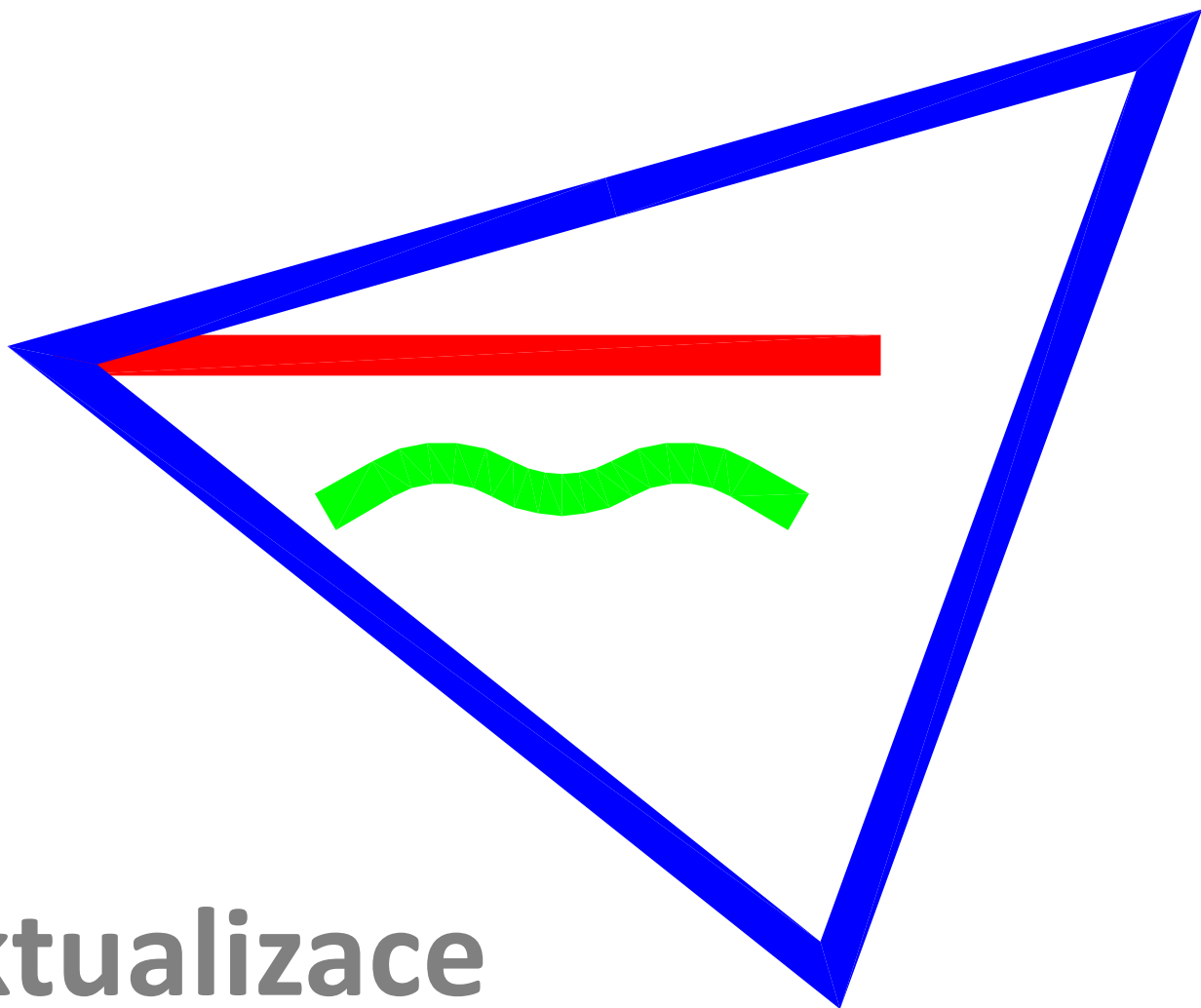




Aktualizace cyklogenerelu pro území MČ Praha 10



Identifikační údaje

Zakázka

Název:

**Aktualizace cyklogenerelu
pro území městské části Praha 10**

Objednatel

Adresa:

Odbor životního prostředí, dopravy a rozvoje
Úřad městské části Praha 10
Vršovická 68, 101 38 Praha 10

Zhotovitel

Jméno a příjmení:

Korespondenční adresa:

Identifikační číslo:

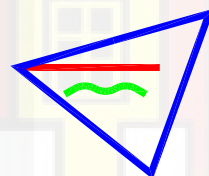
DIČ:


Ing. arch. Tomáš Cach

Veverkova 1172/33, 170 00, Praha 7 – Holešovice

75968258

CZ8108170037







Obsah

Aktualizace cyklogenerelu Prahy 10 – úvod	7
Principy – cyklodoprava Praha (10)	8
Vymezení řešeného území	14
Charakter území	15
Fotodokumentace	16
Současná klíčová hrdla	22
SWOT analýza	26
Prostorový princip koncepce	30
Integrované koridory	34
Klidné a zklidněné zóny a oblasti	38
Chráněné trasy a vazby	44
Rámcový popis přístupu pro konkrétní oblasti	54
Vazby na okolí a „přeshraniční spolupráce“	60
Parkování jízdních kol	66
Plánované a připravované záměry v území	68
Priority a akce	74
Často kladené dotazy (FAQ)	78
Doplňující informace	80



Výkresy

- A-01 Širší vztahy – vymezení řešeného území
- A-02 Celoměstský systém – páteřní a hlavní cyklotrasy
- A-03 Geomorfologie terénu – vrstevnice
- A-04 Urbanistická kompozice – významné prvky území
- A-05 Výkres bariér
- A-06 Schema překonávání bariér
- A-07 Uliční a cestní síť + infrastruktura – současný stav
- A-08 Pentlogram – intenzity automobilové dopravy
- A-09 Intenzity cyklistické dopravy
- A-10 Mentální schema oblastí a vazeb
- N-01 Koncept řešení prostoru z hlediska cyklodopravy
- N-02 Integrované koridory – významné dopravně-urbanistické uliční osy
- N-03 Klidné a zklidněné zóny a oblasti – vymezení zón 30 a klidných komunikací
- N-04 Chráněné trasy a vazby – základní výkres
- N-05a Chráněné trasy a vazby – celkový charakter
- N-05a Chráněné trasy a vazby – způsob provedení ve vztahu k motorové dopravě
- N-05a Chráněné trasy a vazby – stabilizovanost prostorového umístění
- N-05a Chráněné trasy a vazby – realizovatelnost
- N-06 Prostupnost uliční sítě – odstranění hlavních omezení pro průjezd
- N-07 Záměry v území – akce k řešení
- N-08 Vazby na okolí – „přeshraniční spolupráce“
- N-09 Návrh na úpravy celoměstského systému páteřních a hlavních cyklotras
- N-10 Městský okruh – Průmyslová: koncept řešení provozního uspořádání
- N-11 Cyklodoprava v klidu – umístování stojanů a stojanových hnízd

Přílohy

Vršovická drážní promenáda na rušené železniční trati

– zadání pro zpracování technické studie proveditelnosti (2014-03)

- textová část
- výkres (S01)

Doplňující přílohy (pouze v PDF):

Stanovisko KCD pro potřeby EIA a pro zahájení přípravy DÚR

k souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a 0094 (2010-11)

- textová část
- textová příloha č.1: Cyklodoprava a silniční stavby – principy systémového přístupu
- výkresová příloha č.2: Schematická dopravně-urbanistická analýza návrhu – část jih

Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP (2009-05, rozšířená verze 2010-07)

Cykloobousměrky (2012, pracovní materiál)





Aktualizace cyklogenerelu Prahy 10 – úvod

Zaměření

Hlavním cílem koncepce (cyklistického generelu) je stanovení základních principů a systému pro řešení cyklistické dopravy a rekreace na území MČ Praha 10, proto je hlavním tématem cyklistická doprava a rekreace; obdobně jako se materiály podrobněji zaměřené na zlepšování podmínek pro pěší pohyb, bezbariérovost, automobilovou dopravu v klidu či v pohybu věnují především příslušným konkrétním tématům (ta mohou být také slučována již v rámci zadání, např. cyklistická doprava může být s výhodou řešena v rámci celkového dopravního generelu). Jednotlivé tematické požadavky je pak žádoucí propojit dohromady v rámci tvorby veřejných prostranství a celkového rozvoje území.

Komplexnost

Materiál se věnuje celému území MČ Praha 10 i nezbytným návaznostem na její okolí, nikoliv pouze několika vybraným koridorům a trasám. Pro zlepšování podmínek cyklistické dopravy a rekreace jsou navíc zpravidla nezbytné širší zásahy a komplexní úpravy celého dopravního řešení a veřejného prostoru namísto dílčích samostatných úprav a cyklistické infrastruktury. Z podstatné části je tak materiál vkladem pro celková dopravní a urbanistická řešení.

Princip soužití

Koncepce je postavena na principu vzájemné koexistence jednotlivých druhů dopravy, jejich vzájemném doplňování a ohleduplnosti jednotlivých uživatelů, s předpokladem vytváření podmínek pro multimodální dopravní chování. Opatření jsou navrhována zejména taková, která všem umožňují efektivněji sdílet společný prostor města bez segregace jednotlivých druhů dopravy a jako vyvážený kompromis všech požadavků tak, aby se při jakýchkoli úpravách veřejného prostoru počítalo mj. i s používáním jízdního kola.

Podrobnost

Materiál navrhuje směr a způsob rozvoje cyklistické dopravy a rekreace a má sloužit pouze jako podklad pro zadávání, koordinaci a řešení podrobné projektové dokumentace konkrétních záměrů. S ohledem na rozsah a stupeň dokumentace tedy není žádoucí a ani možné, aby přesně určoval např. umísťování dopravních značek, bilance parkovacích míst apod.

Závaznost

Materiál je strategickým dokumentem a vizí rozvoje cyklistické dopravy a rekreace. Sám o sobě je odborným návrhem, kterým nejsou ani po jeho schválení automaticky schváleny přesné konkrétní návrhy do realizace. Závazný je pak pouze požadavek na jejich prověřování, řešení a vyhodnocování v rámci konkrétních projektů. Výsledek, včetně samotné realizace, závisí na celé řadě faktorů, včetně komunikace s veřejností, dodržení aktuální platné legislativy atd.



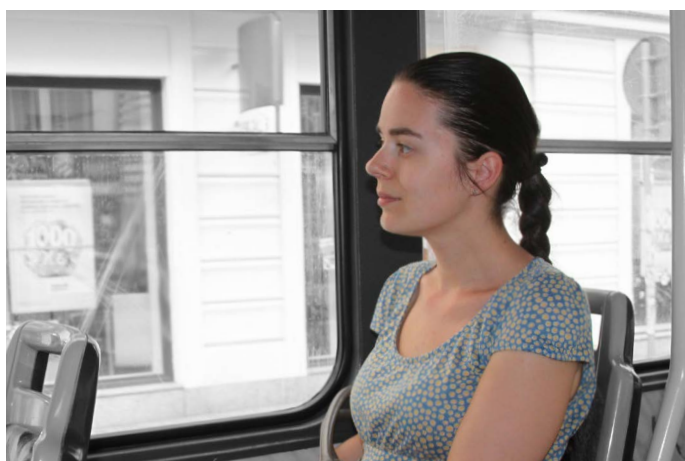


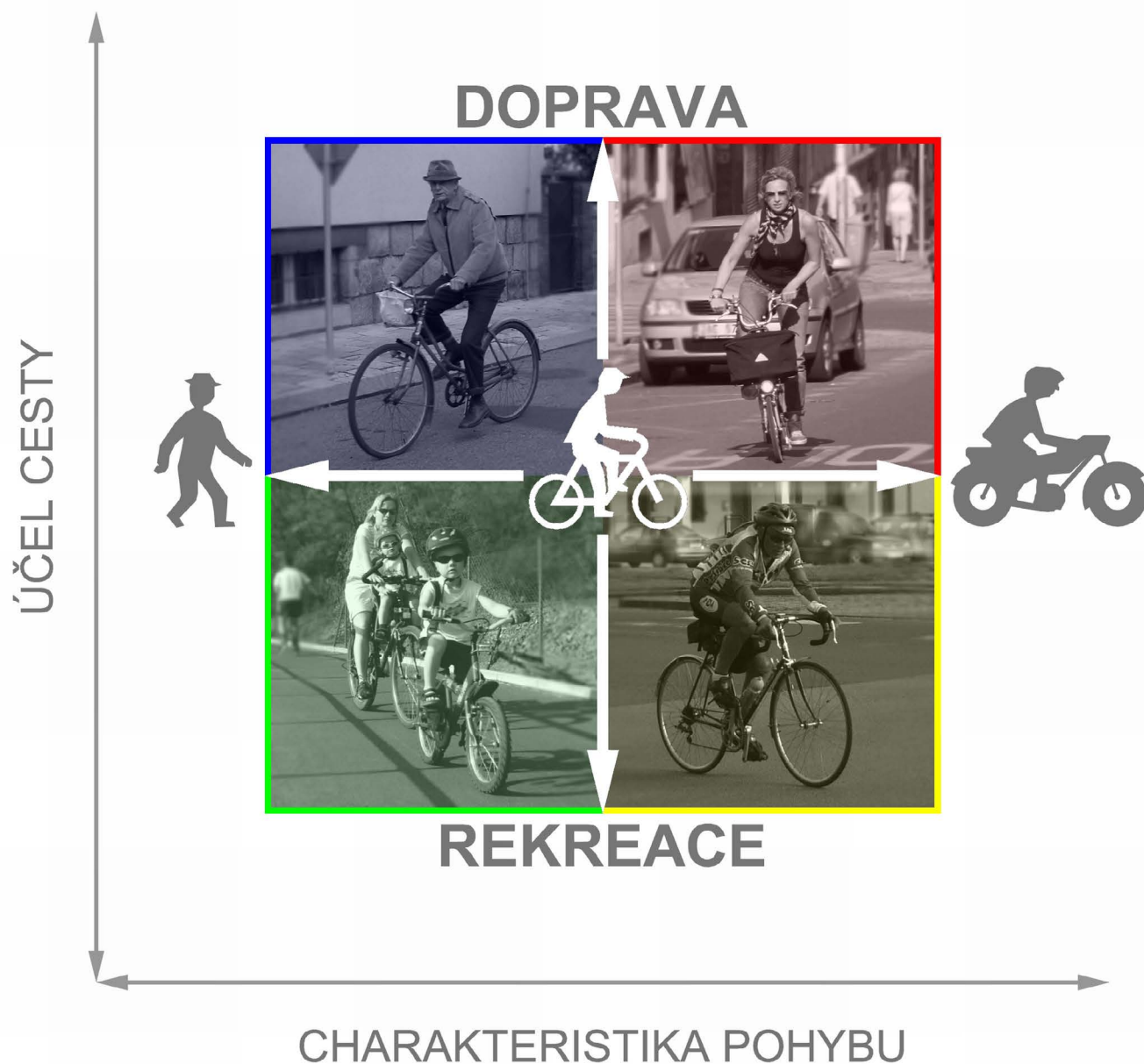
Principy – cyklodoprava Praha (10)

Význam cyklistické dopravy a rekreace:

- Jízdní kolo je součástí dopravního systému i volnočasových rekreačních aktivit: používá se pro dopravní i rekreační pohyb, pro rychlou i pomalou jízdu.
- Cyklistická doprava hraje sice doplňkovou, ale přesto nezanedbatelnou roli: v Praze je přibližně 0,5 – 2 % cest vykonáno na jízdním kole
- Cíl Koncepce HMP je zvýšit podíl cest vykonaných na jízdním kole v roce 2020 na 5 – 7 % v létě a 2 – 3 % v zimě
- Podpora multimodálního dopravního chování a kombinované dopravy se zapojením jízdních kol vede ke snížení negativní zátěže automobilové dopravy, kooperaci s veřejnou dopravou a zvyšování kvality veřejného prostoru.

1 % > 5 %





*Lidé mají velmi pestré a rozdílné důvody a schopnosti při používání jízdních kol.
Od toho se odvíjí často výrazně odlišné požadavky na prostředí a případnou infrastrukturu.*



*řešení pro jízdní kola jako „třešnička na dortu“:
cyklodoprava jako plnohodnotná součást celku, který nenahrazuje, ale výhodně doplňuje*



*„vedení cyklistů“ vs. „nabídka možností“:
při navrhování cyklisty nevodíme, ale nabízíme lidem možnost volby pro jízdu na kole*



Koncepce opatření:

- Zlepšování podmínek pro používání jízdních kol plošně v celém území, nikoliv pouze ve vybraných trasách.
- **„Vedení cyklistů“ vs. „nabídka možností“: při navrhování cyklisty nevodíme, ale nabízíme lidem možnost volby pro jízdu na kole.**
- Jednotlivá opatření se vzájemně nevylučují, ale vhodně doplňují. To platí v rámci jednoho koridoru i v širším území.
- Výchozí princip: jízdní kolo je vozidlo, cyklista je řidič.
- Konkrétní opatření se navrhuje v kontextu charakteru místa a jeho významu (urbanistickém, dopravním, funkčním), aktivitách a intenzitě pohybu jednotlivých uživatelských skupin.
- Prostor může být pro jednotlivé uživatele společný, přerozdělený nebo oddělený: na většině území převažuje především sdílení prostoru s ostatními vozidly, případně s chodci, protože zpravidla není dostatek prostoru pro samostatnou cyklistickou infrastrukturu, nebo její realizace s ohledem na charakter prostoru není vhodná.
- Při nižších rychlostech a intenzitě pohybu je společné sdílení prostoru snadnější a vhodnější. Naopak s rostoucími rychlostmi a intenzitami pohybu stoupá požadavek na oddělování jednotlivých uživatelských skupin a vymezení samostatných částí prostoru určených přednostně právě pro ně.
- Oddělování je vždy prostorově náročnější než společné sdílení. Zejména ve městě je pak fyzické oddělování prostorově náročnější než pouze provozně-organizační.

Strategie opatření:

Podstatou přístupu je **„rozjezdít na kole“ větší část populace než dnes alespoň částečným zlepšením podmínek v dohledném časovém horizontu, zejména formou levnějších a rychlejších úprav v podobě integračních opatření.**

- Pokud se to podaří a na jízdním kole bude jezdit více lidí, může být opodstatněné budovat nákladnější a prostorově náročnější infrastrukturu přívětivější pro větší část populace v místech, kde to předtím nebylo akceptovatelné.
- V opačném případě zůstane v parametrech optimálních spíše pro menší část populace; přitom však platí, že stejná opatření se v průběhu času stávají bezpečnějšími a akceptovatelnějšími pro více lidí, protože si všichni na cyklistický provoz a konkrétní úpravy postupně zvykají

Salámová metoda je postupná výstavba a následné propojování jednotlivých částí infrastruktury

- optimálně ve větších úsecích či oblastech najednou
- samostatně (zejména zpočátku tam, kde je to možné) i v rámci jiných záměrů (především složitější ucelené zásahy, přestavby úseků a křižovatek)
- v každé etapě musí být zajištěna alespoň základní funkčnost opatření

Pokud lze na významných ulicích zatížených motorovou dopravou **zajistit odpovídající podmínky** pro jízdu na kole (zejména formou integračních opatření) **alespoň v některých ucelených částech**, je to vhodnější stav než ponechání nevyhovujících podmínek v celé délce ulice. Ve zbývajících úsecích je pak žádoucí maximální zklidnění společného provozu s bezpečnými plynulými návaznostmi.

Salámová metoda – Vršovická + V Olšinách



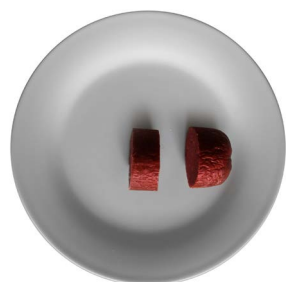
2007

- žádná cyklistická infrastruktura
- částečně zklidněný průjezd díky parkování vozidel v některých úsecích
- 4 pruhové komunikace



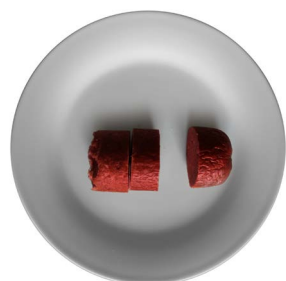
2008

- pilotní cyklopruhy (V 14)
- Otakarova – U Vršovického nádraží + U Vršovického nádraží – Otakarova
- Petrohradská – U Vršovického nádraží
- U Slavie – Kubánské náměstí + Kubánské náměstí – U Slavie
- Kubánské náměstí – Pod Rapidem + Pod Rapidem – Kubánské náměstí



2009

- + pilotní cyklopietokoridor (V15)
 - U Vršovického nádraží – Botič
- + další cyklopruhy a cyklopietokoridory
 - Průběžná – Solidarity
 - Solidarity – Dobročovická



2010

- + cyklopruhy
 - Dobročovská – Solidarity + Solidarity – Starostrašnická
- + pietogramové koridory pro cyklisty (V 20)
 - Oblouková – Moskevská + Moskevská – Oblouková
 - Moskevská – Kodaňská + Kodaňská – Moskevská



2011

- + řešení SSZ křižovatky (V 19 + V 20)
 - SSZ Vršovická x U Vršovického nádraží



2012

- + řešení SSZ křižovatek (V 19 + V 20)
 - SSZ Vršovická x Moskevská
 - SSZ V Olšinách x Úvalská
- + pietogramový koridor pro cyklisty Úvalská – Dobročovská

2013

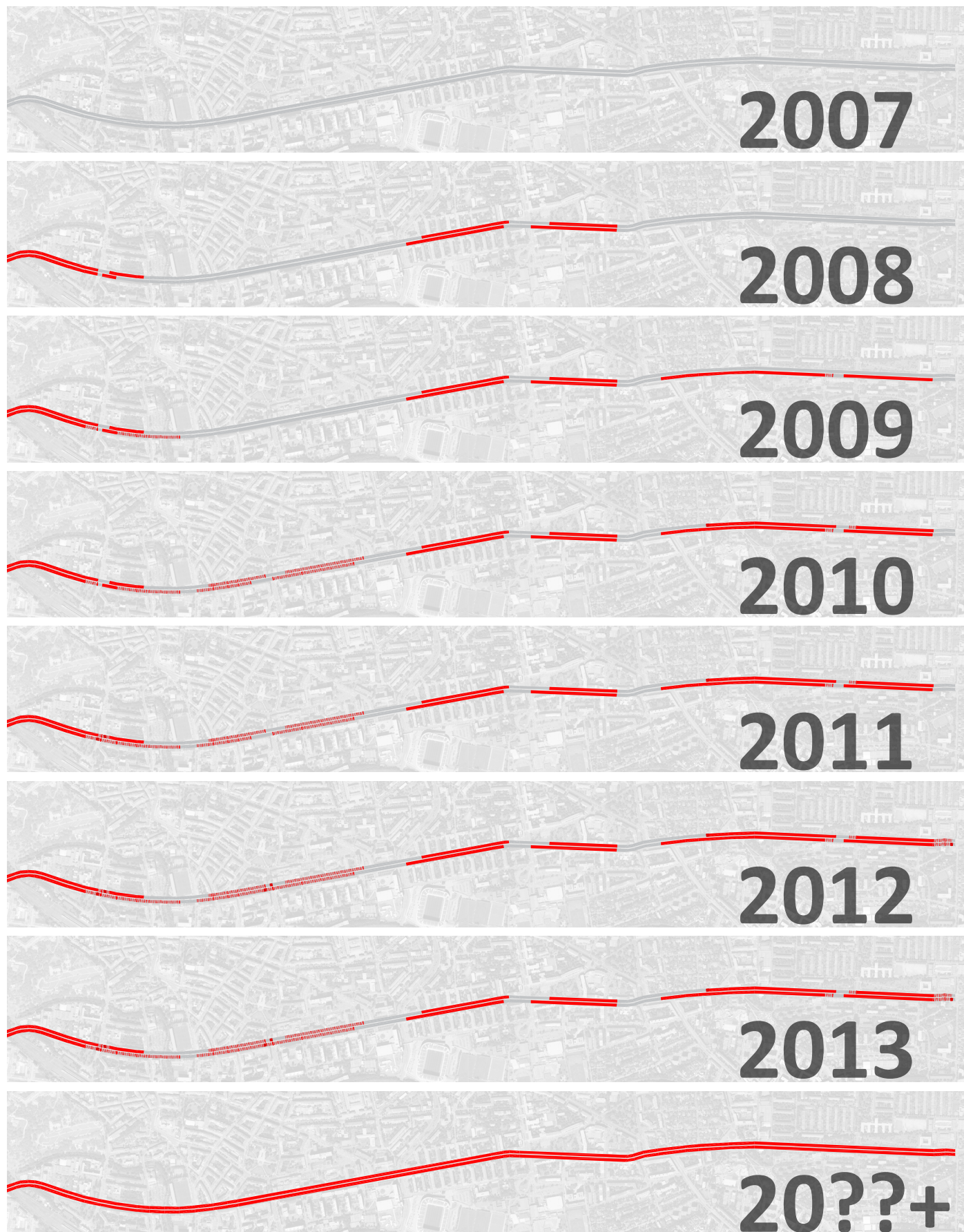
- bez nových úprav

20??+

- + zbývající úseky křižovatek (převážně SSZ)
 - Petrohradská, Kodaňská, U Slavie, Kubánské náměstí, Pod Rapidem, Průběžná...
- + zbývající krátké úseky
 - Sportovní – Petrohradská, Pod Rapidem – Průběžná, Starostrašnická – Pod Rapidem...
- + zlepšení stávajících úseků + příčných vazeb
 - náhrada pietogramového koridoru cyklopruhem nebo pásem, např. v oblasti Botiče...



Salámovová metoda – Vršovická + V Olšínách





Vymezení řešeného území

Studie je zpracována pro celé území městské části Praha 10 o velikosti přibližně 1 860 ha, včetně nezbytných přesahů a návazností. Prostor je součástí širšího centra i předměstí Prahy, jihovýchodně od historického jádra. Z hlediska dostupnosti celoměstsky významných cílů a dalších částí Prahy je severozápadní oblast MČ situována relativně dobře z pohledu přímé vzdálenosti, zejména přes Vinohrady. Niveletně příznivé spojení většiny lokalit s centrem města Nuselským údolím však znamená výraznou zajižďku. Celkově je území MČ poněkud hůře dostupné i prostupné zejména s ohledem na bariéry umělé i přírodní.

