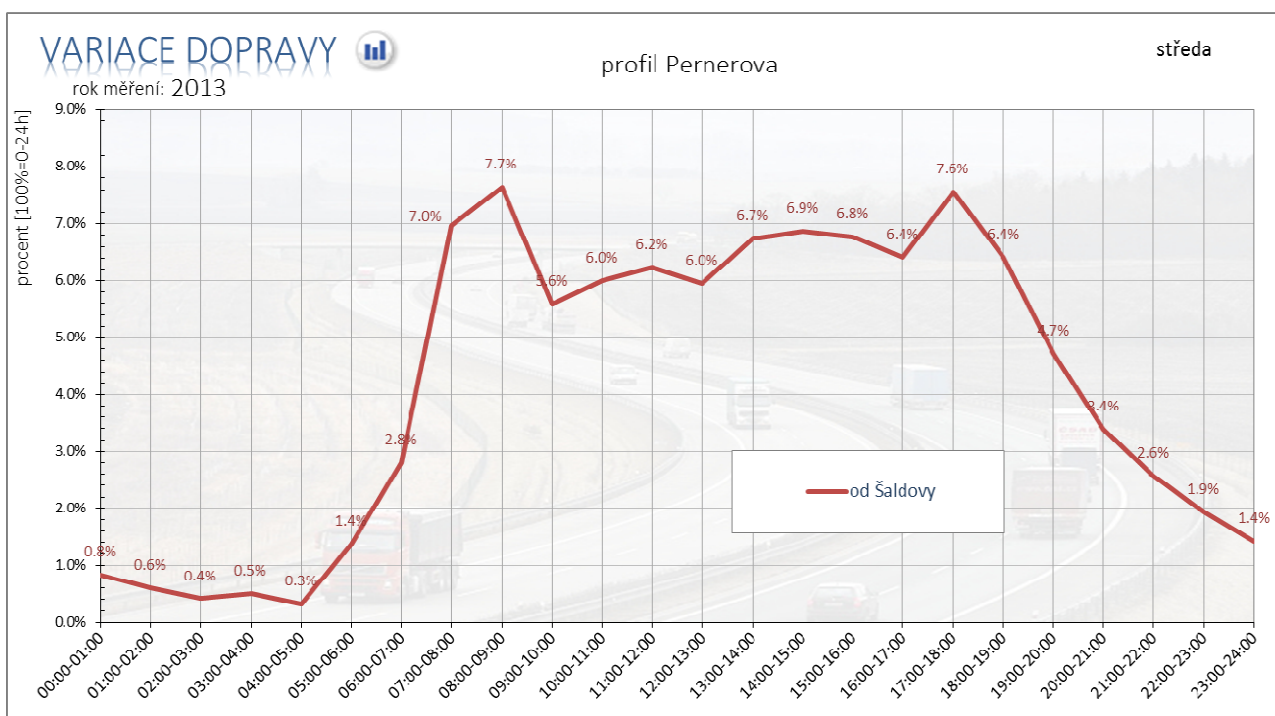
Z níže uvedených grafů vyplývá, že intenzita v období mezi 7 – 19h je opět poměrně vyrovnaná. Špičkové intenzity byly naměřeny ráno mezi 8 - 9 h (7,7%) a odpoledne mezi 17 – 18 h (7,6%).

Roční průměrná denní intenzita byla vypočítána 1848 voz/24h (pouze směr od ul. Šaldova). Lze předpokládat, že v opačném směru bude intenzita obdobná, pro oba směry je tedy RPDI cca 4000 voz/24h.