Grafické znázornění na výkrese A.01
(Širší vztahy – vymezení řešeného území)





Charakter území

Území MČ Praha 10 nemá jednotný charakter, pro jednotlivé oblasti se pak výrazně liší současná pozitiva i negativa, obdobně příležitosti i hrozby. Při určitém zjednodušení lze konstatovat:

Tradiční zástavba, prakticky dotvořené urbanizované území

- z hlediska cyklopropravy dobře založené území
- potřebné úpravy se týkají zejména dílčích dopravně-organizačních opatření
- v rámci stavebních úprav při rekonstrukcích je žádoucí nevytvářet kolizní místa
- zejména: Vršovice, Solidarita, části Strašnic, část Bohdálce a Zahradního Města



Sídlištní a rozvolněná zástavba, relativně pevně založená základní území

- oproti tradiční zástavbě se nabízí více prostoru pro zlepšení podmínek cyklopropravy v rámci rozsáhlejších stavebních úprav a dotváření území
- díky volnějším a otevřenějším mantinelům lze také vytvářet výrazně větší omezení a bariéry
- zejména sídliště Malešice, Skalka a Zahradní Město



Brownfields, dopravní a výrobní plochy

- území převážně bariérové a problematické
- skrývá v sobě největší potenciál i hrozby
- budoucím vývojem může dojít k potvrzování a prohlubování současných problémů (dosud převládající scénář), nebo naopak k radikálně-pozitivním proměnám, které pevně urbanizované území zpravidla neumožňuje (optimistický scénář)
- zejména železniční plochy a východ území



Klidové a rekreační území

- území parků a lesoparků, sportoviště
- relativně stabilizované základní rozsah současného území, potřebné jeho udržení (například Trojmezí), dotváření a propojování navzájem
- cestní síť často historická a zvyková, bez dostatečné údržby a opory v případě stavebních zásahů v území
- časté majetkoprávní problémy a tlak na vytváření nepřístupných areálů (zejména oblast podél Botiče)





Fotodokumentace

Volný pohyb v území

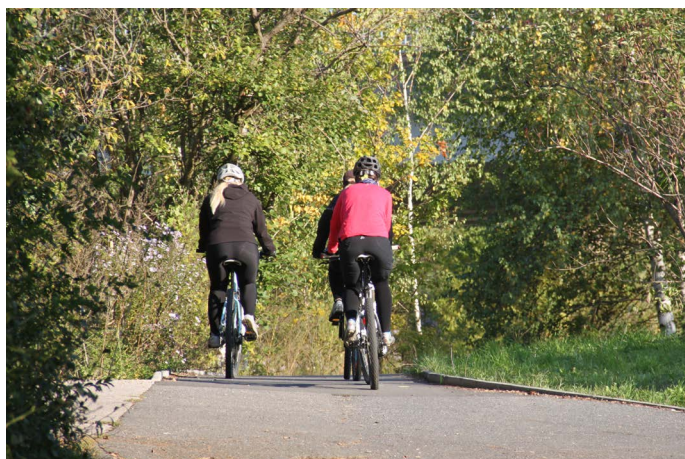
Ukázky především rekreačního pohybu v rámci parků, klidových oblastí a ulic.

Pod Bohdalcem I

Malešický park (2x)

Nad Elektrárnou / park Chrpová-Malinová

Nad Meandry (přírodní park) / Rabakovská





Volný pohyb v území

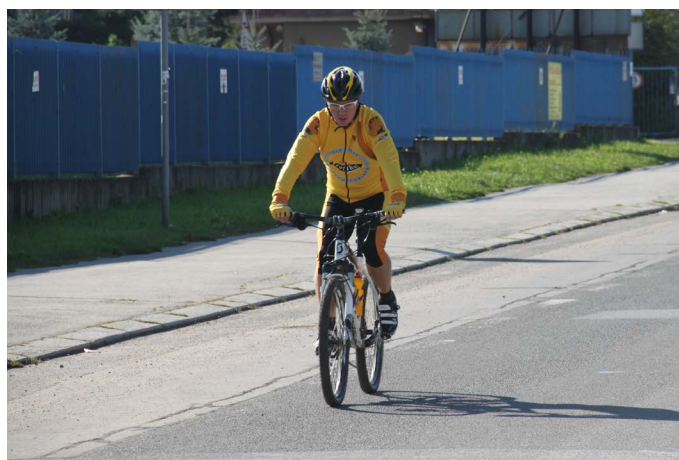
Ukázky především dopravního pohybu v rámci významnějších ulic.

Vršovická

U Záběhlického zámku / Nad Vršovskou horou

V Korytech (ve stoupání) / V Korytech (v klesání)

průjezd zastávkami BUS V Olšinách / Práčská





Překonávání problémových míst

Problémem může být nejčastěji fyzický stav prostoru nebo jeho provozní uspořádání, zatížení automobilovou dopravou apod.

Průmyslová (MÚK Černokostelecká)

Úvalská (přesmyk) / Pod Skalkami II (jednosměrka)

Rabakovská (Pelyňková) / Rabakovská (podjezd trati)

K Vodě (svah+schody) / Černokostelecká(Karosářská)





Duální průjezd

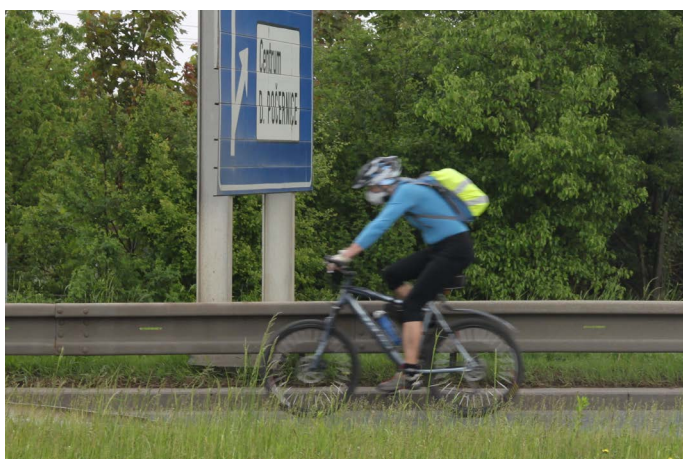
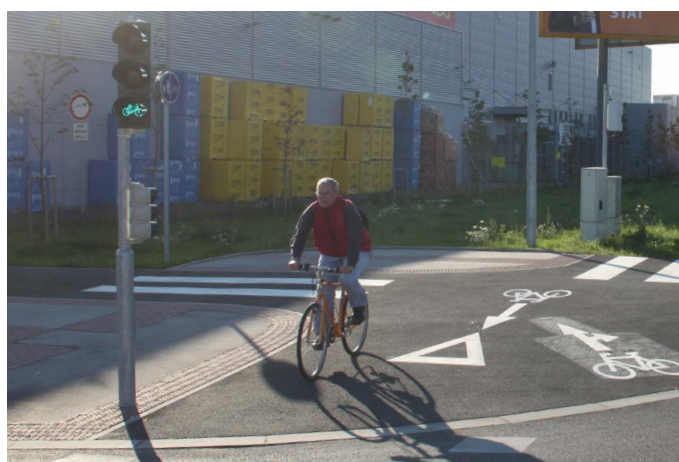
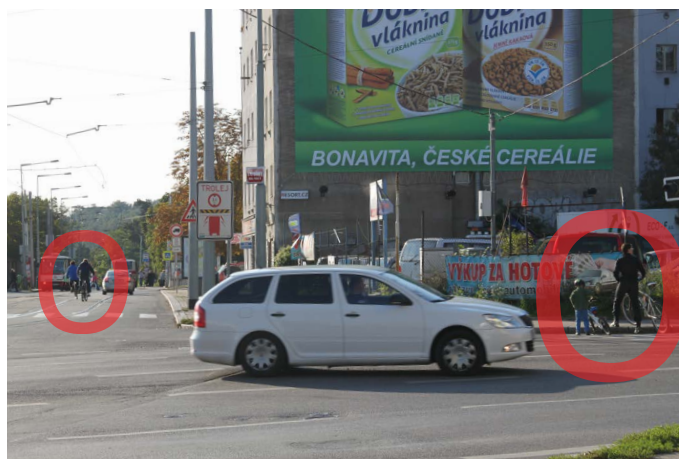
V mnoha případech je ve stejných místech poptávána možnost průjezdu na kole ve vozovce i mimo ni, v závislosti na mnoha faktorech.

Bohdalecká x U Plynárný

Záběhlická (2x)

U Vršovického hřbitova (2x)

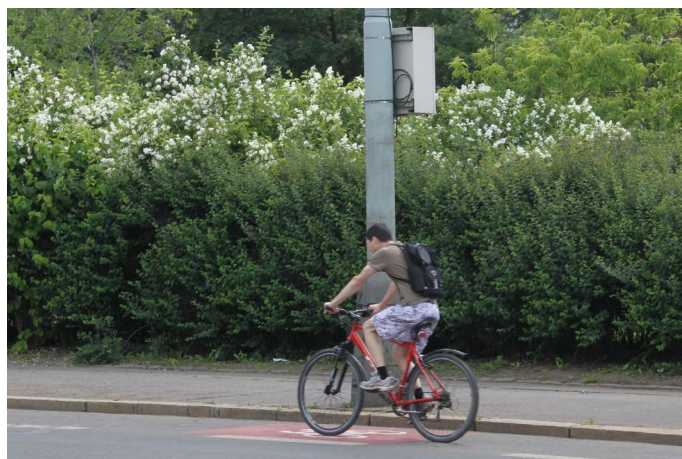
Průmyslová (2x)





Infrastruktura

- prostor pro cyklisty (Vršovická)
- cyklopruh (Vršovická, 2008)
- cyklopruh (Moskevská)
- piktogramový koridor pro cyklisty (Vršovická, 2009)
- BUS+cyklo+TAXI pruh (Černokostelecká)
- cykloobousměrka (Niederleho)
- automatický sčítač jízdních kol (Vršovická)





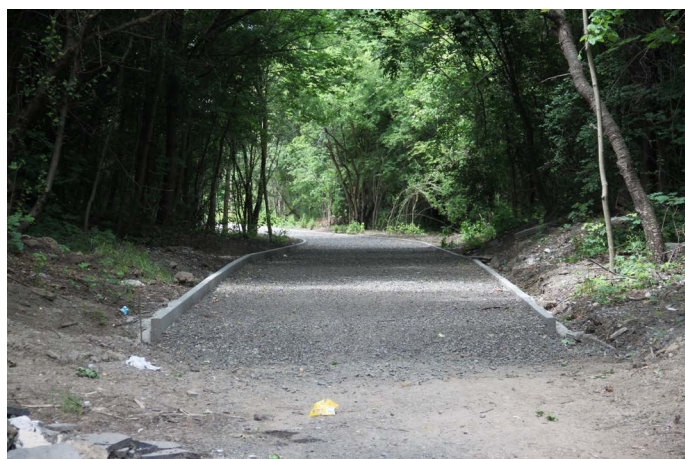
Infrastruktura – chráněné průjezdy

Cyklotrasa A23 (podél Botiče):

- samostatný SSZ přejezd pro cyklisty (Záběhlická)
- problematické úzké hrdlo ze citybloků
- přerušení chráněného průjezdu ve vozovce
- výstavba nového úseku (K Vodě, Hamerský ryb.)
- K Vodě – U Záběhlického zámku

Cyklotrasa A42 (dlouhodobá přeložka přes Slatiny):

- stezka pro chodce a cyklisty podél žel. seřadiště
- stezka v ulici Za Vršovickým hřbitovem





Současná klíčová hrdla

S ohledem na charakter území MČ Praha 10 existuje několik klíčových hrdel – úseků, které jsou jedinými možnými místy překonání rozsáhlého bariérového pásu. Jejich řešení je přitom klíčové pro jízdu na kole na střední a delší vzdálenosti jak v rámci samotné Prahy 10, tak v návaznosti na její okolí.

Vršovická – Otakarova a Perucká

- dobrý stav (součást pilotního řešení cyklopruhů v Praze)
- de facto jediné přímé niveletně příznivé napojení na centrum města (Nuselským údolím)



Bartošкова + A 23 + Nad Vinným potokem

- kritický uzel, nedořešené křížení Petrohradské, resp. ulice U Seřadiště
- problematický průjezd ve stísněné vozovce v obou ulicích
- jedno ze dvou jediných možných propojení mezi Vršovicemi s Nuslemi a Michlí



U Plynárny

- stísněná vozovka s tramvajovou tratí, zanedbaná stará úzká stezka se společným provozem chodců a cyklistů na jižním chodníku
- jediné propojení mezi Bohdalcem a Michlí

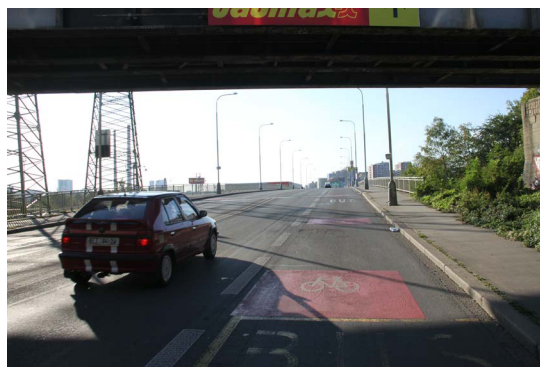


Chodovská

- silně zatížená čtyřpruhová komunikace se samostatným tramvajovým pásem
- jediné přímé propojení Bohdalce a Spořilova

Záběhlická

- v oblasti seřaďovacího nádraží komunikace s integračními opatřeními i stezky se společným pěším a cyklistickým provozem, ostatní úseky zatím v horším stavu
- jediné přímé propojení Záběhlic a Zahradního Města s Bohdalcem a Michlí





Bohdalecká a U Vršovického hřbitova

- zatížený automobilový průtah s charakterem koridoru pro motorovou dopravu
- větev na Moskevskou pouze dvoupruhová a klidnější
- jediný průjezd mezi Vršoviciemi a Bohdalcem, resp. jediné přímé propojení na Spořilov



Nad Vršovskou horou

- jediný oficiální příjezd do oblasti Na Slatinách

propojení východně podél seřadovacího nádraží

- 2 m široká cesta (se zákazem vjezdu a jednosměrná – podzim 2013 / obousměrná stezka pro chodce a cyklisty – jaro 2014)
- jediné přímé propojení Záběhlic a oblasti Na Slatinách



cesta přes louku Na Slatinách

- zpevněná zvyková cesta zakončená pěšinou a dírou v plotě
- jediné přímé propojení mezi Zahradním Městem a Vršoviciemi bez silného automobilového provozu



pěšina podél Slatinského potoka

- v podmáčeném zarostlém terénu, bez rozsáhlejších úprav k běžnému pohybu prakticky nepoužitelná



Litochlebská

- prudké převýšení, podchody pod železnicí a Jižní spojkou, ostré zatáčky, nevhodný povrch
- jediné přímé propojení Zahradního Města s oblastí Na Slatinách a Vršovcem



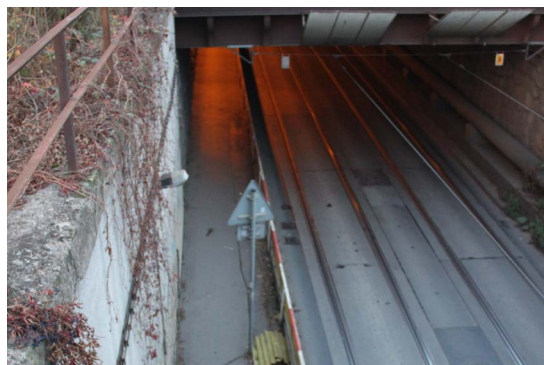
V Korytech

- úzký profil se dvěma hrdly a mnoha podjezdy
- jedno ze dvou propojení Strašnic a Zahradního Města



Průběžná

- cca 300 m kritický úzký úsek s jízdou po tramvajových kolejích s více než 100 dlouhým podjezdem pod kolejištěm a následném podjezdu Jižní spojky
- jedno ze dvou propojení Strašnic a Zahradního Města



křížení Jižní spojky a žel. trati u Klučovské

- původní komfortní most nahrazen nenormovou nekomfortní lávkou v rámci výstavby MÚK Městského okruhu
- jedno ze dvou propojení sídliště a zahrádkových kolonií Skalka na východ města



Rabakovská

- kritické úzké hrdlo pod železniční tratí se střídavým provozem, nenormově řešená stezka v rámci výstavby MÚK Městského okruhu (ve vozovce VJP BUS+cyklo pro směr centrum)
- prakticky jediné přímé napojení Strašnic na jižní část průmyslové zóny





Černokostelecká

- čtyřpruhová komunikace se samostatným tramvajovým pásem a neudržovaným chodníkem, ve směru z centra v části VJP BUS+cyklo+TAXI
- hlavní a jediné přímé propojení Strašnic do průmyslové zóny a dále východním směrem



Niederleho

- stará úzká silnice s jednosměrným provozem a havarijně zúženým mostem, v roce 2012 zřízena cykloobousměrka v celé délce (součást výhledové cyklotrasy A 24)
- jediné přímé propojení Malešic a sídliště Malešice na průmyslovou zónu a dále na východ



Průmyslová

- silně přetížená tranzitní komunikace suplující městský okruh, jízda na kole velmi problematická (legálně v silném nebezpečném provozu, nebo nelegálně po rozbitých bariérových chodnících se ztracenými spády)
- jediné severojižní propojení oblasti Hloubětína a Kyji a Hostivaře, chybí vazby východním směrem



Pod Táborem

- úzká ulice a silnice s chodníky s nepřehledným hrdlem v místě křížení železniční trati
- jediné propojení Malešic a Hrdlořez, resp. jediné niveletně příznivé propojení Prahy 10 a Vysočan



Malešická

- úzká silnice bez chodníků s nepřehledným hrdlem nad železniční tratí
- jediné přímé propojení Malešic a Žižkova





SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY (strengths)

niveletně příznivé propojení ve směru východ – západ

- zejména pozvolné klesání od předměstí k Vltavě (V Olšinách, Vršovická, resp. Záběhlická, U Plynárny)
- pozvolné stoupání od předměstí na Žižkov a Vinohrady (Černokostelecká, Počernická, Vinohradská)

relativně příznivě řešená hlavní urbanistická osa centrální oblasti

- silná urbanistická osa délky 5 km
- v převážné délce ulice Vršovická a V Olšinách souvislé úseky integračních cyklistických opatření (pilotní pražský úsek od r.2008)
- zejména cyklopruhy, piktogramové koridory, prostory pro cyklisty
- postupnými kroky salámovou metodou doplňovány chybějící úseky (zejm. v rámci rekonstrukcí)

severozápadní oblast součástí širšího centra Prahy

- blízkost celoměstského centra a historického jádra Prahy

na jízdním kole dosažitelná veřejná doprava (kombinovaná doprava) v centrální oblasti MČ

- trasa metra A (zejména Strašnická a Skalka, dále pak Depo Hostivař a Jana Želivského)
- městská a příměstská železnice (zejm. Praha-Vršovice – přímé propojení na hlavní nádraží)

centrální oblast MČ

- vysoká hustota zdrojů a cílů dopravy
- v tradiční zástavbě lidské měřítko a ideální proporce pro bezmotorovou dopravu

rekreační zázemí se zelení a sportovišti

- přírodní park Hostivař – Záběhlíce, Malešický park, lesopark Na Bohdalci



SLABÉ STRÁNKY (weaknesses)

fragmentované nesourodé území s významným bariérovým pásem

- centrální oblast MČ P10 (Vršovice a Strašnice) je prakticky fyzicky oddělena od ostatních lokalit MČ P10 (Bohdalec, Zahradní Město, Záběhlice) i od naprosté většiny okolních městských částí
- klíčové rozsáhlé bariéry založené železnicí před více než 100 lety, dotvořeny kapacitními komunikacemi pro automobilovou dopravu (zejména Jižní spojka)
- minimální množství propojení, která jsou navíc téměř všechna ve zcela nevyhovujícím stavu

zpřetrhané historické logické osy území

- často chybějící logická přímá spojení v území, nejčastěji zničená železnicí
- nejkritičtější situace v oblasti Bohdalce, Na Slatinách a průmyslové zóny na východě

velké neprostupné oblasti monofunkčních areálů

- nejčastěji velké výrobní a provozní areály (zejm. východní a jihozápadní část území)
- často také výstavba areálů bytových domů posledních cca 10 let nebo sportovně-rekreačních areálů (zejména oblast Záběhlic a Zahradního Města)

přetížení prostoru automobilovou dopravou

- velmi často nezbývá dostatek místa pro ostatní druhy dopravy ani funkce území
- hlavní komunikace často nenabízejí dostatek prostoru ani pro současné vysoké intenzity IAD, soužití s automobilovou dopravou je pro jízdu na kole často konfliktní
- v intenzivně osídlených lokalitách (zejména Vršovice, Strašnice) zabírá parkování dominující část veřejného prostoru, díky jednosměrnému režimu jsou vytvářeny umělé bariéry pro cyklodopravu

výrazná kopcovitost a převýšení

- problematické zejména v severojižním směru (Praha 2 a 3, Bohdalec, Zahradní Město)
- významné, fyzicky nepřekonatelné geomorfologické bariéry prudkých svahů

nespojité síť cyklisticky přívětivých komunikací a opatření

- současným chráněným trasám chybí odpovídající návaznosti (Staré spojení)
- integrační opatření na významných dopravních osách jsou přerušena kvůli kapacitě pro IAD

obtížně dosažitelná kapacitní kolejová veřejná doprava ve vzdálenějších lokalitách

- problematické zejména pro oblast Zahradního Města, Záběhlic

zásahy v území často zachovávají současné bariéry a vytvářejí nové

- zkapacitňování komunikací, například MÚK s Jižní spojkou u Rabakovské a žel. trati
- nové a rekonstruované vozovky, SSZ, úpravy rekonstrukce tramvajových tratí apod. prováděné bez ucelené vize a koncepce veřejného prostoru

vymezení území městské části podle katastrů, nikoliv podle struktury a lokalit území

- vymezení katastrů na většině hranic území neodpovídá skutečné urbanistické struktuře a aktivitám v území, oblasti vyžadující strategický přístup jsou rozloženy vždy mezi 2-3 MČ
- problematické zejména pro oblast okolo Průmyslové ulice, Trojmezí nebo území mezi Bohdalcem a Michlí



PŘÍLEŽITOSTI (opportunities)

vznik nových chráněných propojení, nové krátké vzdálenosti

- při odstranění klíčových bariér vznik velmi atraktivních rychlých propojení městskou částí (oproti současným zajištěním s násobně delším časem i vzdálenostmi)
- k dispozici prostor pro zajištění niveletně velmi příznivých vazeb v území
- samostatně, v koordinaci s výstavbou liniové infrastruktury (viz níže nebo v rámci komplexní přestavby brownfields s plnohodnotným řešením pro bezmotorový pohyb už od prvotních fází návrhu struktury a využití území (viz níže)

nové drážní promenády a stezky

- konverze opouštěných nebo již opuštěných železničních tratí na významná chráněná propojení a bezmotorové promenády, jako atraktivní klidová páteř území
- zejména v souvislosti s připravovanou rekonstrukcí a přeložením železniční trati mezi ulicemi U Slavie a Průběžná, resp. Novými žel. zastávkami Eden a Zahradní Město

brownfields (rozvojová území) – plnohodnotná integrace cyklodopravy do všech projektů:

- možnost odstraňování současných bariér a zlepšování dopravní obsluhy území
- již ve fázi studií a koncepčních rozvah formovat charakter, strukturu i využití území s rovnocenným postavením pěší a cyklistické dopravy vzhledem k ostatním požadavkům

novostavby a soubory staveb:

- zajištění volné bezmotorové prostupnosti v rámci dílčích lokalit
- zajištění plnohodnotného parkování jízdních kol uvnitř objektů, městotvorný parter

rekonstrukce a nové komunikace:

- plnohodnotným zohledňováním cyklistické dopravy při veškerých úpravách, přestavbách i u novostaveb postupně propojovat v současnosti fragmentovaná opatření

zlepšení dostupnosti kapacitní kolejové veřejné dopravy

- nové vedení trasy městské a příměstské železnice a nové zastávky „Praha-Eden“ a „Praha-Zahradní Město“

maximální vytěžení potenciálu zejména historické zástavby

- původní struktura blokové zástavby byla vystavěna jako město krátkých vzdáleností s lidským měřítkem
- i za současného stupně automobilizace lze docílit výrazného zklidnění dopravy (zklidněné zóny) a odstranění umělých bariér cyklodopravy (cykloobousměrky namísto jednosměrného provozu)

vznik nových přímých napojení na okolní městské části

- dobudováním návazností zejména chráněných tras lze výborně zpřístupnit nyní vzdálená, izolovaná či nevhodným způsobem přístupná místa, např. oblast Kyjí (A 24), Spořilova (A42)...
- Zelená cesta (greenway) Botič - významná linie pro rekreaci i dálkovou cykloturistiku, nejlepší rekreační propojení od Nuslí po Hostivař



HROZBY (threats)

vznik nových, často nevratných bariér pro cyklodopravu

- pokud bude příprava projektů rozvojových území, rekonstrukcí a zejména novostaveb komunikací probíhat obdobným způsobem jako v případě většiny doposud realizovaných záměrů
- přetnutí současných cest a vazeb (i neoficiálních), například výstavbou Jarovské spojky, Městského okruhu, železniční infrastruktury (zejména připravovaný koridor) či uzavřenými bytovými areály a dalšími komplexy

preferenze motorové, zejména automobilové dopravy v území

- zhoršující se disproporce mezi atraktivitou a spolehlivostí infrastruktury pro jednotlivé druhy dopravy v neprospěch cyklistické dopravy
- zejména nová přímá kapacitní propojení pouze pro automobilovou dopravu, bez adekvátních doprovodných opatření nutných pro komplexní přínos úprav, například dosavadní koncepce řešení východní části Městského okruhu v původní stopě (2010–2011) nebo prověřovaný způsob řešení její alternativy s využitím Průmyslové ulice (2012–2013)

nedostatečná či nefungující spolupráce, zejména s okolními městskými částmi

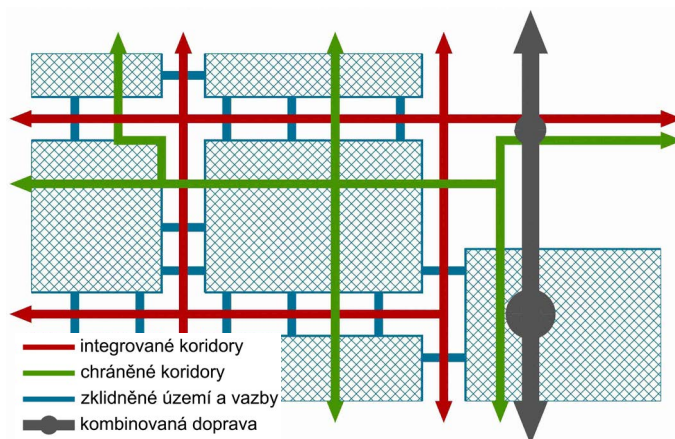
- mnoho klíčových bariér (současných i budoucích) se nachází na hranicích MČ Praha 10 nebo těsně za nimi, zásadním způsobem přitom ovlivňují její přístupnost
- Praha 3: úpravy Malešické, areál Na Třebešíně, Jarovská spojka
- Praha 4: MÚK Jižní spojka x Spořilovská, ulice U Plynárny, Bartoškova a Vršovické nádraží
- Praha 9: řešení východní části městského okruhu (zejména MÚK Českobrodská)
- Praha 14 a 15: úpravy koridoru Průmyslové – pohyb severojižním směrem i příčné vazby



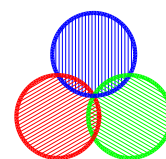
Prostorový princip koncepce

Základním koncepčním principem celé studie je komplexní řešení cyklistické dopravy a rekreace pro celé území, nikoliv pouze pro několik vybraných koridorů a tras. V každém místě prostoru by měla být adekvátním způsobem zohledněna možnost používání jízdního kola, což samo o sobě nemusí vůbec znamenat nutnost vytváření samostatných či nákladných opatření (ve většině případů je tomu právě naopak).

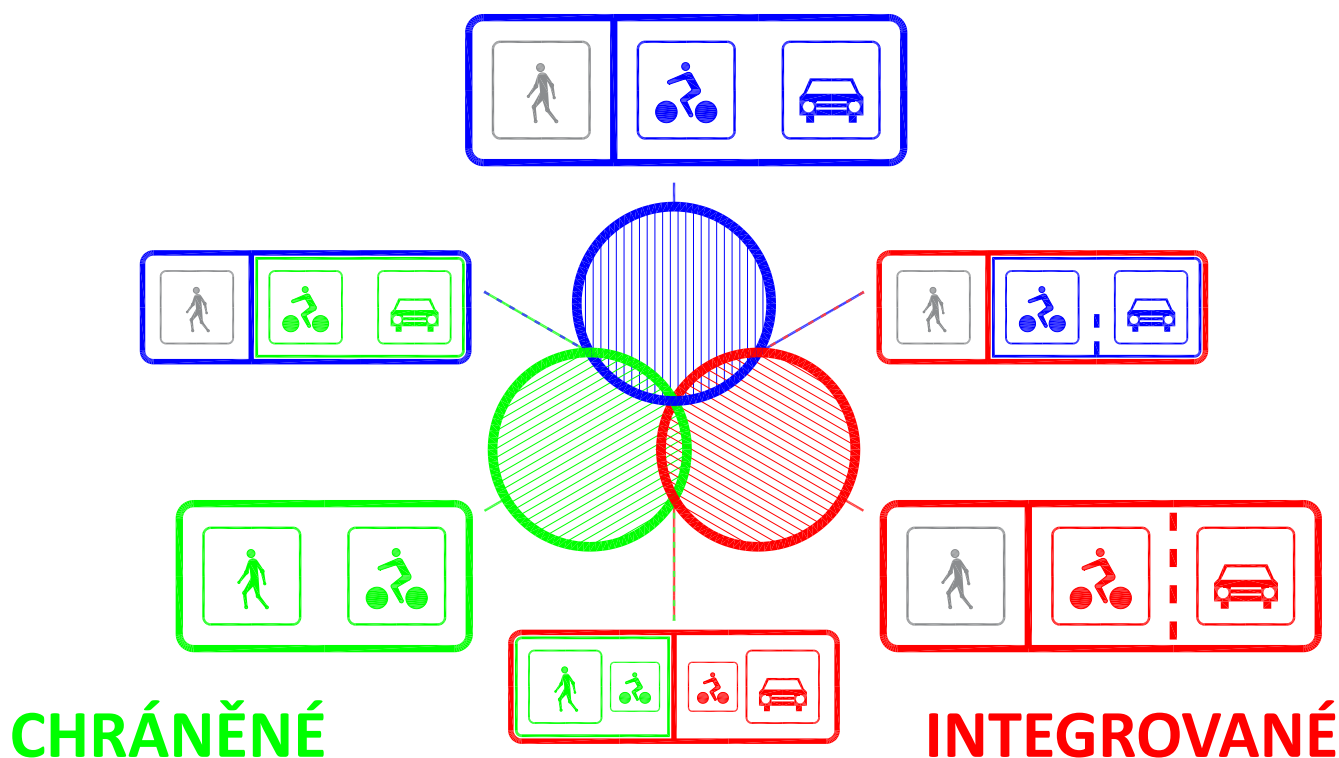
Pro větší zjednodušení a názornost lze na libovolné území aplikovat níže uvedené principy a jeho jednotlivé části pak zařadit do jednotlivých kategorií prostorově-provozních charakterů. Pro ty pak platí konkrétní podrobnější pravidla a zásady utváření veřejných prostranství a opatření, včetně užšího výběru doporučeného dopravního režimu apod.



Principy utváření prostoru z hlediska cykloprovozu, resp. implementace opatření pro cykloprovoz v území stabilizovaném



KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



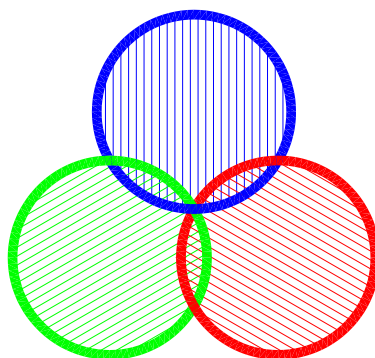
Schematický princip provozního uspořádání prostoru



KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ

- * zpravidla do 30km/h (nebo s minimálním provozem do 50km/h)
- * přednostně společný provoz s ostatními vozidly bez zvláštních úprav
- * integrační opatření případně jen doplňkově, např. u cykloobousměrek
- * většina uliční sítě, křižovatky s předností zprava

- * klidný prostor
- * zpravidla sdílený s chodci
- * bez motorového provozu
- * cestní síť a stezky
- * zejména v parcích a krajině
- * doprava a často i rekreace



- * do 50 km/h
- * významné zatížení motorovou dopravu
- * především integrační opatření
- * křižovatky hlavní a vedlejší
- * významné osy území

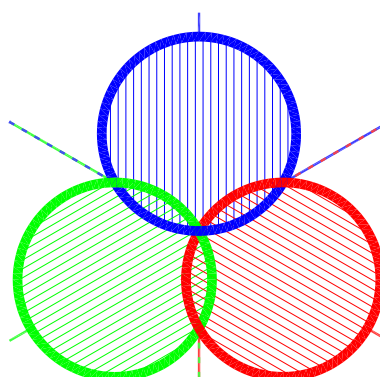
CHRÁNĚNÉ

INTEGROVANÉ

Popis tří základních charakterů prostoru (z hlediska používání jízdních kol)

KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ

- * do 20 – 30 km/h
- * výrazně zklidněný motorový provoz, případně sdílení prostoru i s chodci
- * zejména při vedení chráněných tras a propojení zklidněnými ulicemi



- * do 30 – 50 km/h
- * křižovatky hlavní a vedlejší
- * zatížení motorovou dopravu
- * společný provoz při celkovém zklidnění motorové dopravy
- * doplňkově integrační opatření
- * významné osy území

CHRÁNĚNÉ

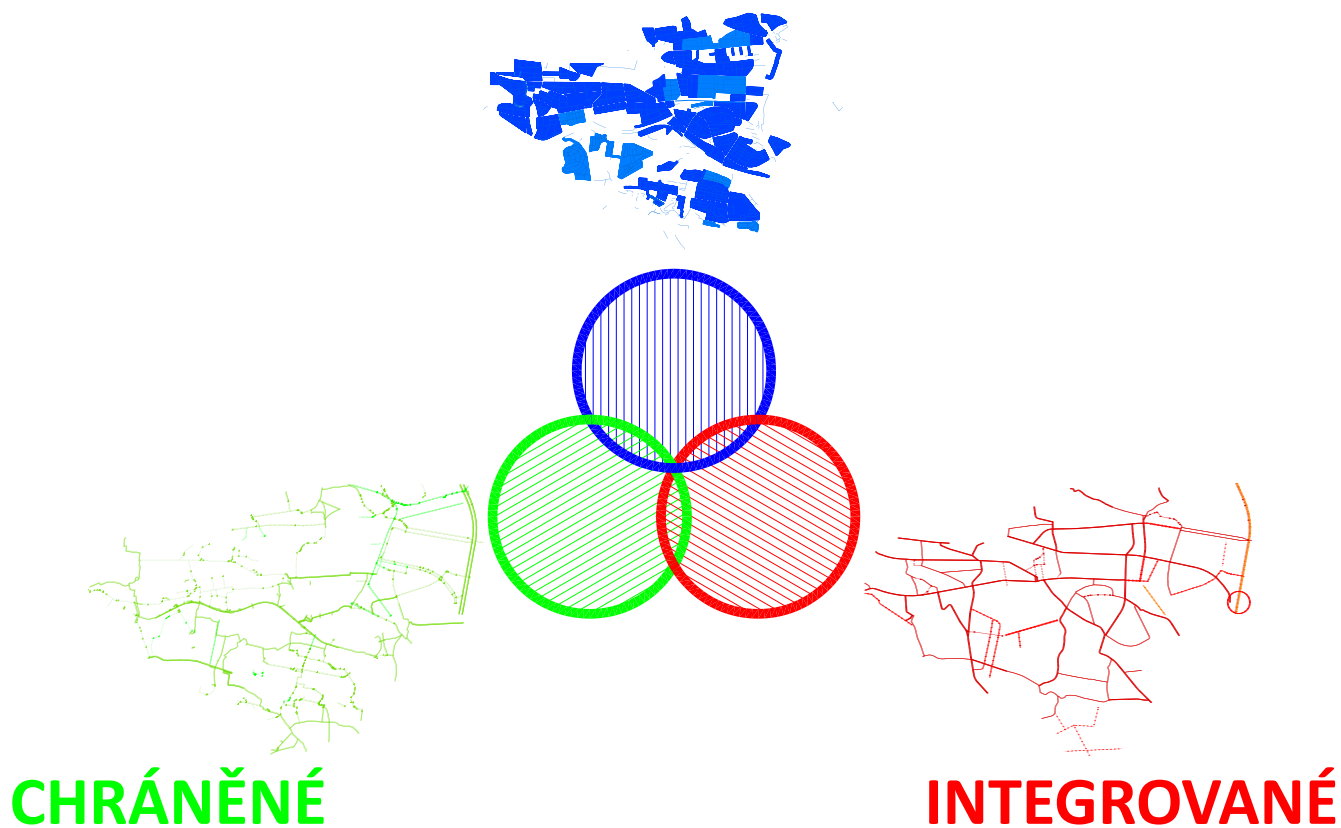
- * chráněné trasy a propojení součástí integrovaného koridoru
- * duální průjezd (možnost sdílení prostoru s chodci i vozidly)

INTEGROVANÉ

Popis tří doplňkových kombinací charakterů prostoru (z hlediska používání jízdních kol)

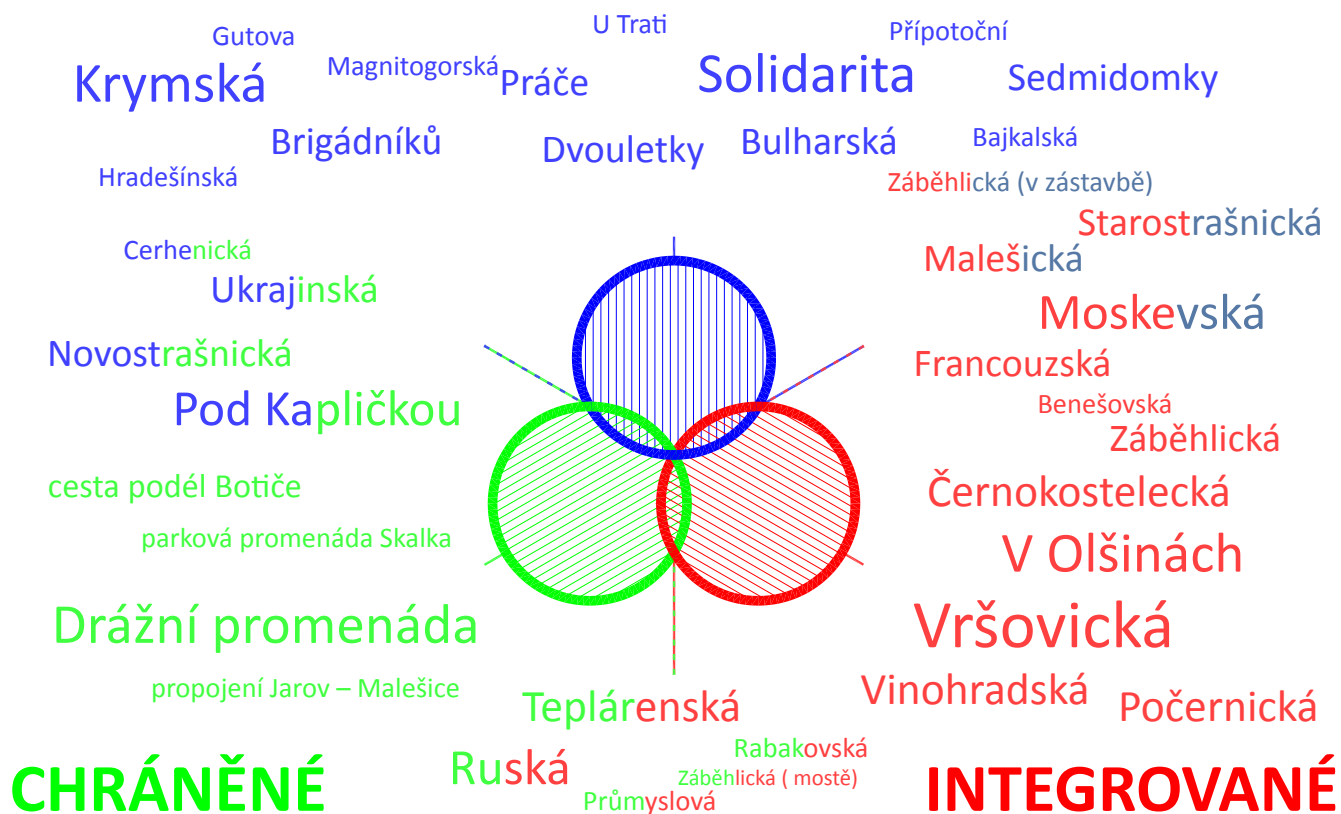


KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



Schema systému charakterů prostoru na území MČ Praha 10

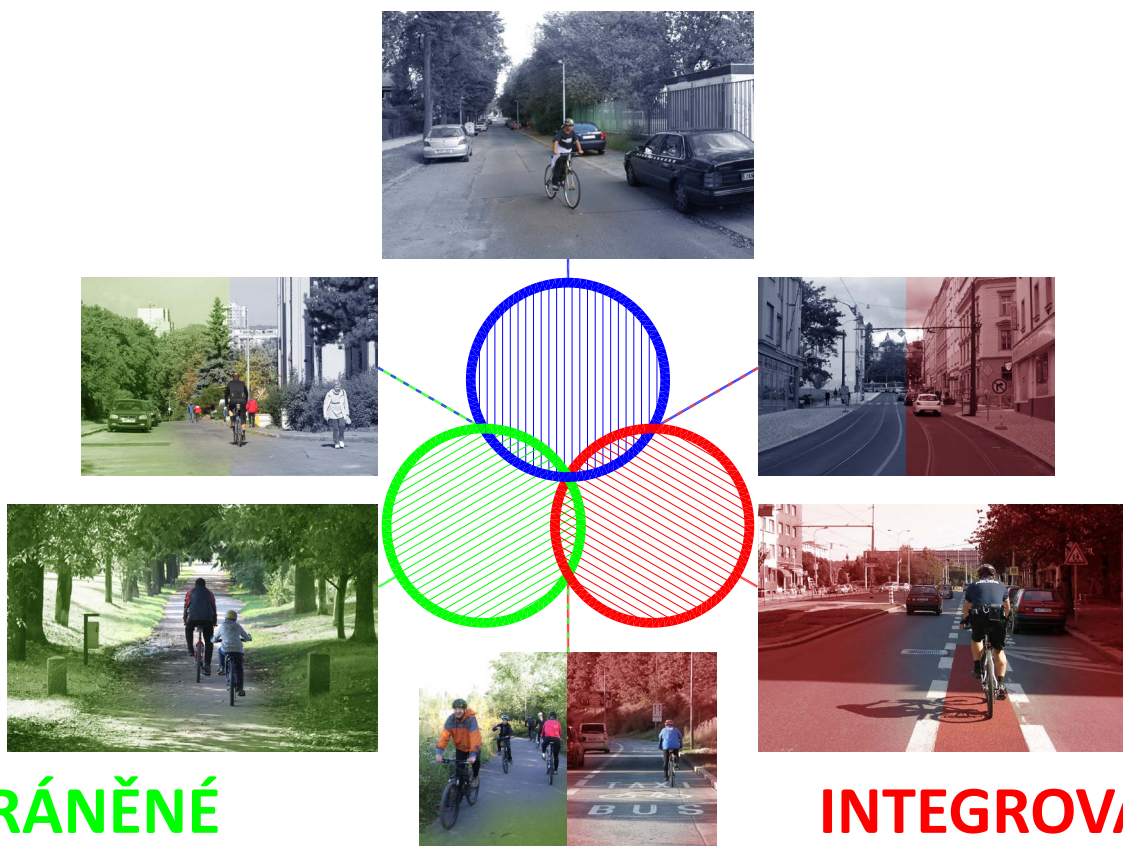
KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



Příklady jednotlivých charakterů prostoru na území MČ Praha 10 (v místních názvech)



KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ

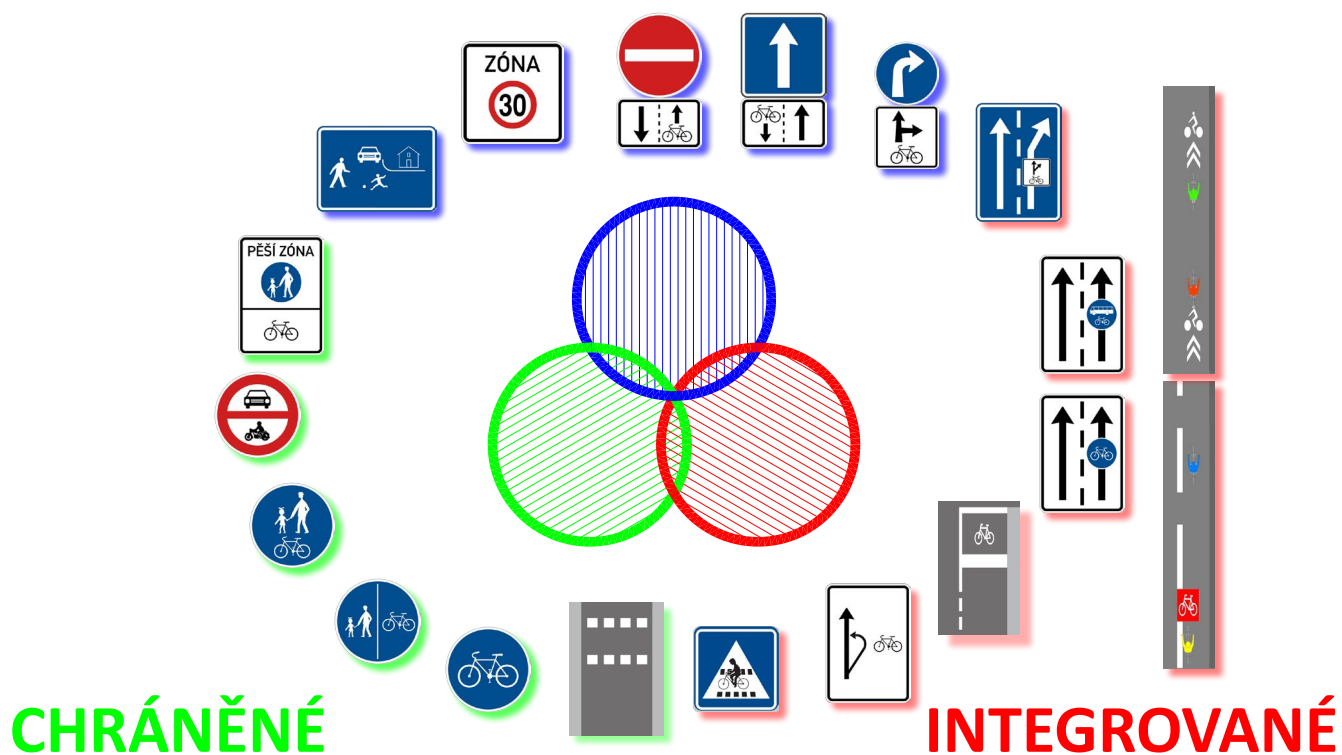


CHRÁNĚNÉ

INTEGROVANÉ

Příklady jednotlivých charakterů prostoru na území MČ Praha 10 (ve fotografiích)

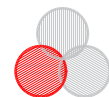
KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



CHRÁNĚNÉ

INTEGROVANÉ

Nejčastější provozní režimy pro jednotlivé charaktery prostoru



Integrované koridory

Obecně

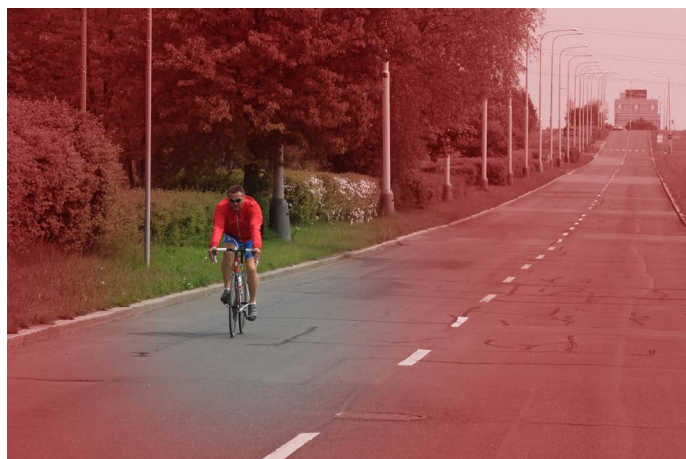
Integrované koridory jsou tvořeny základními logickými dopravně-urbanistickými koridory v území.

Z hlediska cyklodopravy jsou významné obdobně jako pro jiné druhy dopravy, přestože jsou zpravidla v současné době silně přetíženy automobilovou dopravou (podrobněji viz analytická část). Tento fakt sice výrazně limituje jejich využití pro cyklodopravu v současnosti, avšak i přesto jsou atraktivní pro značnou část uživatelů. Je žádoucí s touto skutečností pracovat, postupnými kroky (včetně měnící se dopravní politiky HMP) bude možné ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu vytvořit kontinuální řešení v odpovídajícím standardu, který je u srovnatelných ulic zajištěn v cyklisticky vyspělejších městech, ale v současnosti již i na některých pražských úsecích.

Pro cyklistickou rekreaci je většina integrovaných koridorů bez většího významu pro průjezd, naopak bývají z pohledu rekreačních uživatelů vnímány jako bariéra pro překonání při využívání chráněných tras a pohybu mezi zklidněnými územími. Pro rekreační průjezd jsou zpravidla využívány ty, které jsou v širších prostorových souvislostech jedinou možnou spojnici v území.

V daných ulicích je s ohledem na jejich charakter zpravidla nejvhodnější provádět integrační opatření pro cyklodopravu, v souladu s platnou celoměstskou koncepcí. Veškerá opatření je vhodné přednostně realizovat po logických úsecích a v případě více záměrů v přímé koordinaci. Pokud toto není možné zcela zajistit, bývá zpravidla lepší realizovat dané úpravy alespoň salámovou metodou než vůbec, například v rámci souvislých oprav nebo obnovy a výstavby SSZ.

V rámci probíhajících či připravovaných záměrů je nezbytné prověřovat možnosti doplnění integračních opatření podle metodické pomůcky pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP a dalších koncepčních a metodických podkladů HMP, v souladu s celoměstskou koncepcí.





Základní síť

- Bartoškova
- 28. pluku
- Bělocerkevská
- Benešovská
- Bohdalecká
- Černokostelecká
- Dřevčická
- Francouzská
- Chodovská
- Jabloňová
- K Červenému dvoru
- Karosářská
- Ke Spořilovu
- Kodaňská
- Korunní
- Limuzská
- Malešická
- Moskevská
- Na Padesátém
- Nad Vinným potokem
- Niederleho (+Heldova +Tomsova)
- Norská (část)
- Petrohradská (část)
- Počernická
- Práčská
- Pražská
- Průběžná
- Přetlucká
- Rabakovská
- Ruská
- Sazečská
- Sportovní (severní část)
- Starostrašnická
- Švehlova
- Teplárenská
- Tiskařská
- Topolová
- U Slavie
- U Stavoservisu
- U Tvrze
- U Vršovického hřbitova
- U Záběhlického zámku (severní část)
- U Zdravotního ústavu
- Úvalská
- V Korytech
- V Olšinách
- Vinohradská
- Záběhlická

V případě MČ Praha 10 se z velké části jedná o historické cesty propojené do současné uliční sítě a novodobější propojení, která vytvářejí základní kompoziční a provozně-funkční kostru území.