Graf 7 – Denní variace dopravy (absolutní hodnoty) – ul. Pernerova

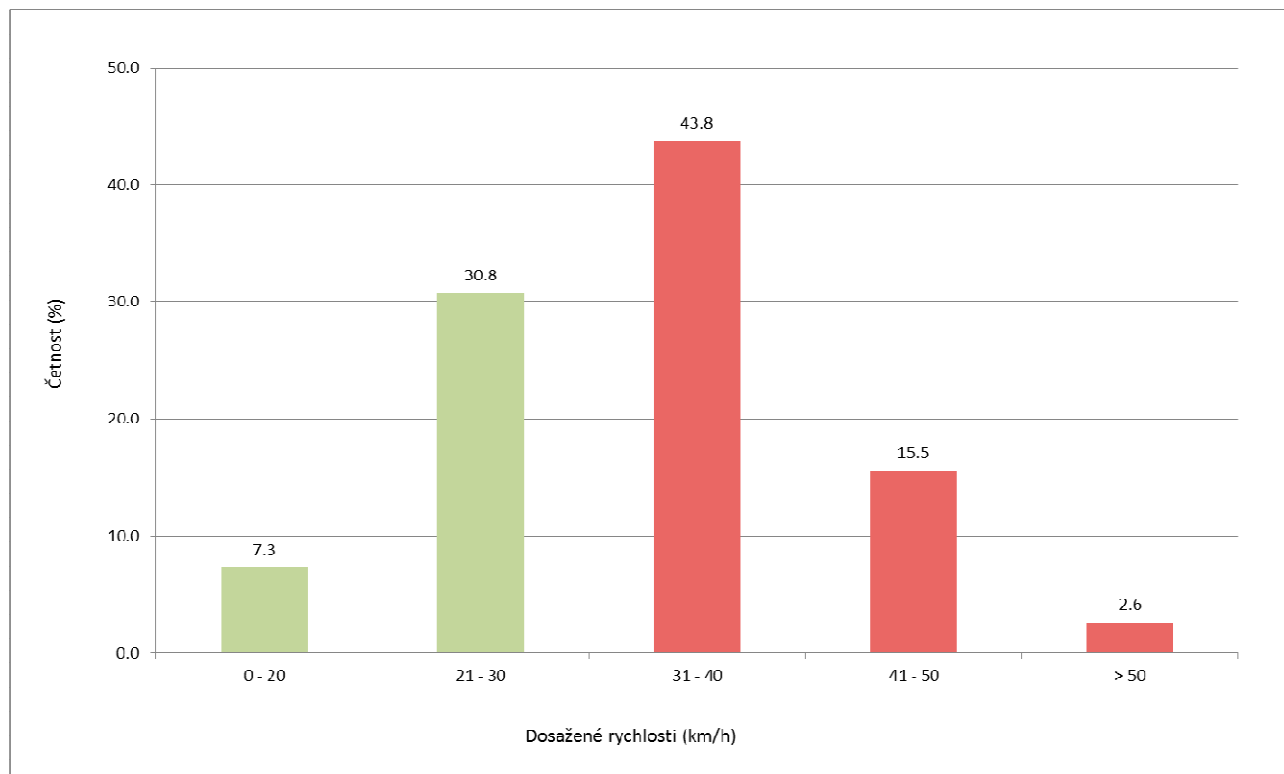


Graf 8 – Denní variace dopravy – ul. Pernerova



Z radarového měření lze rovněž vyčíst, že předepsaná rychlost 30 km/h je spíše překračována než dodržována. Téměř 62 % vozidel v době měření nedodrželo rychlostní limit, z toho dokonce 18% vozidel jelo rychleji než 40 km/h.

*Graf 9 – Histogram četností s rozdělením podle rychlosti – ul. Pernerova*



## 5 POSOUZENÍ VLIVU NOVÉ ORGANIZACE DOPRAVY

Obecně lze konstatovat, že nová organizace dopravy má jednoznačně pozitivní vliv na dopravní obsluhu oblasti Karlína na kole a v kombinaci se zavedením zóny 30 se zvýšila bezpečnost dopravy. Podrobněji je vliv zavedení nové organizace dopravy z hlediska omezení tranzitu, zkvalitnění cyklo dopravy a dopravy v klidu rozepsán v následujících podkapitolách.