Výhledově (v souvislosti s rozvojem území):

- Nad Vršovskou horou
- významná propojení v oblasti Slatin
- uliční propojení podél jihozápadní strany vršovického nádraží (ul. Bartoškova)
- V Olšinách – prodloužení k Depu Hostivař, resp. Černokostelecké
- Počernická – Tiskařská + Teplárenská

Jedná se pouze o základní přehled předpokládaných propojení, který může mít odlišný rozsah v závislosti na koncepci a charakteru nově rozvíjených území. Významné změny mohou nastat například v oblasti Slatin nebo Trojmezí.

Alt. zklidněné v rámci zóny:

- Nad Olšinami + Nad Primaskou (část) + Za Strašnickou vozovnou + Irkutská + Pod Rapidem
- Kodaňská (západní část) + Estonská (jižní část)
- Kolovratská + Dubečská
- Litevská

Tyto ulice mají různý dopravní a urbanistický charakter, které nejsou vždy zcela v souladu a mohou se výrazněji proměnit v závislosti na přehodnocení organizace dopravy v daném území nebo nových, zejména dopravních stavbách.

Specifická kategorie (vyžadující jiný přístup):

- Průmyslová (viz. záměry)

Koridor silně zatížený automobilovou dopravou, který s ohledem na jeho současný i budoucí význam neumožňuje a nebude umožňovat souvislou plnohodnotnou integraci cyklo dopravy v rámci vozovky, ale s ohledem na širší urbanistické vztahy je zcela nenahraditelný. Klíčové je tedy zajištění plnohodnotného souběžného řešení ve sdíleném prostoru s chodci, případně ostatními vozidly (v rámci obsluhy území)

Integrované koridory na území MČ Praha 10 jsou ve výkresu *N.02 Integrované koridory*.

Stávající integrační opatření a dosavadní vývoj

Nejvýznamnější místo má v rámci celého území ulice **Vršovická** (s prodloužením v ulici **V Olšinách**), kde byla postupně realizována a testována některá pilotní cyklistická integrační opatření v Praze, zejména:

- cyklopruhy (vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty) – etapa 01 (2007-2008 projekt, 2008 realizace)
- cyklopiktokoridor (piktogramový koridor pro cyklisty) – první úsek v ČR (2009, t.č. jako V 15 Nápis na vozovce)

Průběžně byly doplňovány další úseky, v rámci obnovy SSZ pak prováděny též úpravy přímo v těchto křižovatkách. Salámovou metodou tak již byla zlepšena převážná část celé dopravně-urbanistické osy. Nyní je podstatné zajistit propojení jednotlivých vyřešených úseků v rámci celkových nebo dílčích zásahů a zároveň **nepřerušit** úseky stávající (zejm. v rámci SSZ a RTT).

Vývoj podrobněji viz *Principy / salámová metoda*.

Na základě zkušeností s prvními realizacemi (které vedly mj. k vytvoření metodické pomůcky) byly postupně realizovány další úseky ulic, zejména:

- Počernická (2009 cyklopruhy, 2010 BUS+cyklo pruhy s testováním provedení SDZ IP20a)
- Černokostelecká (2009 piktogramové koridory pro cyklisty)
- V Olšinách (2009 a 2010 cyklopruhy)
- Záběhlická (2010)
- Bělocerkevská a Bohdalecká (2011 BUS+cyklo+TAXI pruhy)
- Benešovská (2012 cyklopruhy a piktogramové koridory)
- atd.

Veškerá stávající integrační opatření na území MČ Praha 10 jsou podrobně zanesena ve výkresu *A.07 Uliční a cestní síť + infrastruktura*.





Nová integrační opatření a výhled

Relativně významná část úseků integrovaných koridorů již byla formou integračních opatření realizována. Doplnění nových integračních opatření je nezbytné nejen v rámci propojování současných nespojitých úseků, ale i v případě dosud zcela neřešených částí uliční sítě. Oproti pilotním úsekům a v závislosti na umístění lokality však může být často vhodnější méně výrazné a úspornější provádění. Již se nejedná o novinku, ale úpravu, na kterou si podstatná část uživatelů (obyvatel i návštěvníků) zvykla. Například frekvence opakování piktogramů tak může být nižší, rozsah červeného podbarvení omezenější.

V případě zklidněných významných ulic, resp. zejména mimo souvisle zastavěné území je klíčové zajistit potřebné prostorové podmínky dle metodické pomůcky. V případě piktogramového koridoru pro cyklisty (V 20) pro jízdu „vedle sebe“ však nemusí být účelné provádět realizaci vodorovného značení nyní, ale až výhledově v souvislosti s legislativními změnami formou cyklistického pruhu (ochranného, resp. víceúčelového).

Podrobné rozpracování cyklistických opatření v jednotlivých ulicích není předmětem této cyklistické koncepce. Tyto úpravy zpravidla není možné a často ani vhodné řešit samostatně, ale jako integrální součást komplexního koncepčního řešení veřejného prostoru.

Cyklistické integrované koridory jsou z hlediska provozního uspořádání a souvisejících principů přístupu ve smyslu Manuálu tvorby veřejných prostranství (IPR, Praha) součástí kategorie „významných zklidněných ulic“ a „dopravně zatížených ulic“.

METODICKÁ POMŮCKA PRO VYZNAČOVÁNÍ POHYBU CYKLISTŮ V HDP

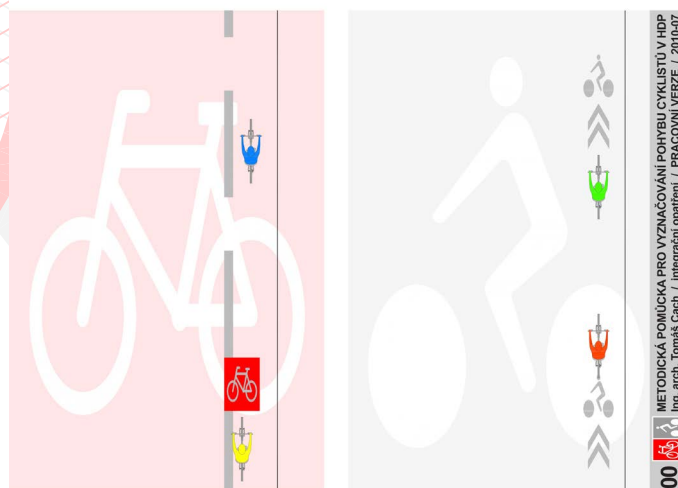
PRAHA, VERZE 2009-05

Obsah:

- 1 / VZOROVÉ LISTY V 14 a V 15
 - 1.01 / VZOROVÝ LIST V 14 - VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY
- PIKTOGRAM JÍZDNÍHO KOLA
 - 1.02 / VZOROVÝ LIST V 15 - NÁPIS NA VOZOVCE ("CYKLOPIKTOKORIDOR")
- PIKTOGRAM CYKLISTY SE SMĚROVÝM ZNAKEM
- 2 / DETAILY ZÁKLADNÍCH ŠÍRKOVÝCH USPOŘÁDÁNÍ V 14 a V 15
 - 2.01 / - U OBRUBY
 - 2.02 / - U PODELNÍHO STÁNÍ
- 3 / VZOROVÉ ŘEZY:
MINIMÁLNÍ ŠÍŘKY PROFILŮ PRO VYZNAČENÍ V 14 a V 15
 - 3.01 - 3.04 / JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ MEZI OBRUBAMI
 - 3.05 - 3.06 / OBOUSMĚRNÝ PROVOZ MEZI OBRUBAMI
- 4 / POUŽITÍ PRVKŮ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V PRŮBĚHU ŘEŠENÉHO ÚSEKU

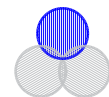
METODICKÁ POMŮCKA PRO VYZNAČOVÁNÍ POHYBU CYKLISTŮ V HDP
VYHRAZENÉ JÍZDNÍ PRUHY PRO CYKLISTY (V 14) + NÁPISY NA VOZOVCE (V 15) - "CYKLOPIKTOKORIDORY"
Komise pro cyklistickou dopravu RHMP / Ing. arch. Tomáš Cach / verze 2009-05

1 : 50





Klidné a zklidněné zóny a oblasti

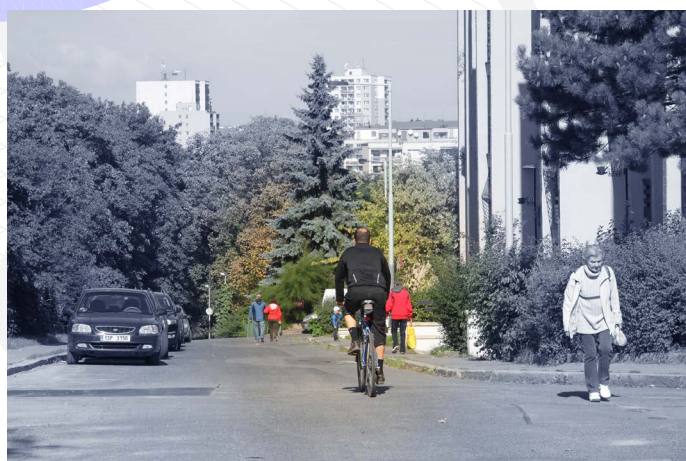


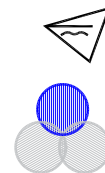
Obecně

Jedná se o „vlásečnicovou“ síť ulic mimo základní síť významných, motorovou dopravou silněji zatížených ulic. Automobilová doprava by zde neměla být tranzitní, ale pouze cílová. Pobytová a dopravní funkce veřejného prostoru by měly být v souladu, resp. s ohledem na charakter místa pak může být pobytová funkce přímo nadřazena funkci dopravní (například obytné a pěší zóny). Převažovat má prostorová integrace jednotlivých druhů dopravy a funkcí namísto jejich segregace, zejména pak jízdních kol a ostatních vozidel. Základními principy jsou zklidňování provozu a sdílení prostoru, včetně ochrany slabších a zranitelnějších uživatelů: především cyklistů a chodců před automobily, ale také chodců před cyklisty.

Podrobnější principy tvorby zklidněných zón jsou popsány v TP 103 Navrhování obytných a pěších zón, resp. TP 218 – Navrhování Zón 30. Základní zkušenosti a vyhodnocení z podmínek v ČR jsou pak součástí publikace CDV, která tvoří nadstavbu TP 218.

Navrhovaný rozsah jednotlivých klidných a zklidněných zón a komunikací je graficky vyobrazen ve výkrese *N.03 (Klidné a zklidněné zóny a oblasti – vymezení zón 30 a klidných komunikací)* a přehledně popsán níže. Tato kapitola se věnuje pouze orientačnímu návrhu prostorového vymezení a doplňujícím informacím pro zohlednění cyklistické dopravy.



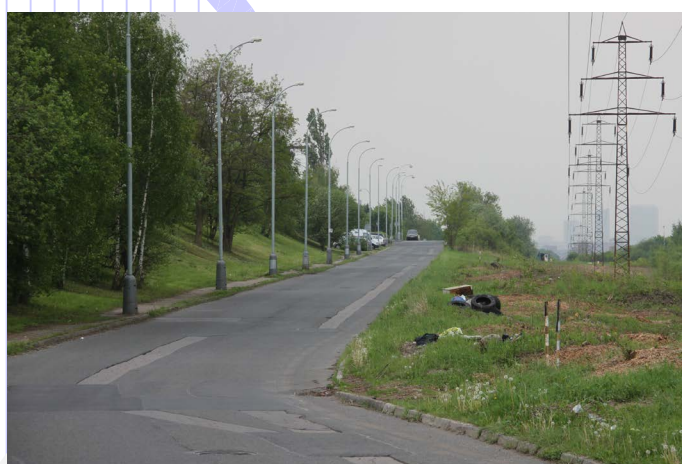


Klidné ulice a komunikace

Na těchto ulicích a komunikacích není nutné provádět zvláštní úpravy, protože jsou ze své prostorové podstaty a nebo s ohledem na intenzity automobilového provozu klidné.

V případě Prahy 10 se jedná zejména o přehledné ulice a komunikace s minimálním provozem motorové dopravy v rámci východní průmyslové zóny, které jsou navíc často pro tranzit neprůjezdné. V takovém případě může být ponechána maximální povolená rychlost na 50 km/h, aniž by to způsobovalo zhoršení podmínek pro cyklistickou dopravu.

Do kategorie klidných ulic a komunikací dále spadají krátké úseky ulic zejména tradiční zástavby, které svými parametry rychlou jízdu neumožňují. Jedná se například o krátké slepé ulice ve staré zástavbě Záběhlic, které navazují na hlavní Záběhlickou. V takovém případě je zbytečné provádět úpravy pomocí dopravního značení, nové stavební zásahy a rekonstrukce by však měly vycházet z principu úprav prováděných v zónách 30.



Zklidněné zóny – Tempo 30

Základní důvody pro zřizování tohoto opatření jsou následující:

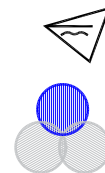
- **Zvýšení bezpečnosti provozu** je zajištěno především **vysokou pravděpodobností odvrácení kolize** a výrazným **snížením následků případné nehody**. Pokud ve vzdálenosti dvou zaparkovaných aut před projíždějícím vozidlem někdo vstoupí do vozovky, stačí řidič zabrzdit: z rychlosti 30 km/h totiž řidič stihne zastavit na vzdálenost 13 m, zatímco v rychlosti 50 km/h nestihne ani začít brzdit. Navíc i v případě srážky s chodcem se při rychlosti 30 km/h pravděpodobnost těžkého zranění snižuje o 70 % a úmrtí dokonce až o 90 % oproti rychlosti 50 km/h.
- **Zkvalitnění dopravní obsluhy území** je zajištěno díky snížené rychlosti, která umožňuje volnější a přirozenější pohyb v ulicích pěšky či na kole obdobně, jak to bylo možné dříve. Automobilová doprava navíc může být pouze zklidněna, nemusí být nutně omezena: možnosti průjezdu i parkování automobilů tak mohou zůstat zachovány.
- **Zlepšení životního prostředí** je podstatné především pro rezidenty a ostatní, kteří se dlouhodobě či pravidelně v daném území vyskytují. Zejména **snížení hluchosti** při rychlosti do 30 km/h oproti 50 km/h bývá zpravidla o 2–3 dB, ulice by měly být tišší. **Emise** jsou v městské zástavbě výsledně prakticky srovnatelné: při konstantní rychlosti 30 km/h v dlouhých úsecích by sice byly částečně zvýšené oproti 50 km/h, avšak s ohledem na množství křižovatek mezi domovními bloky umožňuje nižší rychlost plynulejší jízdu, s mírnějšími rozjezdy a dobrždováním.

Vymezení zóny je definováno pomocí dopravního značení IP 25a „Zóna s dopravním omezením“ a IP 25b „Konec zóny s dopravním omezením“ na vjezdech, resp. výjezdech ze zóny minimálně tam, kde je možný provoz automobilové dopravy. Toto značení není bezpodmínečně nutné umísťovat tam, kde lze hranici zóny překonávat pouze pěšky či na jízdním kole, protože pro tyto účastníky provozu z režimu „tempo 30“ neplynou žádná odlišná práva ani povinnosti oproti běžné komunikační síti.



Zohlednění cyklistické dopravy lze provádět relativně jednoduše:

- S ohledem na celkové zklidnění provozu není zpravidla nutné vytvářet zvláštní opatření po směru jízdy všech vozidel.
- S ohledem na intenzitu provozu, sklonové poměry a délky mezikřižovatek úseků je vhodné vyhodnotit a zajistit možnost či nemožnost vzájemného míjení jízdních kol a osobních vozidel (buď v celé délce, anebo vybraných úsecích), resp. eliminaci problematických šířek umožňujících pouze nebezpečné předjíždění.
- Pro dosažení co nejlepší dopravní obsluhy území by měla být umožněna co nejlepší průjezdnost komunikací pro jízdní kola. Nejčastějším opatřením je zajištění obousměrného provozu jízdních kol pomocí tzv. „cykloobousměrek“ s omezením automobilové dopravy v jednom směru, resp. s povolenou jízdou cyklistů v protisměru. Tato opatření by měla být aplikována automaticky plošně s výjimkou zvláště odůvodněných míst a úseků, kde to není vhodné s ohledem na bezpečnost provozu. Označení zóny (IP 25a a IP 25b) je možné doplnit o další informace, například upozornění na obousměrný provoz cyklistů či zvýšené prahy.



Stávající zklidněné zóny (Tempo 30) na území MČ Praha 10

Tyto zóny jsou stávající, vyznačené v předchozích letech. Jejich dílčí vhodné úpravy jsou zde zmíněny jen bodově, podrobněji pak vždy v rámci příslušných podrobnějších popisů řešení daného tématu, např. systému chráněných cest, charakteru lokality apod.

Magnitogorská (vymezení Moskevská – Vršovická – Slavie)

- problematické jednosměrnosti
- potřebný zejm. východo-západní přímý obousměrný průjezd

Bohdalec (vymezení: Bohdalecká – U Plynárny)

- z hlediska volné prostupnosti území a minimalizace množství dopravního značení ideální příklad
- vhodné stavební opravy některých povrchů (v rámci rekonstrukcí rovnou vč. zklidňujících úprav)

Sedmidomky (vymezení: U Vršovického hřbitova – Garáže Vršovice)

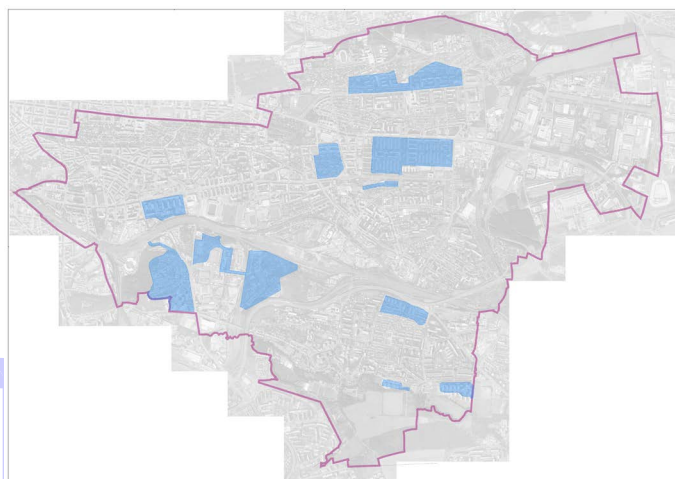
- z hlediska volné prostupnosti území a minimalizace množství dopravního značení ideální příklad
- charakterem převážně „venkovský“ sdílený prostor, s přirozeností chování jako např. v obytné zóně

Slatiny (vymezení Za Vršovskou Horou, Na Slatinách, Nad Elektrárnou a navazující cesty)

- specifické osobité zanedbané území, převážně „venkovský“ sdílený prostor
- do doby celkové konverze nezbytné nejnutnější opravy povrchů a orientačního značení

Zahradní Město sever (vymezení: Ostružinová – Karafiátová – Topolová – Švehlova)

- problematické jednosměrnosti – vhodné zajištění obousměrných cyklistických průjezdností jako dříve, resp. v okolních ulicích
- vhodné rozšíření zóny v rámci návazné uliční sítě se stejným charakterem zahradního města (viz navrhované zklidněné zóny)



Harlachova + Nad Meandry (vymezení Práčská – Botič)

- volně prostupná, vhodné rozšíření západním směrem v rámci navazující výstavby

Práče (ohraničení Práčkou)

- volně prostupná

Nosická

- lokálně pouze v rámci jedné ulice

U Nových (vymezení: Starostrašnická – V Olšinách – Nad Olšinami – Za Strašnickou vozovnou)

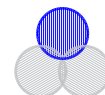
- problematické jednosměrnosti – vhodné zajištění obousměrných cyklistických průjezdností
- k prověření rozšíření západním směrem po ulici Pod Rapidem (viz navrhované zklidněné zóny)

Solidarita (vymezení V Olšinách – Úvalská – Černokostelecká – Dětská)

- problematické jednosměrnosti – vhodné zajištění obousměrných cyklistických průjezdností a plošné rozšíření předností zprava, optimálně v rámci celkových stavebních úpravami

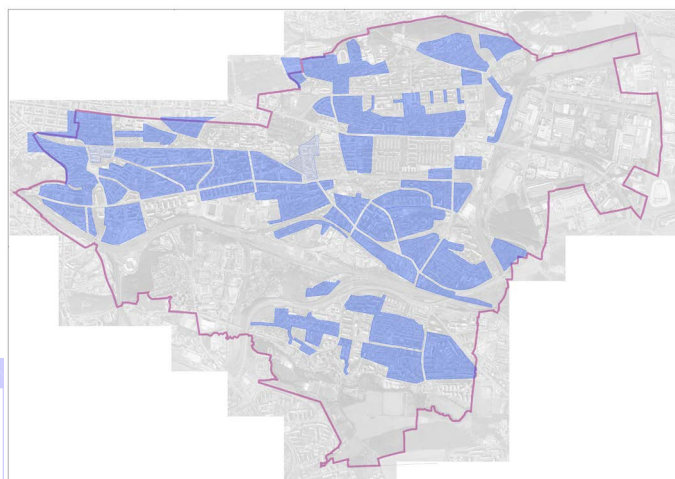
Nad Vodovodem – Káranská (uliční síť severně od ulice Počernická)

- problematické jednosměrnosti – vhodné zajištění obousměrných cyklistických průjezdností
- vhodné rozšíření v rámci navazující uliční sítě (viz navrhované zklidněné zóny)



Navrhované zklidněné zóny (Tempo 30) na území MČ Praha 10

Tyto zóny jsou nově navrhované k prověření, v terénu dosud realizovány nejsou. V rámci této studie je zpracováno pouze základní vymezení doporučeného rozsahu a u vybraných zón jsou též doplněny specifické informace z hlediska cyklistické dopravy, některá místa jsou pak popsána v souvislosti s jinými záměry v území, nejčastěji systémem chráněných tras.



Ukrajinská (vymezení: Vršovická – Petrohradská – žel. trať)

- klíčové zajištění obousměrného průjezdu Ukrajinskou alespoň pro jízdní kola

K Botiči (vymezení: Petrohradská – Vršovická – Botič)

- vhodné řešit zejm. v souvislosti s vazbou do Přípotoční

Krymská – Sámova (vymezení: Vršovická – Sportovní – Moskevská – Francouzská – Praha 2)

- žádoucí koordinace s MČ Praha 2, popř. ukončení v ulici Rybalkova

Hradešínská západ (vymezení: Francouzská – Ruská – Chorvatská – Korunní – Praha 2)

- žádoucí koordinace s MČ Praha 2, popř. ukončení v rámci uličního prostupu Bezručovými sady

Hradešínská východ (vymezení: Chorvatská – Ruská – Benešovská – Korunní)

Bratří Čapků (vymezení: Korunní – Benešovská – U Zdravotního ústavu – Praha 3)

- žádoucí koordinace s MČ Praha 3, popř. etapově ukončení v rámci ulice Šrobárova

Bulharská (vymezení: Norská – Kodaňská – 28. pluku – Bělocerkevská – Ruská)

Kodaňská – Heroldovy sady – Estonská

nám. Svatopluka Čecha a okolí (vymezení: Moskevská – Vršovická – Kodaňská – Heroldovy sady)

Orelská (vymezení: Sportovní – Vršovická – Minská – Moskevská)

Přípotoční (vymezení: Moskevská – Vršovická – Botič – žel. trať ~ U Seřadiště)

Novorossijská (vymezení: Kodaňská – Vršovická – Bělocerkevská – 28. pluku)

Bajkalská (vymezení: Ruská – Bělocerkevská – Vršovická – Litevská)

+ Murmanská (vymezení: V Olšinách – Pod Rapidem – Ruská – Litevská)

Vladivostocká (vymezení: Kubánské náměstí – Vršovická – U Slavie – Eden)

Na Hroudě – Pod Altánem (vymezení: Průběžná – V Olšinách – Kubánské náměstí – Eden – žel. trať)

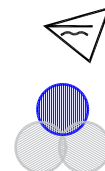
U Trati (vymezení: uliční síť západně od ulice V Korytech)

Petrovická + Pitkovická (vymezení: Průběžná – V Korytech – žel. trať – Újezdská)

Strančická (vymezení: Průběžná – V Korytech – žel. trať)

Na Hroudě + U Vesny

Nad Olšinami + Nad Primaskou (rozšíření stávající zóny až po Ruskou a Vinohradskou)



Saratovská (vymezení: Černokostelecká – Starostrašnická – V Olšinách – Bečvářova)
Gutova (vymezení: Průběžná – Ke Strašnické – Kolovratská – Gutovka)

Kružberská (vymezení: Štěchovická – V Rybníčkách – Úvalská – V Olšinách – Solidarity)

V Rybníčkách – Pod Strání (vymezení: Štěchovická – K Rybníčkům – Dubečská – park Skalka)

Krupská (vymezení: Dubečská – Kolovratská – Ke Strašnické – Průběžná – park)

Světická

Doubravčická (vymezení: Dubečská – Průběžná – Na Padesátém – park Skalka)

Skalka (vymezení: Na Padesátém – Přetlucká)

Dolínecká

Mokřanská – K Háječku (vymezení Jižní spojka – Rabakovská – žel. trať)

Mirošovická + Michelangelova + Donatelova + Raffaelova

Novostrašnická + Dobročovická

Novostrašnická + Třebohostická

Názovská + Janýrova

Staré Strašnice (vymezení: Počernická – Na Palouku – Černokostelecká – Limuzská)

- otázka řešení ulice V Úžlabině (ponechat z části jako hlavní při 50 km/h / celá v zóně 30)
- samostatné ulice: Přistoupimská, Tuchorazská, Ovčárská, Nad Úžlabinou – severní část)

Pod Kapličkou (vymezení: Nad Vodovodem – K Červenému dvoru – Praha 3)

Na Třebešíně (Počernická – K Červenému dvoru – Praha 3 – Malešický park)

- rozšíření stávající zóny 30 na sever a na západ

Pobořská + Limuzská sever

- rozšíření stávající zóny 30 na sever a na západ

Malešice sever (vymezení: Malešická – U Tvrze – žel. trať – lesopark)

Tomsova – Niederleho
 po výstavbě nového propojení Počernická – Tiskařská+Teplárenská

Podle Trati

Na Vinobraní (vymezení: Jižní spojka – Záběhlická – V Korytech)
 samostatné ulice: Ke Skalkám, U Zákrutu, Na Lávce, Přespolní, Za Návsí, Na Slatince

Hyacintová

- rozšíření stávající zóny 30

Průhonická

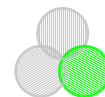
Ostružinová (vymezení V Korytech – Jabloňová – Topolová – Švehlova – Jižní spojka)
 rozšíření stávající zóny 30

Zahradní Město – východ (vymezení: Topolová – Práčská – Švehlova)

Zahradní Město jih (vymezení: Záběhlická – Práčská – Topolová – Jabloňová – V Korytech)

- toto území zahrnuje současné obytné a pěší zóny a komunikace s omezeným vjezdem
- Břečťanová + Hyacintová
- K Chaloupkám + Nad Chaloupkami
- Bramboříková
- Dolní Chaloupky + Horní Chaloupky (jako obytná nebo pěší zóna)





Chráněné trasy a vazby

Charakteristika konceptu sítě

Hlavním smyslem celého systému je nabídka bezpečné infrastruktury i pro méně zdatné a pomalejší uživatele, kteří preferují minimalizaci kontaktu s automobilovou dopravou. S ohledem na tuto cílovou skupinu je snahou přímo napojit rekreační oblasti a budovy či areály vzdělávání, sportu a volnočasových aktivit.

Síť chráněných tras a vazeb by na území MČ Praha 10 měla rovnoměrně pokrývat celé území tak, aby z libovolného místa nebylo chráněné napojení dále než několik stovek metrů, maximálně do 1 km.

Jednotlivé části systému chráněných tras a propojení lze pro potřeby koncepce a dalšího rozvoje podrobněji popsat z hlediska různých kritérií:

Významová hierarchie

- základní skelet vyšší kategorie (samostatné)
- základní skelet nižší kategorie (v síti ulic a cest)
- doplňková síť (zahuštění základního skeletu)

Celkový charakter

- zelené cesty
- drážní cesty
- cesty podél vodotečí
- ostatní v rámci vybrané uliční sítě

Způsob provedení ve vztahu k silniční dopravě

- samostatný bezmotorový koridor
- bezmotorový koridor v přidruženém prostoru v rámci uličního profilu
- výrazně zklidněný provoz ve vozovce
- nutnost podrobnějšího způsobu provedení

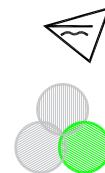
Stabilizovanost prostorového umístění

- stabilizované (100% danost koridoru)
- nutné podrobnější prověření v rámci (širšího) koridoru
- nutné variantní prověření vedení koridoru
- nutné zajistit vazbu (již při formování koncepce prostoru)

Realizovatelnost

- současný stav – v pořádku
- současný stav – žádoucí dílčí až středně rozsáhlé úpravy
- nezbytné rozsáhlejší a velké úpravy
- problematické a podmíněné většími záměry v území





Významová hierarchie

Významová hierarchizace chráněných cest určuje význam dané trasy či vazby pro cyklistickou dopravu a rekreaci z hlediska požadavku na kvalitu jejího řešení (minimalizace kontaktu s motorovou dopravou, bezkoliznost s pěším pohybem apod.), který by měl být zároveň v souladu se spádovostí trasy. V případě území MČ Praha 10 je systém navržen ve třech stupních významnosti:

základní skelet vyšší kategorie (samostatné)

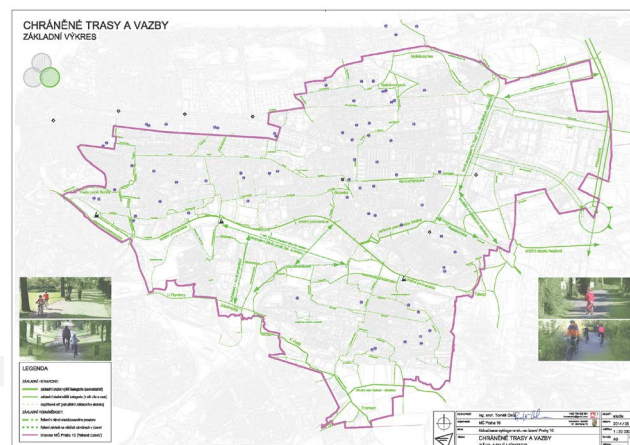
- nejvyšší možný standard, kde bezmotorový pohyb hraje výraznou až dominantní roli v rámci celého koridoru a zároveň zpravidla slouží i nadmístním (celoměstským) vztahům
- zejména vršovická drážní promenáda, propojení podél Botiče apod.

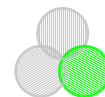
základní skelet nižší kategorie (v síti ulic a cest)

- do této kategorie spadají zejména významné úseky tam, kde není a nikdy nebude možné vytvořit nejvyšší standard, ale přesto si celkové řešení prostoru zaslouží významné úpravy ve prospěch jízdy na kole, zejména s ohledem na přímot spojení a velikost spádového území
- například ulice Estonská, Novostrašnická apod.

doplňková síť (zahuštění základního skeletu)

- méně významná propojení, která především zahušťují chráněnou síť tam, kde by zůstávalo příliš velké území bez napojení ve vzdálenosti několika stovek metrů
- například oblast zklidněných zón v oblasti Vršovic, např. ulice Ukrajinská, nebo doplňkové alternativy k základním průjezdům ve vozovce, např. Ruská





Celkový charakter

Celkový charakter chráněných ras a vazeb v návrhu vystihuje základní nejpodstatnější vlastnost dané trasy z hlediska urbanismu, veřejného prostoru a uživatelského vnímání. V některých případech jich může být více, ale jedna z nich je nejvíce určující (například „drážní“ cesta bývá zpravidla zároveň „zelenou“, ale nemusí to být vždy pravidlem). V případě území MČ Praha 10 zastoupeny všechny kategorie základního členění:

zelené cesty

- samostatné cesty s rekreačním a cykloturistickým potenciálem (klidové zóny apod.)
- mohou sloužit i k dopravním účelům
- převážně v zeleni a přírodním prostředí, tj. zpravidla vedené parky, lesoparky a alejemi
- například parková promenáda Skalka atd.

drážní cesty

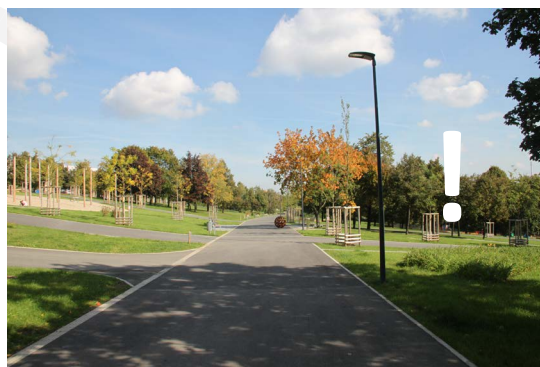
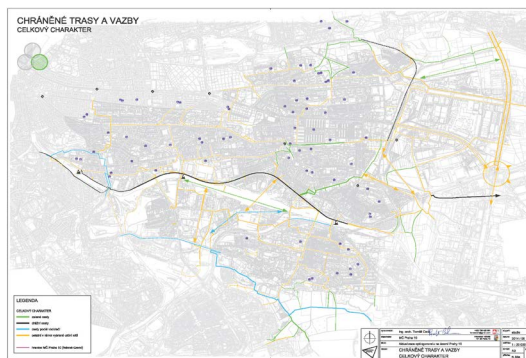
- samostatné cesty s rekreačním a cykloturistickým potenciálem (klidové zóny apod.)
- mohou sloužit i k dopravním účelům
- vedení v koridoru zrušených železničních tratí a vleček, zpravidla přímo v prostoru bývalých kolejí
- například Vršovická drážní promenáda

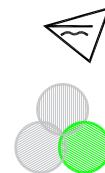
cesty podél vodotečí

- cesty s rekreačním a cykloturistickým potenciálem (klidové zóny apod.)
- mohou sloužit i k dopravním účelům
- cesty vedené v těsném souběhu s potoky a řekami
- například stezka podél Botiče

ostatní v rámci vybrané uliční sítě

- dotvářejí základní skelet chráněných cyklotras
- vedení po samostatných cestách i v rámci uliční sítě
- slouží především dopravě, rekreačním uživatelům zpřístupňují zelené a drážní cesty a cykloturistům naopak cíle uvnitř zástavby
- v rámci zklidněných oblastí nejlépe formou celkového zklidnění prostoru, např. pomocí zóny Tempo 30, obytné zóny či výhledově tzv. „cykloulicí“, případně formou sdílení prostoru s chodci v PP (v odůvodněných případech)
- v rámci integrovaných koridorů formou sdíleného prostoru s chodci, v případném souběhu s integračními opatřeními (plní jinou funkci)





Způsob provedení ve vztahu k motorové dopravě

Způsob provedení chráněných cest ve vztahu k motorové dopravě specifikuje zejména míru oddělení a oddálení od provozu ostatních vozidel. Pro území MČ Praha 10 je systém popsán ve třech, resp. čtyřech podskupinách provedení:

samostatný bezmotorový koridor

- zpravidla sdílení prostoru společně s pěší dopravou
- dopravní režim stezky (zpravidla pro chodce a cyklisty), pěší zóny s povoleným vjezdem jízdních kol, omezením vjezdu všech motorových vozidel apod.

bezmotorový koridor v přidruženém prostoru v rámci uličního profilu

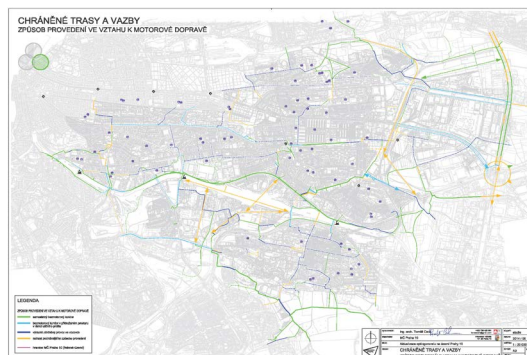
- sdílení prostoru společně s pěší dopravou, odděleně od dopravy motorové
- dopravní režim stezky (zpravidla pro chodce a cyklisty), pěší zóny s povoleným vjezdem jízdních kol, omezením vjezdu všech motorových vozidel apod.

výrazně zklidněný provoz ve vozovce

- sdílení prostoru s motorovou dopravou
- dopravní režim zóny Tempo 30, obytné zóny, výhledově „cyklistické ulice“

nutnost podrobnějšího způsobu provedení

- po prověření může být preferováno sdílení prostoru s motorovou, resp. pěší dopravou
- bez podrobnější prověřovací studie nebo v rámci komplexnějších úprav celého prostoru není jednoznačně možné určit nejvhodnější způsob provedení



Stabilizovanost prostorového umístění

Stabilizovanost prostorového umístění chráněných cest specifikuje míru prostorové danosti vedení konkrétní trasy a propojení. Pro území MČ Praha 10 je uvažováno se čtyřmi základními situacemi:

stabilizované (100% danost koridoru)

- průběh daného propojení je zajištěn zcela jednoznačně a jeho posun je zcela nepravděpodobný, resp. prakticky nereálný
- například převážná část Vršovické drážní promenády nebo hotové stezky podél Botiče

nutné podrobnější prověření v rámci (širšího) koridoru

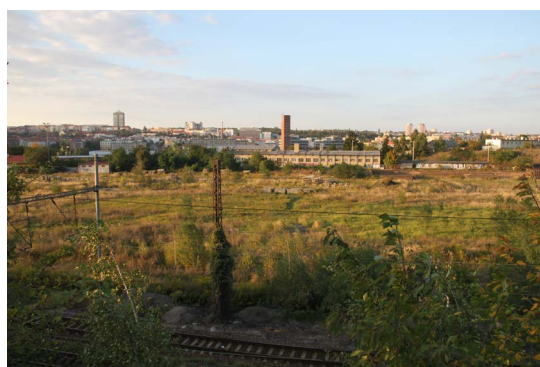
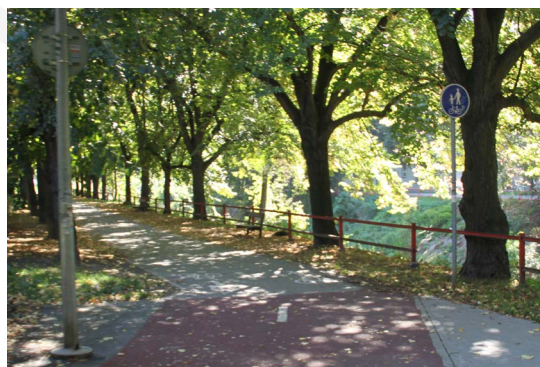
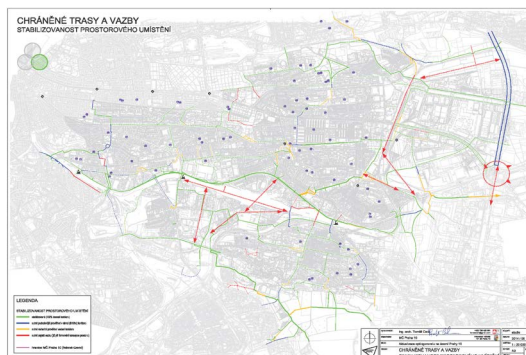
- průběh daného propojení vyžaduje podrobnější prověření, resp. může být ovlivněn dílčími záměry v území či komunikace: jedná se zejména o prověření řešení cyklistického opatření ve vozovce či přidruženém prostoru, o volbu vhodné strany či polohu v rámci komunikace pro řešení v přidruženém prostoru apod.
- například úseky u železničních zastávek u Vršovické drážní promenády či Průmyslová

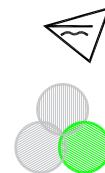
nutné variantní prověření vedení koridoru

- průběh daného propojení vyžaduje podrobnější prověření, resp. může být ovlivněn záměry v území: jedná se zejména o prověření a výběr nejvhodnějšího uličního profilu v rámci rovnoměrně zklidněné zástavby, kde jsou všechny ulice srovnatelné, nebo nového propojení stavěného „na zelené louce“ v rámci stávající zeleně apod.
- například části východo-západního propojení v rámci Zahradního Města

nutné zajistit vazbu (již při formování koncepce prostoru)

- průběh daného propojení není přesně stanoven, ale je potřeba jej plnohodnotně zohlednit již při tvorbě celkové koncepce nového prostoru rovnocenně s ostatními požadavky na funkce a strukturu území
- například propojení v rámci rozvojových území Bohdalce a Slatin





Realizovatelnost

Z hlediska realizovatelnosti je pro území MČ Praha 10 uvažováno se čtyřmi základními případy:

současný stav – v pořádku (popř. vhodné dílčí drobné úpravy)

- v tomto případě není prakticky nic nutné měnit, vhodný může být pouze např. lepší prořez zeleně, doplnění poškozeného dopravního značení či dílčích prvků mobiliáře apod.
- například stezka podél Botiče mezi Vršovickou a U Seřadiště

současný stav – žádoucí dílčí až středně rozsáhlé úpravy

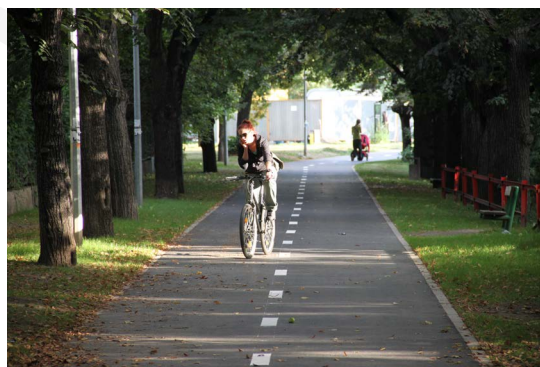
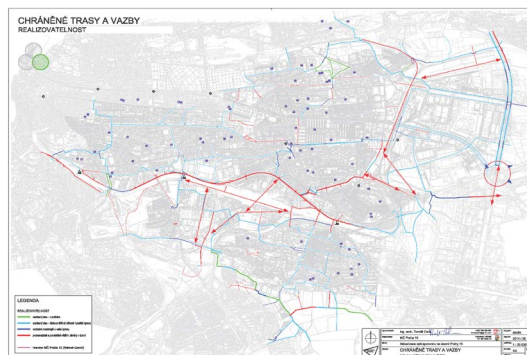
- v tomto případě je například nutné připravit projekt DZ a stanovit novou místní úpravu, realizovat stavební opravy povrchů či úpravy řešení obrub apod.
- například stezka ze stávajícího chodníku v Teplárenské ulici

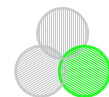
nezbytné rozsáhlejší a velké úpravy

- v tomto případě je například nutné připravit projekt DÚR/DSP, realizovat rozsáhlejší úpravy a přestavbu současného koridoru či vybudování nového apod.
- například přesmyk Novostrašnické přes Úvalskou

problematické a podmíněné většími záměry v území

- fyzicky snadno až obtížně realizovatelné, resp. obtížně prosaditelné (zejm. s ohledem na aktuální legislativní požadavky, priority ve veřejných prostranstvích či majetkoprávní poměry), nebo samostatně neřešitelné, tedy závislé na celkovém rozvoji daného území
- například Ukrajinská nebo propojení v rámci rozvoje Slatin či podél Jarovské spojky





Vybrané chráněné cesty a propojení na území MČ Praha 10

Vršovická drážní promenáda

- základní klidová páteř MČ Praha 10
- samostatný bezmotorový koridor (téměř bez úrovnových křížení s motorovou dopravou)
- cesta a krajinné úpravy v rámci koridoru rušené železniční trati
- podrobně samostatný materiál



kontinuální propojení podél Botiče

- Havlíčkovy sady – Petrohradská – Přípotoční – Bartoškova – ... Praha 4 ... – U Plynárny – Záběhlická – Podle Náhonu – K Vodě – U Záběhlického zámku – přírodní park Hostivař–Záběhlice
- převážně bezmotorový koridor volně v souběhu s vodotečí – Botičem
- v oblastech zatrubnění a významných bariér oddálen formou cesty nebo stezky v uličních profilech
- u zachovaných meandrů a přírodně cenných území průjezd po páteřní cyklotrase přiměřeně oddálen od břehů, které zůstávají zcela přírodní nebo volně prostupné pěšky a doplňkově i na jízdním kole



propojení Botič – náměstí Jiřího z Poděbrad

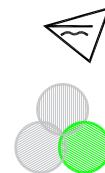
- Botič – Petrohradská – Pod Stupni – Moskevská – Holandská – Heroldovy sady – Estonská – Hradešinská – Dykova – U Vodárny
- chráněné severojižní propojení kombinující samostatné pásy a cesty s výrazně zklidněným provozem motorové dopravy (zóny 30, obytné zóny, cykloulice) a sdílenými prostory



propojení vršovické nádraží – Gutovka

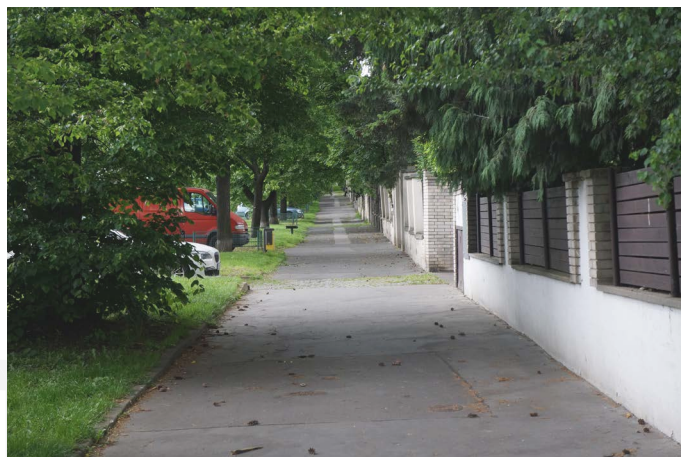
- Ukrajinská – lávka přes Botič – Přípotoční – Magnitogorská – okolí OC Eden – Vladivostocká – Na Hroudě – Gutovka
- hlavní obslužná osa zástavby tvořící alternativu páteřnímu průjezdu v rámci integrovaného koridoru Vršovické a V Olšinách, resp. po vršovické drážní promenádě
- zajištění kontinuálního obousměrného průjezdu ve vozovce s výrazně zklidněným provozem motorové dopravy (zóny 30, obytné zóny, cykloulice) s lokálními přesmyky ve sdíleném prostoru s chodci (zejm. nová lávka přes Botič, návaznost na Moskevskou, Eden atd.)





propojení Ruská

- Estonská – Ruská – Nad Primaskou, resp. Pod Rapidem – Mrštíkova – Starostrašnická
- chráněná trasa pro zpřístupnění širšího území převážně formou sdíleného prostoru s chodci (režim stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol jako alternativní doplněk pro jízdu ve vozovce) včetně dořešení příčných vazeb v rámci Ruské, resp. formou obousměrného průjezdu ve vozovce s výrazně zklidněným provozem motorové dopravy (zóna 30 nebo cykloulice) v rámci Mrštíkovy
- místa k variantnímu prověřování: pěší a cyklistické křížení Benešovské, propojení Nad Primaskou – Mrštíkova (v rámci uličního profilu Ruské nebo parkovými cestami)



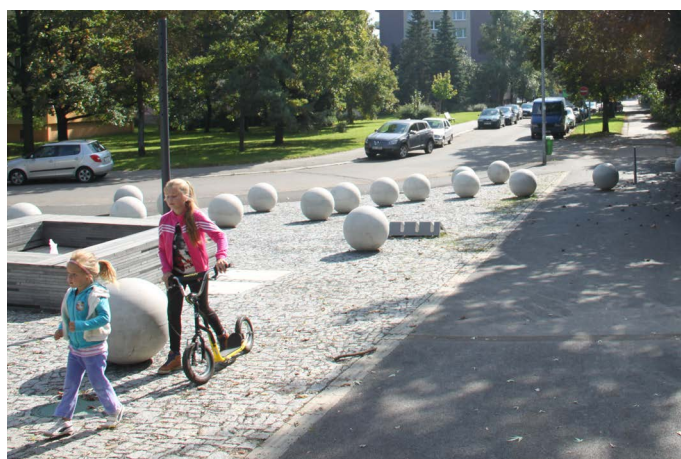
propojení U Roháčových kasáren – U Slavie

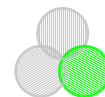
- Ruská – U Roháčových kasáren – Novorossijská – MŽP – přejezd Vršovická – U Slavie
- doplňkové severojižní obslužné propojení propojující vršovickou drážní promenádu a Bohdalec do oblasti Šrobárovy ulice (k Praze 3)
- zajištění kontinuálního obousměrného průjezdu ve vozovce s výrazně zklidněným provozem motorové dopravy (zóny 30, obytné zóny, cykloulice) s přesmykem ve sdíleném prostoru s chodci u Ministerstva životního prostředí a Vršovické ulice k Edenu a U Slavie



propojení Strašnická – Malešický park

- Bečvářova – Ve Stínu – V Úžlabině – Nad Úžlabinou – Cerhenická
- doplňkové severojižní obslužné propojení mezi stanicí metra Strašnická a Malešickým parkem
- zajištění kontinuálního obousměrného průjezdu ve vozovce s výrazně zklidněným provozem motorové dopravy (zóny 30, obytné zóny, cykloulice) a sdíleném prostoru s chodci v rámci cestní sítě v parku Starých Strašnic a budovaného souboru v centrální části sídliště Malešicemi
- k prověření zejména revitalizace Cerhenické s bezmotorovou promenádou prodlouženou z Malešického parku až přes Počernickou





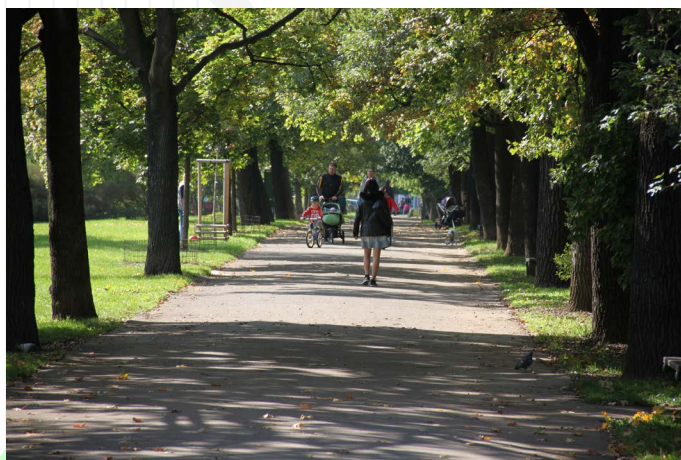
parková promenáda Skalka

- bezmotorová promenáda jako osa parkového pásu pod vedením vysokého napětí
- zpřístupnění převážně obytné zástavby a klidové popojení mezi drážní promenádou a oblastí okolo stanice metra Skalka



propojení Novostrašnická

- bezmotorová promenáda ve staré aleji, cesta a zklidněná ulice včetně překonání Úvalské
- historické propojení dvou vesnic v území, potvrzení a obnova paměti místa



Průmyslová

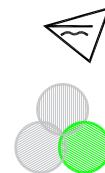
- po obou stranách v rámci uličního (komunikačního) koridoru zajistit kontinuální komfortní obousměrná propojení v souběhu s vozovkou, včetně doplnění těch úseků, které dnes chybí
- zejména využití současných chodníků s konverzí na stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem, v adekvátních parametrech i v křižovatkách (bezbariérové úpravy, opravy povrchů, nadřazenost zejm. vjezdům na místa ležící mimo pozemní komunikace apod.); případně lze lokálně vytvořit sdílený prostor s motorovou dopravou, včetně odpovídajících stavebních úprav
- nezbytné řešit nejpozději v rámci zkapacitnění Průmyslové pro automobilovou dopravu



Malešice – Jahodnice

- propojení Niederleho – Teplárenská(+Tiskařská) – křížení Průmyslové – U Technoplynu
- Niederleho: do doby výstavby nového uličního propojení Počernická – Tiskařská dostávající stávající cykloobousměrka, po zrušení průjezdu pro automobilovou dopravu zachovat bezmotorové propojení
- Teplárenská+Tiskařská: oprava povrchu současných chodníků, zajištění dnes přerušené kontinuity a bezbariérovosti zejména v místech napojení míst ležících mimo pozemní komunikace; prioritní je řešení severního propojení (stávající chodník Teplárenské) s ohledem na přímost propojení a menší množství příčných vazeb
- křížení Průmyslové: řešit v rámci revitalizace/zkapacitnění koridoru Průmyslové, pro průjezd po chráněné trase nezbytné zajistit SSZ přejezd pro cyklisty / SSZ místo pro překonání komunikace





uzel Gutovka – Strašnická:

- stanice metra Strašnická a navazující prostranství a cestní síť s návaznostmi na chráněné trasy
- potřebné řešit uceleně jako komplexní přestavbu veřejných prostranství s volnou prostupností a přednostně doporučenými trasami pro průjezd na kole ve všech významných vazbách bez omezování pěšího pohybu, přednostně formou sdíleného prostoru v rámci cestní sítě
- problematické jsou zejména úpravy provedené v souvislosti s výstavbou metra, které zpřetrhaly logické bezmotorové vazby v území, vnesly nové výškové úrovně a bariéry, včetně problematického překonávání ulice V Olšinách



nové propojení Jarov – Malešice:

- pěší a cyklistické niveletně příznivé propojení mezi Jarovem a Malešicemi v rámci koridoru stávající železniční trati: v případě úplného opuštění drážního tělesa kolejovou dopravou realizace nové cesty náhradou za koleje (vč. viaduktu u ulice Pod Tábořem), v případě konverze železniční trati na (jednokolejnou) tramvajovou trať zajištění souběžné cesty propojující území v rámci nového městského koridoru



nové propojení Malešice – Depo Hostivař – Rabakovská:

- bezmotorové propojení dle obdobných principů jako nové propojení Jarov – Malešice
- koordinace s výstavbou nových uličních (komunikačních) propojení



plošně cestní síť:

- Trojmezí
- Malešický park
- Malešický les
- jednotlivé parky





Rámcový popis přístupu pro konkrétní oblasti

Rámcová specifikace vhodného přístupu v jednotlivých oblastech a aplikace konkrétních opatření v daných místech pro zlepšení podmínek pro používání jízdních kol.