### 5.1 POSOUZENÍ ÚČINNOSTI Z HLEDISKA DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ (OMEZENÍ TRANZITNÍ DOPRAVY)

Vzhledem k existenci čtyřpruhové komunikace Rohanské nábřeží na severní hranici řešeného území a její návaznosti na magistrálu byl podíl tranzitní dopravy před realizací zóny 30 poměrně nízký. Možnou tranzitní trasou, která mohla být využívána i při běžném stupni provozu je mezi Libní a západní částí Žižkova, vedenou konkrétně ulicemi Šaldova – Pernerova – Prvního pluku – Husitská (obousměrně), příp. Šaldova – Křižíkova - Vítkova - Pernerova – Prvního pluku – Husitská (jednosměrně). Za předpokladu dodržování pravidel silničního provozu se zavedením zóny 30 průjezd Karlínem zpomalil, což by mělo mít za následek další snížení podílu tranzitní dopravy.

V reálu však došlo k minimálnímu úbytku tranzitní dopravy, a to zejména z důvodu původního nízkého podílu tranzitu a nedodržování pravidel provozu právě v ulicích atraktivních pro průjezd – Pernerově a Křižíkově. Velmi častým jevem je zde zejména nedodržování předepsané rychlosti 30 km/h a v souvislosti s tím také neochota zpomalovat před křižovatkami (zejména v případě Pernerovy ulice) a respektovat přednost zprava. Běžným jevem jsou naměřené rychlosti nad 50 km/h.

*Obrázek 4 – nedodržování rychlosti v ulici Pernerova*



Zbytnou – a tedy nežádoucí – dopravou i po zavedení nové organizace dopravy však zůstává doprava v oblasti končící, resp. začínající. Oblast Karlína totiž slouží jako záchytné parkoviště pro stanice Florenc a Křižíkova, doprava je navíc navyšována hledáním parkovacího místa. Řešení této problematiky však není předmětem dokumentu.

## 5.2 POSOUZENÍ VLIVU NA CYKLISTICKOU DOPRAVU

Cyklistická doprava v Karlíně je podle výsledků místního šetření využívána poměrně hojně. Nasvědčuje tomu také umístění veřejné půjčovny kol a jejich značná využívanost. Jedním z hlavních záměrů nové organizace dopravy bylo zkvalitnění dopravní obsluhy právě na kole a zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy. Hlavní změnou pro cyklisty bylo zobousměrnění všech ulic uvnitř dopravní zóny, ale i mimo ni – např. v ulici Sokolovská. Pro průjezd Karlínem je cyklisty nejvíce využívána ulice Křižíkova, o něco méně pak ulice Sokolovská z důvodu průjezdu tramvají a existence žlábkových kolejnic. Navíc východně od ulice Šaldovy mohou cyklisté využít cyklopruhu na Rohanském nábřeží. Obě tyto páteřní komunikace – Křižíkova a Sokolovská - jsou využívány právě v obou směrech, příklady takového využití v reálném provozu jsou na fotografiích 5 a 6.

Obrázek 5 – křižovatka Křížíkova x Vítkova - pohled do ulice Křížíkovy směr Karlínské náměstí



Obrázek 6 – pohled do ulice Sokolovské od ulice Vítkovy



Velmi pozitivní pro snadnou orientaci pro cyklisty jsou piktoqramy cyklistů na vozovce v opačném směru provozu automobilové dopravy. Piktoqramové koridory pro cyklisty navíc naznačují stopu průjezdu nejen cyklistům, ale dávají informaci také motoristům jedoucím v protisměru o možném výskytu cyklistů, čímž je pro ně samozřejmě zajištěna vyšší bezpečnost.

### 5.3 POSOUZENÍ VLIVU NA DOPRAVU V KLIDU (PARKOVÁNÍ VOZIDEL)

Parkování na řešeném území Karlína je neregulované, tudíž kromě vozidel rezidentů je zde odstaveno značné množství vozidel dojíždějících. Jak již bylo zmíněno, oblast Karlína je využívána částečně jako záchytné parkoviště pro stanice metra Florenc a Křižíkova, ale i pro přestup na tramvaj. Zavedení zóny 30 nemělo na zredukování počtu dojíždějících vozidel a této zbytné dopravy podstatný vliv. Naopak počet legálních parkovacích míst byl v rámci úprav mírně navýšen. Podélná parkovací místa byla vyznačena v ulici Pernerova, Pobřežní, Peckova a Březinova. Jedná se však spíše o zlegalizování stávajících parkovacích míst.