Stabilizovaná území urbánní

Vršovice – zástavba

- stabilizované území s převážně vysokou hustotou osídlení v tradiční blokové i částečně rozvolněné vícepodlažní zástavbě, v rámci jižního svahu u Vinohrad a Žižkova s nízkopodlažní zástavbou viladomů zahradního města
- v tradiční zástavbě relativně přehledná souvislá uliční síť, v případě rozvolněné modernistické zástavby často poněkud problematická nedostatečně propojená síť ulic, resp. komunikací
- v rámci sítě významných ulic doplňovat nové a propojovat stávající úseky s integračními opatřeními (zejm. Vršovická, Francouzská, Moskevská, Ruská, Kodaňská, Benešovská, Bělocerkevská, V Olšinách, jižní část Petrohradské atd.)
- mimo síť významných ulic žádoucí plošné zklidnění dopravy pomocí zón 30 a zajištění obousměrné průjezdnosti alespoň pro jízdní kola minimálně v rozsahu části ulic zajišťujících základní plošnou prostupnost území (zejm. např. Kodaňská, Estonská, Hradešinská, Žitomířská, Ukrajinská, Přípotoční, Magnitogorská, Bajkalská, Šrobárova atd.)
- zejména v rámci rozvolněné zástavby vhodné lokální akupunkturní zásahy zajišťující propojení uliční sítě (vozovek) v případě řídké sítě nebo zaslepení komunikací, zpravidla pomocí dílčích stavebních a dopravně-organizačních úprav a sdílení prostoru s chodci (např. propojení Novorosijská – Kodaňská, Magnitogorská – Vršovická, Na Zájezdu – Ruská atd.)

Bohdalec – zástavba

- stabilizované území s převážně rodinnými domy a vyšší hustotou osídlení ve vícepodlažních domech v jižní části
- zachovat současnou zónu 30 a minimem dopravního značení a s drtivou většinou obousměrně průjezdných ulic
- vhodné zlepšovat kvalitu povrchů vozovek, v rámci stavebních úprav provádět zklidňující opatření
- žádoucí zajistit nové chráněné bezmotorové propojení mezi Popovickou (V Dolině) a Bohdaleckou v místě dvojité proluky



(soukromý vlastník, současné propojení o parcelu severněji má pouze cca 1,2 m šířku mezi ploty), zejména s ohledem na zajištění přímého napojení na budoucí rozvojové území

propojení (zejm. Kampanova – Chládkova, Rektorská – Kaňkova, Ungarova – U Tvrze, Vydrova – U Tvrze atd.)

Záběhllice a Zahradní Město – zástavba

- převážně stabilizované území s různorodou zástavbou starého venkovského osídlení, zahradního města s rodinnými domy s tradiční uliční zástavbou, modernistickou zástavbou sídlišť až po soudobé solitérní bytové domy
- mimo hlavní ulice území (Záběhlická, V Korytech, Práčská, Topolová a Jabloňová), kde může být vhodné lokální omezení rychlosti, žádoucí plošné snížení rychlosti do 30 km/h (nyní jen v několika lokalitách)
- zamezení vzniku nových jednosměrných ulic (jako v případě zóny 30 v oblasti náměstí Mezi Zahrádkami) a postupné zobousměrňování současných jednosměrných ulic, alespoň pro jízdní kola (např. ulice Hvozdíková, Jasmínová)
- v oblasti vymezené ulicemi Před Skalkami II, Ke Skalkám, Na Vinobraní a Ve Slatinách je žádoucí zajistit bezbariérové pěší a cyklistické propojení mezi zástavbou v horní a dolní úrovni (ulicemi Na Vinobraní a Záběhlickou) jako přímější alternativu k ulici V Korytech: optimálně v rámci dosud nezastavěného území nad ulicí Ke Skalkám (optimálně v rámci komplexních úprav), případně k prověření v rámci ulice Před Skalkami II (pravděpodobně jedině jako sdílený prostor s omezením průjezdné automobilové dopravy)

staré Malešice a okolní zástavba

- převážně stabilizované území zejména s rodinnými domy a vícepodlažní, převážně rezidenční zástavbou na okrajích
- v rámci významných ulic Malešická a U Tvrze je s ohledem na jejich charakter žádoucí především celkové zklidnění dopravy (v duchu stavebně provedených zklidňujících úprav křižovatek na Malešické), pro doplnění integračních opatření zde není za současných intenzit automobilové dopravy dostatek místa (výhledově možné k prověření víceúčelové pruhy)
- v rámci ostatní uliční sítě žádoucí doplnění zón 30, odstranění jednosměrnosti pro jízdní kola zejména v případě ulice Na Universitním statku a zajištění zlepšení lokálních bezmotorových

sídliště Malešice, Třebešín a Staré Strašnice

- převážně stabilizované území s modernistickou zástavbou s nově dotvářeným centrem a těsně přiléhající zástavbou převážně zahradního města s viladomy s tradiční uliční sítí
- v rámci ulice Počernická a Černokostelecká je žádoucí zachovat a doplňovat cyklistická integrační opatření; v rámci ulice Na Palouku a K Červenému dvoru je vhodné prověřit možnost doplnění stoupacího víceúčelového pruhu (resp. piktogramového koridoru pro cyklisty), v ulici Limuzská pak pro oba směry
- ulici Nad Vodovodem a Izraelská je žádoucí zachovat jako hlavní komunikaci s obousměrným provozem (minimálně pro autobusy veřejné dopravy a jízdní kola)
- v rámci ostatních ulic je žádoucí plošně rozšířit, resp. vytvořit zóny 30 nebo jednotlivé ulice s omezením rychlosti do 30 km/h, zejména v případě ulice V Úžlabině apod. vhodné i s pomocí stavebních úprav
- vhodné postupné odstraňování bariér jednosměrností pro jízdní kola, zejména v ulicích Cerhenická, Nad Vodovodem, Hostýnská, Na Vinici, Na Výsluní, Kounická atd.)
- v rámci parkových, resp. sídlištních cest je žádoucí dotvářet síť cest a sdíleného prostoru pro chodce a cyklisty pro kontinuální plošnou propustnost a obsluhu celého území bez samostatných stezek: prostor je již dnes relativně spojitý, avšak na mnoha místech s bariérami schodišť, příliš úzkými a ostře zalamanými cestičkami, často nepřehlednými a bez dostatečného napojení na vozovky

Nové Strašnice – Solidarita

- stabilizované jednotně řešené území s řadovými domky a bytovými domy s velkým podílem zeleně
- v současnosti řešeno jako zóna 30 s jednosměrnými komunikacemi a hlavní komunikací v severojižní stopě středem území (ulice Solidarita a Turnovského)
- v rámci výhledových stavebních úprav žádoucí celkové stavební zklidnění zejména křižovatek i dlouhých mezikřižovatkových úseků a zajištění



plošné obousměrné prostupnosti všech ulic pro jízdní kola ve společném provozu s ostatními vozidly

- žádoucí dílčí stavební a dopravně-organizační úpravy pro zajištění lokálních propojení společně ve sdíleném prostoru s chodci zejména mezi ulicí Dětská a Bečvářova, resp. Saratovská, a v rámci historické cesty se stromořadím v prodloužení ulice Novostrašnická

Strašnice – severně od stanice metra

Strašnická

- stabilizované území s tradiční blokovou zástavbou převážně vícepodlažních obytných domů v severní a východní části, zahradních viladomů v jižní části a částečně solitérními bytovými domy v západní části
- urbanistickou páteří území je ulice Starostrašnická s nově legalizovaným průjezdem jízdních kol společně s tramvajemi, některé navazující ulice jsou v režimu zóny 30, téměř všechny ulice jsou jednosměrné
- žádoucí je plošné rozšíření zón 30 na celou síť navazujících ulic a odstranění alespoň některých nejméně příznivých jednosměrností pro jízdní kola (zejm. Krátká, Nad Primaskou, Mrštíkova a Saratovská)
- z celkového dopravně-urbanistického hlediska je vhodné prověřením přehodnocení automobilového průtahu mezi Vinohradskou a V Olšínách ulicemi Nad Olšinami, Pod Rapidem, Nad Primaskou, Irkutská a Za Strašnickou vozovnou: zrušení hlavních a vedlejších komunikací a zahrnutí do zóny 30 s předností zprava, včetně zklidňujících úprav zejména v křižovatkách (přednostně stavebním provedením)

Strašnice (V Olšínách – Průběžná – Úvalská – Na Padesátém)

- převážně stabilizované území s velmi nesourodou strukturou zástavby (rodinné domy, tradiční bytové domy, solitérní i deskové panelové domy atd.) a velmi neintuitivní uliční a komunikační sítí
- v rámci základních obslužných ulic (V Rybníčkách, K Rybníčkům, Kolovratská, Dubečská a Štěchovická) žádoucí pouze lokální nebo liniové zklidňování s ponecháním hlavní

komunikace, zpravidla bez zvláštních opatření pro cyklodopravu

- v rámci sítě ostatních ulic plošné snížení maximální rychlosti na 30 km/h (zpravidla formou zón 30) a s odstraňováním jednosměrných průjezdů min. pro jízdní kola (zejm. Pod Strání, Nučická, Žernovská atd.)

Skalka

- převážně stabilizované území s rozvolněnou zástavbou sídliště zejména v severní části a zástavbou rodinných domů s jasně vymezenou čitelnou uliční sítí
- v rámci ulic Na Padesátém a Přetlucká zachovat hlavní komunikace s doplňováním integračních opatření, všechny ostatní ulice plošně součástí zóny 30 (případně lokálně obytné zóny)
- odstraňování jednosměrných komunikací min. pro jízdní kola, zejm. ulice Olešská, Křenická a Jevanská
- zajištění lepší prostupnosti území a parametrů v rámci cestní sítě sídliště a parkových ploch, ve sdíleném prostoru s chodci



Území parková, krajinná a sportovní

Botič ve Vršovicích

- v současnosti dílčí úseky zajišťující pěší a cyklistickou prostupnost, v různorodé kvalitě provedení
- potřebná revitalizace současných úseků a jejich propojení, zejména v návaznosti na Prahu 2, při křížení ulic U Vršovického nádraží, Petrohradská, Vršovická a U Seřadiště, v rámci trvalého by-passu ulic Petrohradská a prodloužením ulice Sámova a doplnění lávky přes Botič mezi Přípotoční a Ukrajinskou

Heroldovy sady

- potřebné zachovat volnou prostupnost parku pro chůzi i jízdu na kole, a to zejména mezi ulicí Holandská a Estonská, resp. v koridoru ulice Norská
- vhodné dílčí úpravy cestní sítě zajišťující lepší parametry pro sdílení prostoru pro chodce a cyklisty (přehlednost, šířka cest), zejména v rámci výhledové celkové revitalizace parku

Eden – sportoviště

- rozsáhlý areál venkovních hřišť a sportovišť, sportovních hal, koupaliště apod. s oplocením vymezujícím území o rozměrech cca 700 x 400 m
- v současnosti území veřejnosti částečně přístupné pěšky s časovým omezením
- velmi žádoucí zajištění volné prostupnosti území pěšky i na kole min. v denní dobu v severojižním směru mezi Vladivostockou a Pod Altánem středem území v rámci současných cest (západně od sportovní haly a lehkootletického stadionu) a při jeho západním okraji formou nového propojení (východně od Synot Tip Areny), včetně propojky mezi nimi v severní třetině území
- velmi vhodné zlepšení orientace a navádění na tato propojení, zejména pak v souvislosti se zprostupněním ulice Pod Altánem a výstavbou drážní promenády

Záběhlíce a Trojmezí – přírodní a volnočasové území

- převážně nezastavěné zachované krajinné území s relativně omezenou prostupností:

v oblasti Trojmezí je hlavní překážkou volné prostupnosti relativně řídká cestní síť v kombinaci se zemědělskou krajinou, podél Botiče pak samotný vodní tok s řídkými příčnými vazbami a soukromými pozemky, zpravidla uzavřenými nepřístupnými areály

- zachovat přírodní charakter území i možnost rekreace a odpočinku, neznemožnit jízdu na kole po současných cestách a pěšinách,
- zlepšit prostupnost celého území: v rámci celkové revitalizace území nebo jen jednotlivých cest je žádoucí zachovat a dotvořit síť cest v současném, resp. historickém rozsahu krajinně citlivým způsobem, tj. zejména nevytvářet stezky s odděleným provozem, s dlažbou, obrubníky a jiným „technickým“ tvaroslovím; používat především zpevněný mlatový povrch s výjimkou nejvýznamnějších tranzitních propojení, kde je přípustné použití např. živičného povrchu;
- revitalizace cestiček a pěšin provádět pouze pomocí přírodních a přírodně-blízkých úprav se zohledněním možného průjezdu na kole
- veřejné osvětlení je vhodné revitalizovat a doplnit pouze v přímé návaznosti na zástavbu a areály (např. v oblasti Hamerského rybníka), naopak nežádoucí je jeho výstavba v zachovaném krajinném území Trojmezí
- jmenovitě je klíčové zejména zajištění kontinuální prostupnosti údolím Botiče (průchodu a průjezdu území po cyklotrase A 23), tj. úpravami v ulici K Vodě u Hamerského rybníka a jejímu přímému propojení do ulice U Záběhlického zámku a dále pak v koridoru současné pěšiny přes pole na cestu do Hostivaře a nové přemostění Botiče na hranici MČ Praha 10 a MČ Praha 15;

Malešický park

- po celkové revitalizaci ponechat jeho provedení s minimalizací dopravně-organizačních opatření (zejména minimální fyzické přítomnosti dopravního značení)
- jízda na kole je plošně povolena na všech cestách, přičemž několik hlavních cest je přednostně určeno pro průjezd parkem a naopak pro volnočasové sportovní využití je zde přímo vybudována okružní trasa

Malešický lesopark

- relativně udržované, ale částečně zanedbané

- přírodní území se základní sítí cest a pěšin
- zachovat volnou prostupnost území pro chůzi i jízdu na kole, žádoucí provést celkovou krajinnou revitalizaci včetně úprav a dotvoření cestní sítě společné pro pěší a cyklistický pohyb: základní stávající severojižní vazba mezi sídlištěm Jarov a Malešickým parkem a z části nová cesta po severní hranici nové zástavby vhodná přednostně v živichém provedení včetně veřejného osvětlení, revitalizace cesty souběžně nad železniční tratí taktéž v živici, ale bez VO, ostatní cesty přednostně přírodně-blízkém provedení (např. mlatové apod.)
 - klíčové je šetrné dotvoření rozhraní nové zástavby a lesoparku, řešení majetkoprávních vztahů a překonání železniční trati

Gutovka, stanice metra Strašnická a okolí

- území tvoří zejména:
 - volně přístupné, převážně parkové plochy, z části revitalizované a z části vyžadující revitalizaci, s různorodou cestní sítí
 - uzavřený, časově omezeně-přístupný volnočasový areál Gutovka
 - povrchový vestibul stanice metra Strašnická se zpevněnými plochami a podchodem pod ulicí V Olšinách
- podstatou úprav je zejména zachování a doplnění základní sítě cest a sdílených prostorů pro pěší a cyklistický pohyb pro zajištění prostupnosti mezi jednotlivými ulicemi ohraničujícími území, stanicí metra a okolní zástavbou, resp. pro dotvoření základního systému skeletu chráněných cest na území Prahy 10
- většina potřebných změn bude vyžadovat komplexní přístup v rámci celkových úprav veřejných prostranství (zejména parkových), uspokojivé řešení pouhou výstavbou bezmotorové infrastruktury zde převážně není možné

Bohdalec – lesopark

- ponechat přírodní charakter území – neprůjezdné cílové území pro rekreaci a odpočinek;
- neznemožnit terénní jízdu na kole po pěšinách; v rámci případné revitalizace podpořit možnost šetrné jízdy v terénu po pěšinách pomocí přírodních a přírodně-blízkých úprav

uzavřené areály

Státní zdravotní ústav

- v současnosti prakticky neprostupný uzavřený areál
- s ohledem na umístění a velikost areálu by jeho zprostupnění mělo význam zejména pro pěší pohyb, pro cyklistickou dopravu má význam pouze jako cílové území

Fakultní nemocnice Královské Vinohrady

- významný areál tvořící částečnou bariéru v pohybu územím: v současnosti přístupný pro veřejnost přes den především pro cílovou dopravu (v případě zejm. motorových vozidel)
- vhodné zajištění legálního průjezdu na jízdním kole v delším časovém rozmezí v rámci současné komunikační sítě mezi ulicemi Šrobárova a Litevská, včetně případných dílčích stavebních úprav
- v rámci severovýchodní části areálu vhodné prověřit zřízení bezmotorové cesty podél jižní hřbitovní zdi pro zajištění propojení ulic Šrobárova a Pod Rapidem v souvislosti s výstavbou traumacentra (podrobněji viz kapitola plánované a připravované projekty)

Vinohradský hřbitov

- v současnosti prakticky neprostupný uzavřený areál
- s ohledem na funkci a způsob založení je zajištění volnější bezmotorové prostupnosti přes toto území prakticky vyloučené



transformační území

Bohdalec, Slatiny, V Korytech

- zanedbané bariérové území s dílčími hodnotnými prvky vhodnými k zachování i v rámci výhledové postupné komplexní přestavby
- v současném stavu je v území na drtivé většině uliční a cestní síť plošně snížena rychlost na 30 km/h, z důvodu obtížné orientace v území jsou na jaře 2014 proznačeny základní cyklotrasy pro průjezd územím, jednosměrných komunikací je minimum a ty klíčové bariérové již byly odstraněny
- do doby celkové konverze částí nebo celého území mají smysl zejména opravy povrchů některých základních cest (ovšem často komplikované soukromým vlastnictvím) nebo legalizace průjezdu po asfaltové cestě podél železnice mezi ulicemi Nad Vršovskou horou a Záběhlickou, resp. Podle Náhonu u Chodovské, včetně fyzického zajištění nezbytných napojení (např. stávající propojení mezi ulicemi Na Slatinách a Litochlebskou je nutné vnímat jako provizorní, výhledově se předpokládá jeho přeložení do alternativní trasy blíže Slatinskému potoku na základě podrobnějšího prověření)
- v rámci celkové konverze území je nezbytné zajistit plnohodnotnou obsluhu území pro pěší i cyklistický pohyb formou sítě chráněných cest, integrovaných koridorů a plošného zklidňování na zbytku uliční sítě
- klíčová chráněná propojení:
 - východo-západní osa jižně podél železničního koridoru
 - podél Slatinského potoka (včetně zachování přírodního charakteru území)
 - severo-j jižní osa mezi Edenem a Chodovskou ulicí
 - propojení drážní promenády a Slatin, resp. ulice V Korytech
 - východo-západní osa mezi ulicemi Průhonickou a Bohdalcem
- klíčové integrované koridory:
 - všechny současné i nové významné urbanistické a dopravní osy
- plošné zklidňování:
 - veškerá ostatní uliční a cestní síť mimo integrované koridory

produkční území

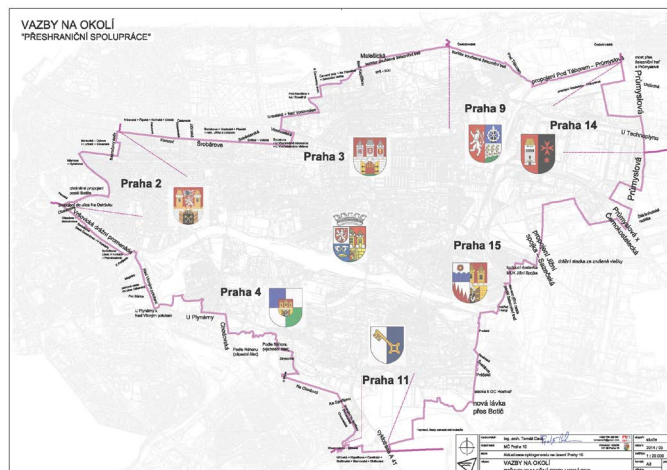
oblast Malešice a Depo Hostivař

- rozsáhlé výrobní, dopravní, komerční a logistické monofunkční areály s prostupností území omezenou na několik základních ulic, resp. komunikací
- integrační opatření má s výjimkou Černokostelecké ještě smysl případně realizovat v přiměřeně nižší hustotě provádění (tj. cyklistické pruhy vyhrazené a víceúčelové s občasným vyznačením symbolu jízdního kola, nikoliv souvislé piktogramové koridory) v rámci komplexějších dopravně-organizačních úprav zejména v rámci dvojice ulic Tiskařská a Teplárenská a v návazném úseku Sazečské;
- u většiny ostatních ulic je podstatné zajistit jejich legální a fyzickou průjezdnost (například v jižní části Sazečské, u kolonie U Obecní cihelny apod.), s ohledem na relativně nízké intenzity a charakter provozu zde není nutné doplňovat zvláštní opatření ani plošně snižovat rychlost na 30 km/h
- v rámci navazující cestní sítě není žádoucí vytvářet samostatné oddělené cyklistické stezky, ale revitalizovat a dotvářet síť cest a stezek společně s pěším pohybem, např.:
 - mezi Černokosteleckou a areálem České pošty
 - v návaznosti na Depo Hostivař a Novostrašnickou, resp. Pelyňkovou
 - mezi Rabakovskou, Sazečskou a Radiovou, resp. zrušenou železniční vlečkou
 - na severní straně v rámci krajinného území mezi Niederleho a Průmyslovou
- v návaznosti na velké dopravní stavby v území je klíčový jejich způsob řešení s požadavkem na městotvornost provedení včetně řešení cyklistické dopravy, jedná se zejména o úpravy v koridoru stávající Průmyslové ulice, v oblasti výhledové východní sekce městského okruhu a terminálu veřejné dopravy u Depa Hostivař (viz samostatné kapitoly)



Vazby na okolí a „přeshraniční spolupráce“

V této kapitole jsou zahrnuty všechny současné i výhledově předpokládané vazby a propojení ve vztahu k okolním městským částem jako podklad pro vzájemnou spolupráci. Bodově jsou popsány doporučené požadavky MČ Praha 10 na území sousedních městských částí ohledně řešení cyklistické dopravy a rekreace pro zachování a zlepšení vzájemného propojení. V některých případech je nezbytná přímá kooperace a koordinace záměru s jednou městskou částí, případně dokonce i s více městskými částmi najednou.



Vazby a přeshraniční spolupráce samostatně s jednotlivými městskými částmi:

Praha 2:

Bezručovy sady

- zachovat legální provoz jízdních kol ve sdíleném prostoru s pěšími v rámci parkových cest i uliční sítě

Moravská – Dykova + Lužická + Slovenská

- vhodné řešit jako zónu Tempo 30, optimálně s obousměrným provozem jízdních kol
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 2 a Praha 10**

Máchova + Rybalkova

- vhodné řešit jako zónu Tempo 30, optimálně s obousměrným provozem jízdních kol
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 2 a Praha 10**

chráněné propojení podél Botiče

- velmi potřebné dotvoření kontinuálního propojení pomocí nové parkové cesty severně od Botiče od stávající lávky po ulici Perucká, včetně přesmyku do podjezdu pod železniční trať

Perucká

- žádoucí zachovat obousměrný provoz min. pro jízdní kola, vhodné zklidnění

Praha 3:

Korunní

- žádoucí zachování současného obousměrného provozu jízdních kol (v případě dopravně-organizačních úprav), cyklotrasa A 231

Perunova

- v rámci severojižní cyklotrasy i lokální dopravní obsluhy žádoucí řešit bezpečné napojení cyklistického provozu z Chorvatské při zachování neprůjezdnosti pro automobilovou dopravu
- vhodné řešit jako zónu Tempo 30

Nitranská + Řipská + Kolínská + Libická

- vhodné řešit jako zónu Tempo 30, optimálně s obousměrným provozem jízdních kol

Čáslavská

- vhodné řešit jako zónu Tempo 30, optimálně s obousměrným provozem jízdních kol

Květná + Votická

- vhodné řešit jako obytnou zónu s obousměrným provozem jízdních kol

Boleslavská

- vhodné doplnění (prodloužení) integračních opatření a napojení



Korunní

- žádoucí dokončit napojení v rámci křižovatky se Šrobárovou ulicí
- zachovat možnost vzájemného míjení jízdních kol a všech ostatních vozidel, nezřizovat fyzické oddělení tramvajového pásu (bumlíky)

Šrobárova

- žádoucí zajištění obousměrného provozu jízdních kol v celé délce
- min. vybrané úseky včetně návazností vhodné řešit jako zónu Tempo 30

Šrobárova + Hradecká + Písecká + nám. Jiřího z Lobkovic

- vhodné řešit jako zónu Tempo 30 s obousměrným provozem jízdních kol
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 3 a Praha 10**

Šrobárova + U Vinohradské nemocnice

- vhodné řešit jako zónu Tempo 30 s obousměrným provozem jízdních kol
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 3 a Praha 10**

Soběslavská

- v rámci severojižní vazby vhodné zachovat vyhrazený BUS+cyklo+TAXI pruh
- prověřit možnost jízdy na kole ve stoupání nejen ve vozovce, ale také legalizací možného pojiždění východního chodníku

Vinohradská

- v případě rozsáhlejších úprav uličního profilu žádoucí zajistit plnohodnotnou integraci cyklistické dopravy včetně příčných vazeb, vyšší stupeň oddělení od automobilové dopravy je žádoucí zejména ve stoupání, cyklotrasa A 24

Izraelská + Nad Vodovodem

- zachovat obousměrný provoz min. jízdních kol a veřejné dopravy,
- prověřit dílčí zklidňující úpravy a zejména chráněné napojení k ulici Jana Želivského

Pod Kapličkou + Na Třebešíně

- vhodné řešit jako zónu Tempo 30 s obousměrným provozem jízdních kol
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 3 a Praha 10**

K Červenému dvoru

- vhodné prověřit možnosti doplnění integračních opatření

Červený dvůr + Na Třebešíně + železniční vlečka

- rozvojový záměr se nachází na území MČ Praha 3, v rámci navazující komunikační sítě vhodné řešit jako zónu Tempo 30 s obousměrným provozem jízdních kol
- vlečku přeměnit na komunikaci pro pěší a cyklistický provoz
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 3 a Praha 10**

Nad Kapličkou

- vhodná revitalizace povrchů, vyznačená cyklotrasa A 244

koridor současné železniční trati

- v případě jakýchkoli zásahů (přestavba na Jarovskou spojku, tramvajová trať apod.) nezbytné plnohodnotné kontinuální řešení pro pěší a cyklistickou dopravu, jako chráněný a popř. též integrovaný koridor, včetně příčných návazností
- v současném stavu je zejména potřebné řešit nejproblematictější příčnou vazbu v oblasti současného „divokého“ křížení železniční trati mezi Habrovou a malešickým parkem
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 3 a Praha 10**

Malešická

- vhodné řešit kontinuálně jako integrovaný koridor

SPŠ + SOU (Střední průmyslová škola + Střední odborné učiliště společného stravování)

- vhodné zajistit přímé napojení obou areálů, resp. severojižní propojení
- v současnosti velká plošná bariéra (pro pohyb mezi ulicí Na Jarově a sídlištěm Malešice, resp. pro příchod a příjezd do obou areálů od oblasti Jarova)



Praha 4:

Otakarova

- žádoucí zachovat, resp. doplnit integrační opatření, zejména v souvislosti s rekonstrukcí TT, obnovou SSZ a následně i výstavbou metra D
- v rámci východního ramene křižovatky s ulicí Na Zámecké prověřit doplnění příčné pěši a cyklistické vazby (místa pro překonání vozovky)

Ctiradova + Mečislovova

- v souvislosti s Vršovickou drážní promenádou zajistit napojení na uliční profil
- vhodné řešit jako zónu Tempo 30 s obousměrným provozem jízdních kol

Bartošková (úsek Čestmírova – V Horkách)

- v souvislosti s Vršovickou drážní promenádou zajistit napojení na uliční profil
- vhodné řešit jako zónu Tempo 30 s obousměrným provozem jízdních kol

Bartošková (úsek V Horkách – Petrohradská)

- v rámci západního chodníku žádoucí chráněné propojení ve sdíleném prostoru s chodci v návaznosti na propojení v současném železničním areálu a přesmykem v Petrohradské ulici.
- ve vozovce vhodná integrační opatření

K Podjezdu

- vhodné prověřit řešení jako zónu Tempo 30 s obousměrným provozem jízdních kol

Nad Vinným potokem

- ve vozovce velmi vhodná integrační opatření

Magistrů + Pod Stárkou

- vhodné řešit jako zónu Tempo 30 s obousměrným provozem jízdních kol

parková cesta do ulice Děkanská

- vhodné zachovat možnost průjezdu ve sdíleném prostoru s chodci

U Plynárny x Nad Vinným potokem

- v případě zásahů do železniční trati a mostních konstrukcí žádoucí prověřit možnost pěšího a cyklistického propojení od lesoparku Bohdalec na uliční profil, resp. dále směrem k Michli

U Plynárny

- žádoucí revitalizovat stezku pro chodce a cyklisty v jižní straně uličního profilu, vhodné rozšíření a odstranění sloupů (zejm. VO a trakce)
- ve vozovce zachovat obousměrný provoz jízdních kol, vhodné zajistit bezkolizní míjení s tramvaji a ostatními vozidly v co největším rozsahu, zejména ve stoupání

Chodovská

- vhodné zajistit integrační opatření ve vozovce a doplňkový pohyb v rámci chodníkových ploch
- klíčové zajistit bezpečné řešení pro bezmotorový pohyb v rámci MUK s Jižní spojkou a Spořilovskou minimálně ve vazbě na Sídliště Spořilov I, optimálně také na sídliště Spořilov II. (v rámci koridoru pro veřejnou dopravu)

Podle Náhonu (západní část)

- zajištění napojení a spolupráce na legalizaci bezmotorového propojení podél železniční trati k ulici Nad Vršovskou horou

Podle Náhonu (východní část)

- zajištění napojení k připravované lávce přes Botič vedle seřaďovacího nádraží (cyklotrasa A23, připravovaná akce TSK)
- v uličním profilu i navazující uliční síti vhodné řešit jako zónu Tempo 30 s obousměrným provozem jízdních kol

Zárybníčná

- vhodné zachovat napojení na cestní síť a doplnit bezbariérové propojení do sadových (parkových) ploch v místě současného schodiště na konci cesty
- v uličním profilu i navazující uliční síti vhodné řešit jako zónu Tempo 30 s obousměrným provozem jízdních kol

U Mlýna + Na Chodovci

- vhodné dotvořit cestní síť včetně bezbariérových bezmotorových propojení v rámci sadových (parkových) ploch a jejich napojení na uliční profily
- nezbytné řešit jako součást celkové koncepce sadových (parkových / krajinných) úprav



Ke Spořilovu

- vhodné zklidňování provozu ve vozovce
- v případě celkové přestavby profilu vhodné prověřit možnost vytvoření doplňkové možnosti chráněného průjezdu ve sdíleném prostoru s chodci, resp. integračních opatření ve stoupání

propojení Ke Spořilovu – Choceradská

- vhodné prověření možnosti realizace doplňkového bezmotorového (optimálně nejen pěšího, ale i cyklistického) propojení mezi oběma ulicemi v prostoru vyšlapané cesty mezi bytovým domem se supermarketem a garáží na jedné straně a zahrádkářskou kolonií na straně druhé, včetně navázání na cestu k nádrži

Choceradská

- vhodné prověřit řešení jako zónu Tempo 30, žádoucí zachování obousměrného provozu min. jízdních kol

Praha 9:

Pod Tábořem

- vhodné celkové zklidnění a prověření doplnění integračních opatření
- s ohledem na dotvoření sítě chráněných tras vhodný chodník umožňující doplňkový průjezd na kole ve sdíleném prostoru s chodci

koridor současné železniční trati

- v případě opuštění současné železniční trati velmi vhodná konverze viaduktu na drážní promenádu – stezku pro chodce a cyklisty
- v současném stavu je zejména potřebné řešit podjezd pod železniční tratí u Jarova: žádoucí je dotvoření cestní sítě mezi cestou v lesoparku a ulicí Českobrodská, včetně nezbytné koordinace s dalšími záměry v území (zejména Jarovská spojka a městský okruh)
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 9 a Praha 10**

Českobrodská

- žádoucí řešit kontinuálně jako integrovaný koridor s doplněnou chráněnou vazbou
- kritická by v případě realizace byla všechna dosud připravovaná neměstotvorná řešení východní části městského okruhu

Praha 11:

Milínská + Klapálkova + Čenětická + Blažimská + Šternovská + Divišovská

vhodné prověřit řešení jako zónu Tempo 30, žádoucí zachování obousměrného provozu min. jízdních kol potřebné návaznosti na cestní síť Trojmezí, potřebné řešit v rámci ucelené krajinné koncepce

cyklotrasa A 41

žádoucí kompletní rekonstrukce (nová výstavba) povrchu cesty až po sídliště Kulatý Chodovec (včetně)

Praha 14:

U Technoplynu

- vhodné zklidňující úpravy pro průjezd ve vozovce
- na konci ulice vybudování stezky na Jahodnici (cyklotrasa A23, připravovaná akce TSK)

Objízdna

- zachování obousměrné průjezdnosti min. pro jízdní kola

most přes železniční trať u Průmyslové

- velmi vhodná rekonstrukce a revitalizace, resp. dotvoření navazující cestní sítě



Praha 15:

Trojmezí, Sady zahradnické mládeže

- potřebná revitalizace základní cestní sítě
- potřebné řešit v rámci ucelené krajinné koncepce (podrobněji viz popis lokality)

nová lávka přes Botič

- přímo na hranici obou městských částí je žádoucí zajistit bezbariérové pěší a cyklistické propojení přes Botič, včetně navazujících cest (na jižním břehu k hlavní cestě s cyklotrasou A 23, na severním břehu na konec zaslepené ulice Mattioliho
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 15 a Praha 10**

stezka k OC Hostivař

- potřebné zachovat současnou společnou stezku pro chodce a cyklisty i v případě dalšího rozvoje území

Práčská

- vhodné doplnění integračních opatření

Švehlova

- vhodné doplnění integračních opatření

Strašnická

- žádoucí zachovat obousměrný provoz alespoň pro jízdní kola
- prověřit možnosti zklidnění a případného zavedení zóny 30
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 15 a Praha 10**

Pražská

- nezbytné zachovat obousměrný provoz min. pro jízdní kola
- vhodné prověřit možnosti celkového zklidnění a případného doplnění integračních opatření (nebo zavedení zklidněné zóny 30 v zástavbě, resp. v souvislosti s rozvojem území)
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 15 a Praha 10**

severo-jihní cesta podél železniční trati

- nezbytné zachovat jako bezmotorové propojení (cyklotrasa A 233)

mokřad Triangl

- cesta (pěšina) a možnosti přírodně-blízkých úprav propojení mezi železničním mostem a východním propustkem pod železniční tratí (k diskusi, zda pouze pro pěší, nebo též pro cyklistický pohyb)
- možnost prověření zpřístupnění mokřadu lávkou přimknutou k rekonstruovanému železničnímu mostu, pouze pěší nebo pěší a cyklistické propojení (na území Prahy 10)

budoucí MÚK Jižní Spojka

- žádoucí revitalizace bezmotorového propojení podél Rabakovské (zachovat současná integrační opatření i souběžnou stezku)
- revitalizovat překonání Rabakovské i navazující cestní sít včetně jejího dotvoření směrem k mokřadu Triangl a ke Klučovské západním směrem i k Sazečské a Radiové směrem východním
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 15 a 10**

dražní stezka ze zrušené vlečky

- revitalizace koridoru zrušené železniční vlečky na dražní stezku
- klíčový je zejména úsek přemostění Jižní spojky (cyklotrasa A 43) a napojení po ulici Radiová (cyklotrasa A 237), velmi vhodná by však byla přestavba na nové využití celého zrušeného úseku v rámci revitalizace území

propojení Jižní spojka – Sazečská

- zajistit legální prostupnost přes soukromý areál, včetně optimalizace (revitalizace) přemostění vlečky metra (cyklotrasa A 43)
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 15 a Praha 10**

Průmyslová x Černokostelecká

- potřebné zlepšení podmínek pro bezmotorový pohyb územím, zejména zachovat a dotvořit cestní síť pro pěší pohyb s možností sdílení prostoru pro jízdu na kole
- v koridoru Černokostelecké žádoucí zachování a doplnění integračních opatření

Štěrboholská radiála

- podél Štěrboholské radiály žádoucí dotvořit poptávanou cestu pro bezmotorový pohyb
- vhodné doplnění propojení Zamenhofova – K Učilišti přemostěním min. pro bezmotorový pohyb



Vazby a přeshraniční spolupráce s více městskými částmi najednou:

Praha 2 + Praha 4:

propojení do ulice Na Ostrůvku

- umožnit historické propojení a prostupnost území mezi Botičem a náspem žel. trati, nyní znemožněné oplocením soukromého pozemku
- řešení možné v historickém koridoru majetkoprávně nebo novým propojením ve svahu, v koordinaci s vršovickou drážní promenádou
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 2, Praha 4 a Praha 10**

Vršovická drážní promenáda

- propojení Vršovického nádraží do ulice Bělehradská, podrobněji viz samostatnou kapitolu

Praha 4 + Praha 11:

Choceradská – Milínská

- mezi Choceradskou a Minskou žádoucí revitalizovat cestní síť jako sdílený prostor pro pěší a cyklistický pohyb a zajistit bezbariérovou návaznost zejména na ulici Milínská
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 4, Praha 11 a Praha 10**

Praha 9 + Praha 14:

- propojení Niederleho – Průmyslová
- vhodné vytvoření cesty pro bezmotorový pohyb, optimálně jako součást širších krajinných úprav

propojení Pod Táborem – Průmyslová

- vhodné vytvoření, resp. obnovení cesty pro bezmotorový pohyb, optimálně jako součást širších krajinných úprav
- dotvoření cestní sítě i v severojižním směru, včetně revitalizace stávajícího historického přemostění železniční trati
- vhodné řešit celé území komplexně, cestní síť jako součást krajinných úprav
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 9, Praha 14 a Praha 10**

Praha 14 + Praha 15:

Průmyslová

- žádoucí koordinovaný koncepční přístup pro celý koridor Průmyslové, zejména s ohledem na aktuální požadavky na její zkapacitnění pro automobilovou dopravu
- základní princip: kontinuální obousměrná bezmotorová propojení na obou stranách uličního, resp. komunikačního profilu, optimálně jako stezky pro chodce a cyklisty šířky min. 3,0 m, lokálně možné jako zklidněný sdílený prostor s obslužnou motorovou dopravou
- preference městotvorných úrovněových křížení, jako součást komplexního řešení souvisejících veřejných prostranství
- **nezbytná spolupráce MČ Praha 14, Praha 15 a Praha 10**



Parkování jízdních kol

Úvod

V rámci aktualizace cyklogenerelu je problematika cyklodopravy v klidu řešena pouze rámcově.

Obecným principům, typům a způsobům provedení možného parkování se podrobněji věnují samostatné materiály, například metodika CDV (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.).

V současnosti připravované nové Pražské stavební předpisy (PSP) zároveň dávají obecné doporučení pro výstavbu parkovací infrastruktury:

§ 34 Požadavky na odkládání jízdních kol

(1) Stavby se obvykle vybavují plochami k odkládání jízdních kol s kapacitou dle konkrétního záměru a umístění stavby. Zejména se zřizují plochy pro odkládání jízdních kol návštěvníků u staveb občanské vybavenosti.

(2) Plochy pro odkládání jízdních kol návštěvníků se zřizují jako veřejně přístupné a musí umožnit uzamčení jízdního kola. Místa pro uschování jízdních kol trvalých uživatelů staveb se zpravidla zřizují mimo veřejně přístupný prostor.

(PSP, veřejně přístupná pracovní verze k připomínkám, leden 2014)

V následujících odstavcích naznačeno především krátkodobé a střednědobé parkování ve veřejném i poloveřejném prostoru.

Typ stojanu

Typově je vhodné používat pražský standardní typ stojanu tvaru převráceného „U“, resp. „n“ (který v případě žádosti MČ a dostatku finančních prostředků realizuje TSK Praha) nebo funkčně obdobný typ stojanu, který je bytelný a umožňuje bezproblémové stabilní opření jízdního kola se zamčením rámu i obou kol. Stojany a stojanová hnízda i jejich okolí musejí umožňovat bezproblémovou manipulaci s jízdním kolem a měly by být umístěny co nejbližší požadovanému cíli tak, aby nevhodně neomezovaly pěší provoz, nenacházely se v přirozených vodicích liniích pro nevidomé (například u fasády domů) apod. Nemusejí být osazeny pouze na chodnících či plochách určených především pro chodce, ale s výhodou je lze instalovat i ve vozovce v místech, kde je žádoucí zajistit dostatečné rozhledové poměry a fyzicky zamezit parkování ostatních vozidel, například před křižovatkami a přechody pro chodce.

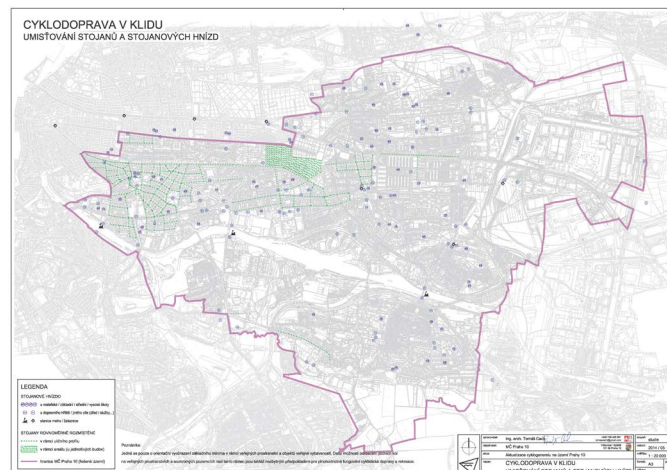
Rozmístění stojanů a hnízd

Plošné rozmístění jednotlivých stojanů je žádoucí v rámci uličních profilů a veřejných prostranství v intenzivně zastavěném polyfunkčním území, zejména v oblasti tradiční blokové zástavby Vršovic a části Strašnic. Rozmístění by mělo být rovnoměrné, s možným lokálním zhušťováním v místech s vyšší koncentrací obchodů, služeb a restauračních zařízení. Stojany budou výrazněji využívány s ohledem na menší docházkové vzdálenosti oproti situaci s několika většími stojanovými hnízdy, od kterých je většina v prostoru rovnoměrně rozprostřených cílů relativně vzdálená a lidé pak raději kola parkují nouzově k jiným prvkům mobiliáře či sloupkům dopravního značení. Instalaci je možné zajišťovat průběžně, nezávisle na dalších záměrech v území (*pozitivní příklad: ulice Starostrašnická*), ale především je žádoucí zajistit jejich automatické doplňování v případě rekonstrukcí komunikací, přestavby veřejných prostranství apod.

Stojanová hnízda (místa s několika kusy stojanů) je vhodné umísťovat k významným zdrojům a cílům cyklodopravy, zejména se jedná o významné instituce a úřady, školská a sportovní zařízení,



kulturní a obchodní centra či důležité uzly veřejné dopravy (B+R). Hlavními uživateli stojanů ve veřejném prostoru budou zejména návštěvníci požadující krátkodobé a střednědobé parkování na dobře viditelném místě, blízkém vstupům do budovy. Pro střednědobé a dlouhodobější parkování je vhodnější zajistit nejlépe kryté parkování v uzavřeném a hlídaném, veřejnosti volně nepřístupném prostoru v rámci objektů a areálů. V případě dostatku prostoru může být vhodné nabídnout v obdobném standardu i místa pro krátkodobé parkování.



Doporučená kapacita parkování B+R u městské a příměstské železnice Praha-Vršovice, Praha-Eden a Praha-Zahradní Město v první etapě (pro každou lokalitu celkem):

- volně přístupná stojanová hnízda na cca 2-3 přístupových místech, a cca 5-10 stojanů
- chráněné úložiště (boxy / úschovna / kombinace) na jednom místě, a cca 10 míst

Na základě reálného provozu může být účelné výhledově kapacitu navýšit.

Doporučená kapacita parkování B+R u stanic trasy metra A (Strašnická, Skalka a Depo Hostivař):

- volně přístupná stojanová hnízda na přístupových místech (cca 1-2x Strašnická, min. 2x Skalka, 1x Depo Hostivař), každá lokalita min. cca 10 stojanů
- na základě reálného provozu může být účelné výhledově kapacitu navýšit nebo doplnit o chráněná úložiště (boxy).





Plánované a připravované záměry v území

Koncepční přístup

Veškeré záměry v řešeném území se více či méně dotýkají bezmotorové dopravy, ať už přímo či nepřímo. Bohužel stále je hlavním problémem částečné nebo úplné opomíjení řešení veřejného prostoru jako celku včetně potřeby zohlednění cyklistické dopravy v rámci každého záměru, ať už se jedná o výstavbu budov, souboru staveb či rozvojová území, přestavby a novostavby komunikací a veřejných prostranství.

Oporou pro řešení cyklistické dopravy na území Prahy jsou zejména tyto schválené a platné dokumenty:

- Usnesení RHMP č. 0544 k Návrhu dalšího rozvoje systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy po roce 2002 z roku 2003
- Vyhláška č. 16/2010 (16. 11. 2010) Nařízení, kterým se vydává Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha pro období let 2010–2012
- Usnesení RHMP č. 1776 ke Koncepti rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. m. Praze do roku 2020 z roku 2010

Další oporou pak může být celkový koncepční přístup k rozvoji veřejných prostranství daný zejména Usnesením RHMP č. 556 ze dne 16.4.2013 ke koncepčnímu přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím a koordinaci investic.

Bez plnohodnotné rozvahy nad fungováním cyklistické dopravy v předmětném území v první fázi záměru a bez rozpracování adekvátně danému stupni PD (urbanistická či urbanisticko-dopravní studie) není zpravidla možné v dalších stupních přípravy zajistit plnohodnotné řešení (v rámci DÚR, DSP apod.). Zároveň však platí, že i v pokročilém stupni projektové přípravy lze mnoho problémů vyřešit nebo alespoň zmírnit jejich dopady, a to dokonce i formou změny před dokončením stavby. Základní specifikace nejčastějších situací a příkladů včetně vhodných opatření je stručně popsána v samostatné příloze (*cyklodoprava a silniční stavby – principy systémového přístupu (2010)*).

Rozvojové projekty

Řešení cyklodopravy musí být nedílnou součástí každé studie již od počátku zadání a zahájení přípravy. Již tato etapa má zpravidla podstatný dopad na stanovení základní prostorově-provozní koncepce prostoru, zejména v případě dopravních koridorů a staveb. Cyklodoprava má zpravidla samozřejmě podřadnou roli ve vztahu k základním rozvahám o formování území (funkčním, kompozičním, strukturou zástavby apod.), avšak hned ve všech navazujících krocích (řešení dopravní obsluhy území apod.) je nezbytné její plnohodnotné zpracování tak jako ostatních dopravních módů, včetně případných zpětných korekcí původního návrhu řešení prostoru či infrastruktury. Přístup „nejprve vyřešit vše ostatní a cyklodoprava se pak buď nějak vejde, nebo ne“ je nepřijatelný.

Základním principem přístupu při utváření prostoru je tedy vyhodnocování každé mezifáze návrhu i z hlediska cyklistické dopravy a případně i rekreace, optimálně v kontextu řešení uspořádání celého veřejného prostranství a jeho návazností. Konkrétní úpravy a opatření je žádoucí navrhovat obdobně jako v území stabilizovaném na základě širšího kontextu – dopravně-urbanistického charakteru. Jako pomocné vodítko lze tedy opět použít kombinaci „klidných a zklidněných území“, „chráněných cest a propojení“ a „integrovaných koridorů“, včetně jejich adekvátního vzájemného propojení a odpovídajících opatření pro každou z těchto kategorií, viz schéma „cyklistická doprava a rekreace v prostoru“ v úvodní kapitole s obecnými principy.

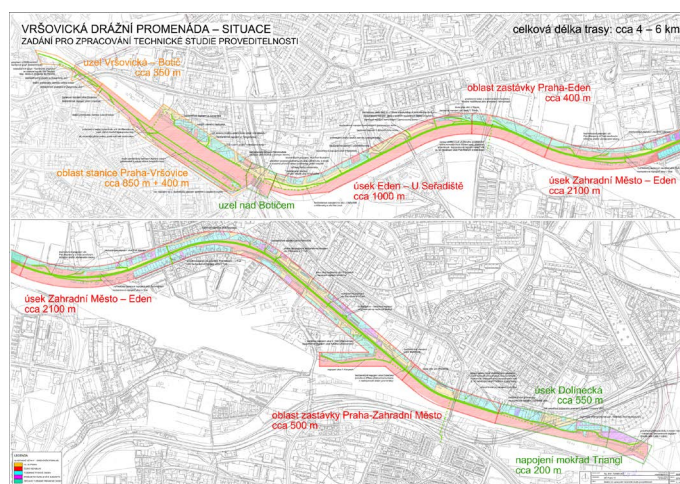
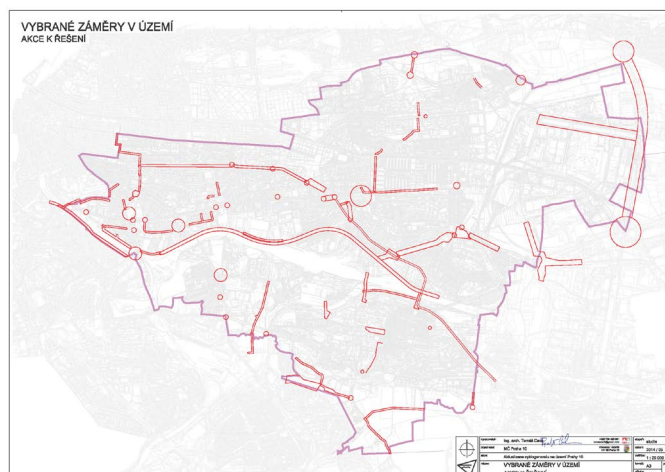
Z hlediska větších oblastí se jedná zejména o rozvojová území Slatin, Bohdalce a Vršovic, případně některých částí průmyslové zóny nebo Záběhlic. Nejvýznamnější velké dopravní stavby a vybrané záměry jsou popsány níže.