Přesto se však v oblasti vyskytuje několik míst, kde jsou odstavována vozidla nelegálně, příp. nelegálním způsobem. Jedná se zejména o ulice Pernerova a Pobřežní, kde jsou vozidla přes zákaz zastavení odstavována částečně (ul. Pobřežní) či zcela (Pernerova) na chodník – viz následující fotografie.

Obrázek 7 – ulice Pobřežní (úsek Vítkova → Prvního pluku)



Na další fotografii je zdokumentováno odstavení vozidel sice na legálních nově vzniklých parkovacích místech, ale nesprávným způsobem s otočeným vozidlem do protisměru.

*Obrázek 8 – ulice Pernerova (úsek Tháмова → Kollárova)*



V některých dostatečně širokých „jednosměrných“ ulicích se zákazem vjezdu motorových vozidel je k podélnému zaparkování vozidel ve druhé řadě využíván právě cyklokoridor, ačkoliv je vyznačen piktogramy. Takovéto odstavování vozidel značně ztěžuje průjezd cyklistům, kteří nemohou projet současně s protijedoucím vozidlem. Na následujících fotografiích jsou reálné příklady z ulic Křižíkovy a Vítkovy, děje se tak bohužel i v jiných ulicích.

Obrázek 9 – ulice Křížíkova (úsek Vítkova → Prvního pluku)



Obrázek 10 – ulice Vítkova (úsek Sokolovská → Křížíkova)



## 6 NÁVRHY NA ODSTRANĚNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEDOSTATKŮ

Během místního šetření byly zjištěny některé nedostatky, jejichž odstraněním by se ještě více zlepšila celková dopravní situace v Karlíně.

Zavedení cykloobousměrek jednoznačně přispělo ke zkvalitnění cyklistické dopravy a k rychlejšímu dosažení cíle právě na kole. Nahrazení značek B2 pomocí B11 a odstranění značek IP4b na opačném však umožňuje také motorovým vozidlům obousměrný pohyb v ulici. Úmyslně se tak děje zřídka, jelikož řidiči jsou již zvyklí na původní režim průjezdu ulicemi. Přesto bylo několik případů během místního šetření zaznamenáno, jednalo se však o porušení předpisů včetně zákazu vjezdu. Nelze jednoznačně konstatovat, zda řidiči vjeli do ulice úmyslně, v každém případě je však značka B2 lépe postřehnutelná s jasnějším významem a rovněž mají řidiči nižší tendenci zákaz vjezdu porušovat. Matoucí mohou být v tomto případě také piktogramy cyklistů vedoucí do zákazu vjezdu motorovým vozidlům, příp. i s informací na vjezdech do Zóny 30 s předpokládaným obousměrným provozem a umístění značky A9.

Z výše uvedeného vyplývá, že vhodnějším řešením je využití značek IP4b (Jednosměrná komunikace), resp. B2 (Zákaz vjezdu všech vozidel) z opačné strany s doplněním dodatkových tabulek umožňující jízdu cyklistů v obou směrech. Toto řešení je využito mimo Zónu 30 zejména na ulici Sokolovské a značení je tak nejednotné. Značky B2 se však vyskytují i v Zóně 30 (ač se spíše jedná o parkoviště), a to na Karlínském náměstí. Proto doporučujeme značení sjednotit a doplnit, resp. obnovit svislé dopravní značky IP4b a B2 s doplněním dodatkových tabulek E12.

Z pozorování při místním šetření a vyhodnocení radarového sčítání vyplynulo, že v ulici Pernerova je častěji než v jiných ulicích překračována maximální dovolená rychlost 30 km/h a nerespektována přednost zprava, což souvisí s neochotou zpomalit před křižovatkou. Ačkoliv jsou v této ulici aplikovány některé prvky ke zpomalení, je vhodné je doplnit dalšími opatřeními. Jedním z nich je aplikování značky A3 (Křižovatka) nebo jiného upozornění na dodržování přednosti zprava – např. nápisem na vozovku s použitím symbolu značky A3 s textem "Přednost zprava!". Na všech vjezdech do Zóny je vhodné na značku IP 25a doplnit pod stávající symboly značek text „Dodržujte přednost ZPRAVA!“.

Pro větší dodržování předepsané rychlosti je vhodné lépe rozmístit malé kruhové polštáře (Z12) v křižovatce Pernerova x Tháмова tak, aby se jim nemohla projíždějící vozidla vyhnout. V ulici Pernerova x Šaldova je žádoucí tyto prvky obměnit či doplnit. Nově by mohly být zpomalovací prvky umístěny na křižovatkách Křížíkova x Tháмова a Pernerova x Kollárova.

Jedním z hlavních problémů oblasti, jehož řešení však není předmětem zadání, je parkování vozidel návštěvníků v okolí stanic metra Florenc a Křížíkova a tramvajových zastávek. Oblast Karlína je tak zahlcována zbytnou dopravou, ačkoliv se nejedná o klasický tranzit. Z nenaplněné poptávky volných parkovacích míst vyplývá odstavování vozidel na nevhodných či přímo zakázaných místech, ztěžující pohyb chodcům a cyklistům, které mělo zavedení nového dopravního režimu zvýhodnit. V tomto případě je však jediným řešením vyšší kontrola odstavených vozidel a případné postihy, ať už se zavedením nové koncepce parkování či bez ní.

## 7 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Z hlediska cyklistické dopravy mělo zavedení plošného zklidnění dopravy v Karlíně bezesporu pozitivní vliv. Zavedením cykloobousměrek se zlepšila dopravní obsluha území a průjezd skrz něj. Omezením rychlosti automobilové dopravy se zvýšila bezpečnost zejména cyklistické a pěší dopravy. Velmi vhodné z hlediska orientace cyklistů je vyznačení cyklokoridorů pomocí piktogramů na vozovku (V20), upozorňující tak i řidiče motorových vozidel. Pozitivní vliv mají také dopravně zklidňující opatření učiněná v ulici Pernerově ulici (opticko-psychologické brzdy V18 + malé kruhové polštáře Z12). Přes tyto pozitiva byly shledány některé nedostatky, které by bylo vhodné odstranit, případně neopakovat v dalších dopravně zklidněných oblastech.

Jedná se zejména o:

- **Obnovení SDZ IP4b a záměna B2 namísto veškerých B11 s doplněním dodatkových tabulek E12 se zobrazením obousměrného provozu jízdních kol.** Jedná se o standardní řešení srozumitelné jak cyklistům (navíc v kombinaci s piktogramy na vozovce), tak řidičům, kteří vjezd zákazu vjezdu všech vozidel více respektují. SDZ B2 je pro ně také méně přehlednutelná. Navíc je případný obousměrný provoz všech vozidel (ač příliš nevyužíván) nevhodný z důvodu nedostatečné šířky komunikací.
- **Doplnění textu „Dodržujte přednost ZPRAVA!“ na značkách IP25a na všech vstupech do "zóny".** Jedná se o podstatnou informaci, kterou je z hlediska bezpečnosti žádoucí připomenout. Přednost zprava není příliš dodržována - často neúmyslně.
- **Doplnění Z12 na křižovatky Křižíkova x Thámova a Pernerova x Kollárova** z důvodu snížení dosahovaných rychlostí vozidel. Rychlost 30 km/h je překračována zejména v ulici Pernerově, což potvrdilo i radarové měření.
- **Doplnění V15 na vozovku se symbolem značky A3 a textem "Přednost zprava!" v ulici Pernerova** v úseku Jirsíkova - Thámova před všechny zprava se připojující ulice ještě před opticko-psychologickou brzdou V18.
- Nevhodné parkování ztěžující průjezd cyklistům (a průchod chodcům) je možné eliminovat častějšími kontrolami a případnými postihy řidičů v kombinaci se zavedením nové koncepce parkování v oblasti Karlína.

Praha, květen 2013

autorský kolektiv