Velké dopravní stavby

Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n.

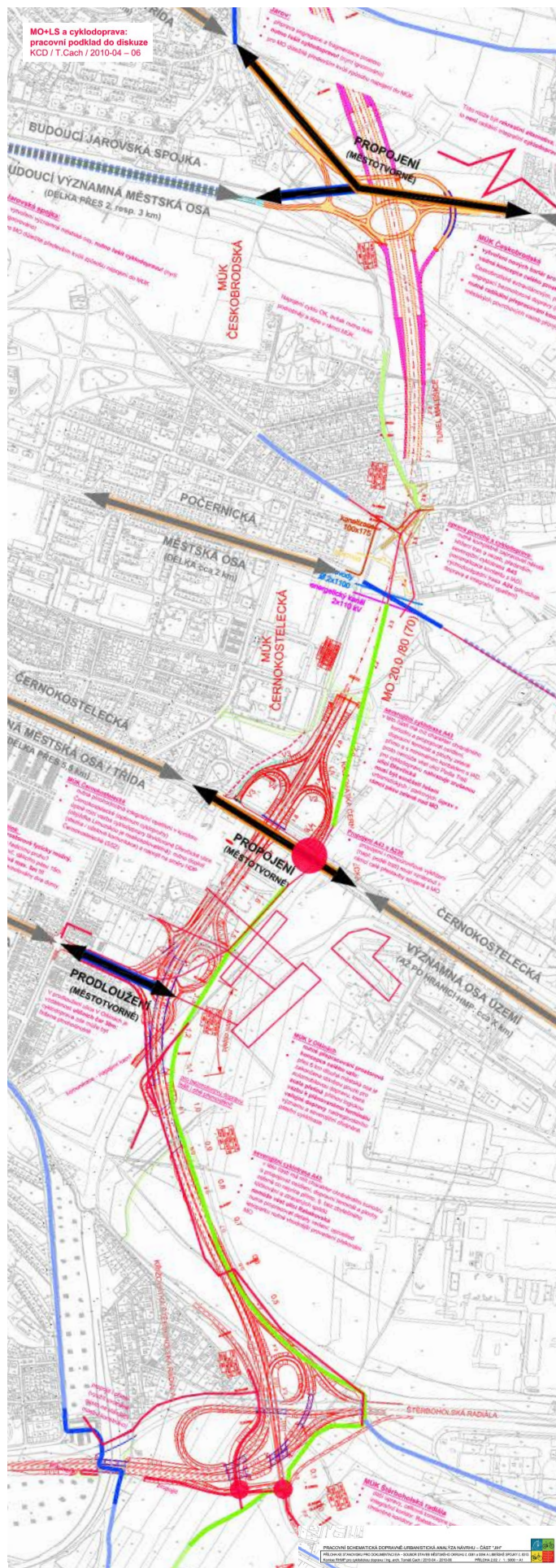
- Klíčové je zahájení koordinační spolupráce na řešení bezmotorové promenády na opuštěném železničním tělese. V opačném případě dojde k nevratné likvidaci tohoto propojení, resp. k výrazně obtížnějšímu a nákladnějšímu řešení.
- Obdobně je nezbytné řešit příčné vazby a návaznosti.
- Investorem je SŽDC, projekt zpracoval SUDOP.
- viz samostatnou přílohu Vršovická drážní promenáda na rušené železniční trati



Městský okruh

– východní část přes Malešice

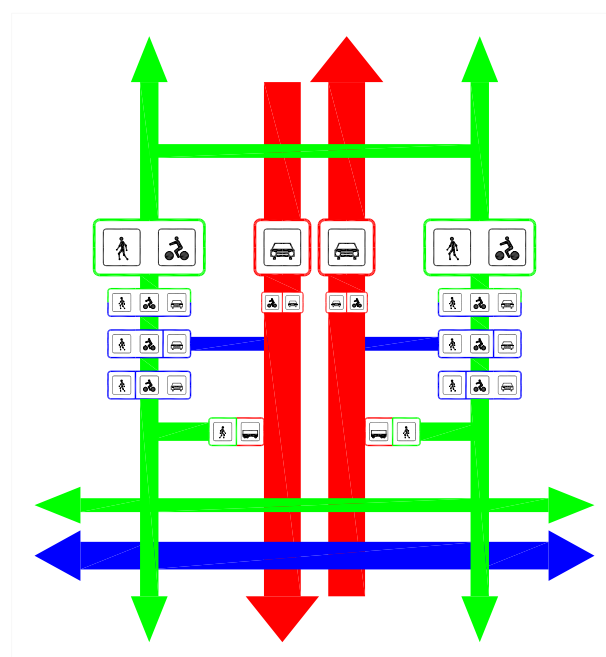
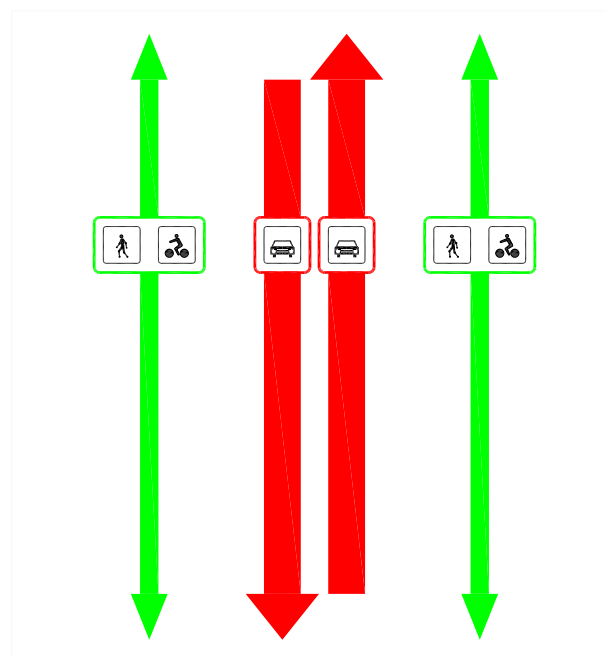
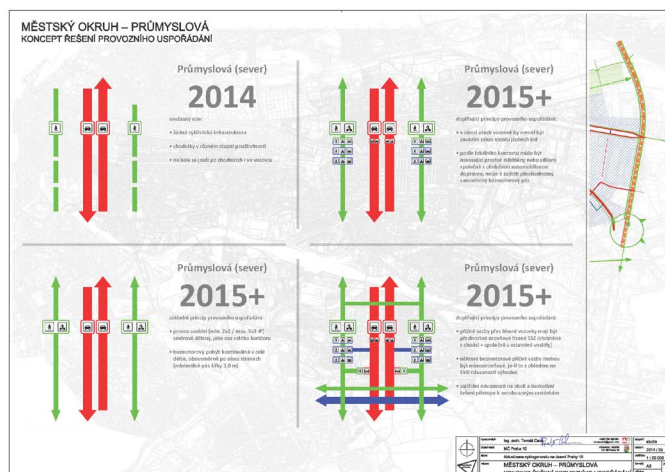
- Pokud by byl tento záměr realizován v dosud zpracované podobě, dojde k nevratnému poškození území s vytvořením významných bariér pro pěší a cyklistickou dopravu.
- S ohledem na aktuální situaci HMP (finanční situace, postupná změna dopravní politiky, nový metropolitní plán apod.) a závěry EIA (podzim 2012) je zřejmé, že na přípravu další projektové dokumentace pro sledování této trasy bude relativně dostatek času.
- Závěry a požadavky na další projekční přípravu ze strany EIA znamenají výrazné přepracování projektové dokumentace tak, aby byly MÚK i další dotčené komunikace a území řešeny šetrně ve vztahu k bezmotorové dopravě a celkovým urbanistickým hodnotám území.
- V souladu s připravovaným metropolitním a strategickým plánem se předpokládá pozdější výstavba komunikačního propojení v této stopě, které by navíc mělo mít převážně městský uliční charakter, včetně řešení křižovek a příčných vazeb.
- Podrobný textový popis původní dokumentace včetně grafických zákresů a schemat je k dispozici v rámci vyjádření KCD k dokumentaci EIA v roce 2010, viz samostatnou přílohu.





Městský okruh – Průmyslová

- V současné době umožňuje tento koridor kontinuální pěší prostupnost v kvalitativně proměnlivém charakteru a alespoň při jedné straně vozovky. Na jízdním kole je možný pohyb buď legálně ve vozovce ve velmi silném nepřívětivém automobilovém provozu nebo nelegálně v rámci souběžných chodníků, cest pěšin s různou vzdáleností od vozovky.
- Zjednodušeně lze konstatovat, že od doby prostorově velkorysého založení Průmyslové ulice se celkové podmínky pro bezmotorový pohyb spíše zhoršují jak rostoucí intenzitou automobilového provozu, tak většinou realizovaných průběžných dílčích provozně-stavebních úprav (výstavba čerpací stanice pohonných hmot, nové napojení areálu apod.), které zpravidla zhoršují směrové i šířkové parametry chodníků, případně je zcela přerušují.
- Tento koridor by měl být v souvislosti s dokončením a zprovozněním severozápadní části městského okruhu (tunelu Blanka) zkapacitněn pro automobilovou dopravu. V roce 2013 byla na základě objednávky TSK prověřována dopravně-inženýrskou studií změna ze současného čtyřpruhového na šestipruhové uspořádání, včetně omezení úrovnových příčných vazeb apod. Bohužel tato studie zcela ignorovala veškeré širší urbanistické vazby a souvislosti, včetně řešení veřejného prostoru i podmínek pro ostatní druhy dopravy.
- Pro další prověřování záměru je nezbytné, aby byly plnohodnotně koncepčně řešeny všechny aspekty a souběžně se zlepšením podmínek pro automobilovou dopravu došlo i k výraznému kvalitativnímu zlepšení a kultivaci celého prostoru, včetně zlepšení podmínek pro jízdu na kole po obou stranách celého koridoru i v příčných vazbách.
- Podrobněji viz samostatný výkres N.10.



Jarovská spojka a železniční vlečka

- Z hlediska cyklistické dopravy a rekreace je možné tento koridor řešit pouze pro bezmotorový pohyb ve standardu chráněné trasy, například i v mezi etapě v případě zrušení železniční vlečky a do doby realizace záměrů výstavby silniční nebo kolejové infrastruktury.
- V případě realizace silničního propojení je nezbytné řešit tuto komunikaci městotvorně, z hlediska cyklodopravy jako integrovaný koridor. Žádoucí je pak zajistit souběžné pěší a cyklistické propojení s provázaností do Malešického lesoparku a zástavby Jarova a Malešic, které nebude v prostorové ani provozní kolizi s realizací tramvajového propojení.

Plánované a připravované projekty (výběr)

Poznámky a podněty zejména z hlediska řešení cyklodopravy (v mnoha případech by bylo vhodnější výrazně odlišné řešení, zejména z hlediska řešení urbanistického nebo veřejného prostoru):

Aquaspol – Půběžná

- zachovat bezmotorové propojení ze severozápadu na jihovýchod v historické stopě Dolínecké ulice, na hranici záměru
- umožnit bezmotorové chráněné propojení (veřejně přístupné, bez omezení) na jižní straně záměru, promenádní podoba dostatečné šířky (min. 3,0 m, optimálně 4-5 m) namísto obloučkovité úzké cesty, včetně napojení na nové ulice a komunikace, neznemožnění doplnění konstrukce lávky a návaznosti na novou stanici Zahradní Město tak, aby propojení zůstalo zachováno i v případě výstavby VRT (objekt lávky přes Průběžnou tak pravděpodobně bude nutné umístit v těsné přímknuté návaznosti na jihozápadní objekt areálu).

BD Žernovská + park

- hlavní promenáda i základní přístupové cesty jako sdílený prostor pro pěší a cyklistický pohyb v klidovém území
- s ohledem na výše uvedené v rámci koncepce parku nezbytné provést úpravy parametrů i směrového vedení cest (bez ostrých zalomení, přímé provázanosti mezi Žernovskou a Nedvězskou
- prověřit řešení Strašinské jako obytnou zónu, s obousměrným provozem jízdních kol

Ecocity Malešice

- základní cestní síť bezbariérová, přednostně pro pěší pohyb, s možným průjezdem jízdních kol (dojezd k domům)
- základní obslužná komunikace jako standardní ulice (tj. oboustranné široké chodníky se stromořadím v celé délce, v režimu zóny 30) nebo obytná ulice (stavebním provedením i režimem obytná zóna)
- zlepšit napojení na cestní síť do lesoparku a malešického parku, v místech napojení a křížení



vozovky se zvýšenou plochou, jako zklidněný sdílený prostor

- základní propojení Malešický park – sídliště Jarov ponechat ve zvykové historické stopě, další doplňkové cesty vhodné

urbanistická studie Bohdalec – BesTen / Loxia

- nedostatečná podrobnost PD, velmi závisí na celkové koncepci rozvoje území Bohdalce a vedení tramvajové trati, resp. nové dopravně-urbanistické osy území

OC Cíl / T12

- základní princip bezbariérového volně pochozího a pojízdatelného prostoru je správný
- žádoucí zajistit vhodné materiálové provedení (protiskluznost), dobré rozhledové poměry (bez nepřehledných míst), legalizaci provozu jízdních kol (např. režim pěší zóny s povoleným vjezdem jízdních kol), vhodné stojany na kola (lze opřít a zamknout rám i obě kola, navrhované zapuštěné stojany jsou zcela nevhodné z hlediska uživatele i údržby)

OC Květ / Quantum

- hlavní prostor „náměstí“ jako sdílený (např. režim pěší zóny s povolenou jízdou na kole), doplnění parkování pro jízdní kola (pohotovostní ve veřejném prostoru i střednědobé uvnitř objektu pro uživatele budovy)
- zklidnění ulice Jabloňová vhodné
- jiné problematiku věci v projektu nesouvisí s cyklodopravou

Plácek Mexická

- vhodnější varianty se zpevněnými plochami namísto trávníku (V1 > V2 > V3)
- řešit celou lokalitu jako sdílený prostor s volným pěším pohybem, žádoucí umožnit průjezd jízdních kol všemi směry (v první etapě minimálně stavebně, nejpozději v etapizaci i dopravním režimem)
- pro lokální pohyb lze očekávat poptávaný niveletně přívětivý průjezd ve stopě současné vozovky Bulharské ulice (problematický způsob umístění vodního prvku, i pro pěší pohyb)

Traumacentrum FNKV

- prověřit zřízení bezmotorové cesty při severní straně záměru, podél jižní hřbitovní zdi (při

výstavbě tohoto záměru nesmí být jeho budoucí zajištění znemožněno):

- min. 3,0 m široká cesta se stromořadím, raději širší; v první etapě – při výstavbě traumacentra – možné pouze stavebně realizovat, ale režim přístupnosti a používání ponechat omezený do doby vyřešení prodloužení západním směrem
- veřejně přístupné bezmotorové bezbariérové propojení ulic Šrobárova a Pod Rapidem by výrazně zlepšilo zejména pěší přístup na Prahu 3m současný areál FNKV a Vinohradských hřbitovů vytváří významnou bariéru;
- zajištění parkování jízdních kol pro zaměstnance uvnitř objektu a pro návštěvníky venku

Zahradní restaurace Skalka

- Navržené řešení úprav veřejného prostoru je zcela nepřijatelné, zejména navržené úpravy cestní sítě a způsob zkapacitnění parkoviště
- Parkové úpravy i cestní síť je žádoucí řešit v přímé koordinaci s celým parkovým pásem západně od ulice Na Padesátém, z celkové koncepce by měla vyplynout i vhodná forma a podoba objektu samotné kavárny.
- V rámci Parkových úprav bude nezbytné zajistit zejména provázanost bezmotorové parkové promenády v místech křížení ulice Na Padesátém a napojení na ulice Rabakovská, Přetlucká a Durerova.

Tramvajová zastávka Průběžná a SSZ:

- Aktuální dopravní řešení je platné dle situací SSZ; z hlediska cyklodopravy je toto řešení v rámci možností optimální (po řadě jednání), u SSZ 0.340 ve směru z centra je žádoucí minimálně připravenost (nebo přímo realizace) samostatného cyklistického návěstidla pro možnost samostatného řízení cyklistického pruhu.
- Žádoucí dílčí úpravy souvisejí především s kvalitou veřejného prostoru a zlepšení podmínek pro pěší pohyb (rozšíření nároží, kultivované tvarové provedení, rozšíření stavebních úprav namísto VDZ apod.)



Priority a akce

Priority

Pokud má docházet k postupnému zlepšování podmínek pro používání jízdních kol na území MČ Praha 10, je nezbytné iniciovat některé nové záměry, ale především ty probíhající vhodně usměrňovat. Přednost by přitom měly mít zejména následující akce a principy.

Hlavní priorita pro MČ Praha 10:

- **Vršovická drážní promenáda na rušené železniční trati**
 - zelený koridor, promenáda pro pěší, cyklistický a bruslařský pohyb i odpočinek
 - zahájení projektové přípravy (podrobná prověřovací studie)
 - další stupně projektové přípravy, hledání zdrojů pro financování
 - podrobnější popis v rámci samostatné přílohy – zadání pro prověřovací studii

Další priority v rámci přípravy různých záměrů

- **Propojování jednotlivých úseků cyklistické infrastruktury v uliční síti**
 - rekonstrukce TSK a DPP (SSZ, TT apod.)
 - odstraňování současných problémových míst a nevytváření nových
 - např. Vršovická, Průběžná, Černokostelecká apod.
- **Odstraňování současných a zamezení vzniku nových bariér**
 - rekonstrukce a novostavby SŽDC, TSK, OMI
 - téměř vždy nutné jako součást uceleného řešení, nikoliv samostatně
 - např. přestavba železničních tratí nebo Průmyslové ulice, novostavba východní části Městského okruhu apod.





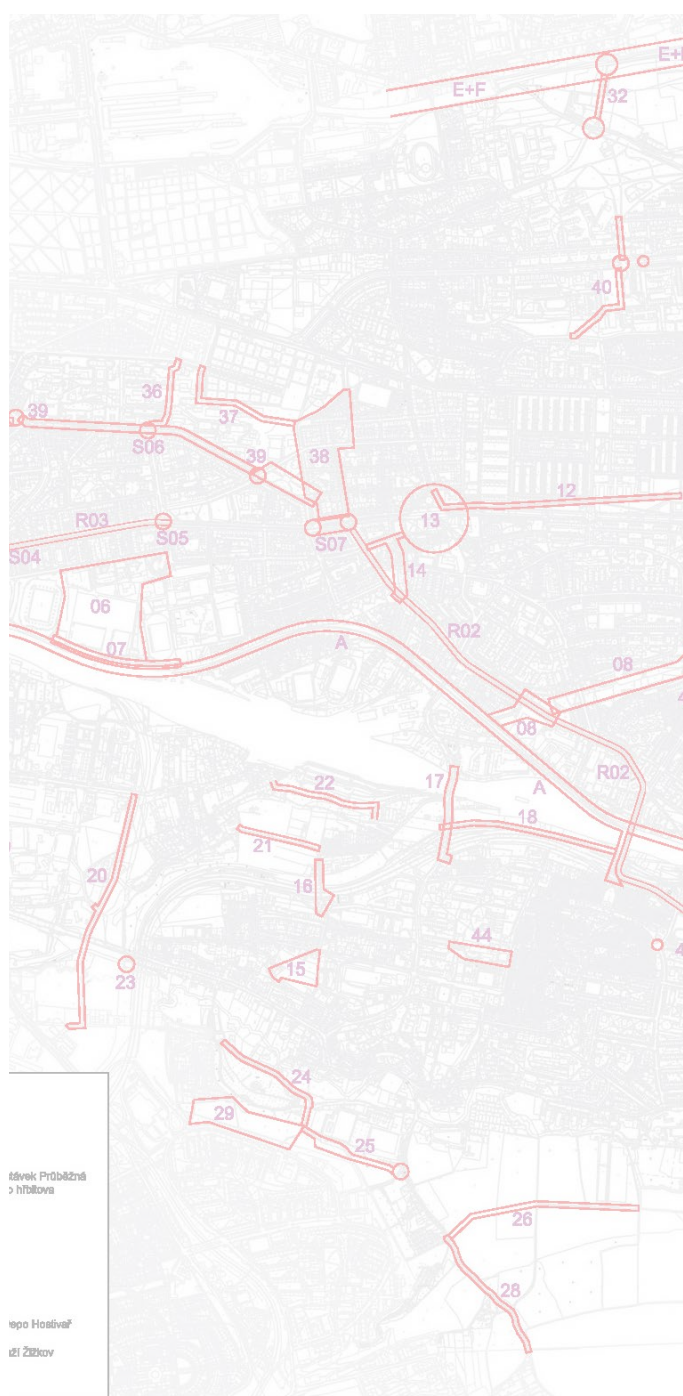
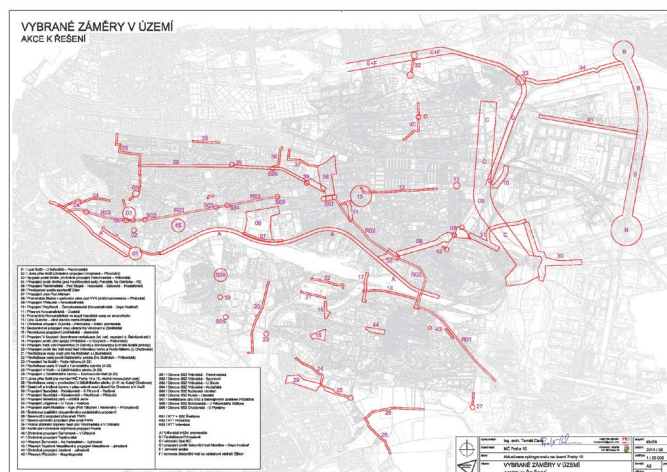
Přehled vybraných úprav a opatření

Výběr obsahuje nejpodstatnější vhodné zásahy a opatření k dalšímu prověřování a projektové přípravě, která mohou umožnit výrazné zlepšení podmínek pro používání jízdního kola na území MČ Praha 10 v následujících letech (časovém horizontu cca do 10 let).

Zpravidla tyto úpravy nelze řešit samostatně jen jako „cyklistické akce“, ale nezbytností je komplexní přístup a celkové koncepční řešení veřejných prostranství, včetně plnohodnotného zohlednění cyklistické dopravy a rekreace.

Většina úprav je podrobněji specifikována v předchozích kapitolách, zejména v rámci kapitol „Chráněné trasy a vazby“ a „Plánované a připravované projekty“.

- Vršovická drážní promenáda
- Lávka přes Botič (chráněné propojení Ukrajinská – Přípotoční)
- By-pass podél Botiče (chráněné propojení Petrohradská – Vršovická)
- Propojení podél Botiče (pod Havlíčkovými sady, Perucká, Na Ostrůvku – P2)
- Propojení Petrohradská – Pod Stupni – Holandská – Estonská – Hradešinská
- Prostupnost areálu sportovišť Eden
- Propojení ulice Pod Altánem
- Promenáda Skalka v parkovém pásu pod VVN (drážní promenáda – Přetlucká)
- Propojení Přetlucká – Novostrašnická
- Propojení Pelyňková – Černokostecká (Novostrašnická – Depo Hostivař)
- Přesmyk Novostrašnická – Úvalská
- Promenáda Novostrašnická ve stopě historické cesty se stromořadím
- Uzel Gutovka – okolí stanice metra Strašnická
- Chráněné propojení Gutovka – Petrovická – drážní promenáda





- Bezbariérové propojení mezi ulicemi Na Vinobraní a Záběhlická
- Revitalizace propojení Litochlebská – Jesenická
- Propojení V Korytech (koordinace revitalizace žel. trati, napojení ul. Šalvějová atd.)
- Propojení podél Jižní spojky (Průběžná – V Korytech – Průhonická)
- Propojení mezi ulicí Popovickou (V Dolině) a Bohdaleckou (v místě dvojité proluky)
- Propojení podél žel. trati mezi Nad Vršovskou horou a Podle Náhonu (u Chodovské)
- Revitalizace cesty mezi ulicí Na Slatinách a Litochlebská
- Revitalizace cesty podél Slatinského potoka (Na Slatinách – Průhonická)
- Propojení Na Botiči – Podle Náhonu (A 23)
- Revitalizace cesty K Vodě u Hamerského rybníka (A 23)
- Propojení K Vodě – U Záběhlického zámku (A 23)
- Propojení U Záběhlického zámku – Kozinovo náměstí (A 23)
- Lávka přes Botič (na rozhraní MČ Praha 10 a 15, včetně navazujících cest)
- Revitalizace cesty v prodloužení U Záběhlického zámku (A 41 na Kulatý Chodovec)
- Cestní síť a krajinné úpravy v pásu zeleně mezi ulicemi Na Chodovci a K Vodě
- Propojení Sazečská – Rabakovská – K Pérovně – Radiová
- Propojení Sazečská – Rabakovská – Pelyňková – Přetlucká
- Propojení Malešický park – sídliště Jarov
- Propojení Ungarova – U Tvrze – Vydrova
- Propojení staré Malešice – Kyje (Pod Tábořem / Niederleho – Průmyslová)
- Šrobárova (zajištění obousměrného cyklistického propojení)
- Severo-jihní propojení přes areál FNKV
- Severo-východní propojení přes areál FNKV
- Plošné zklidnění dopravy mezi ulicí Vinohradská a V Olšínách
- Revitalizace uzlu SSZ a tramvajových zastávek Průběžná
- Obnova SSZ Kubánské náměstí
- Obnova SSZ Ruská – Litevská
- Obnova SSZ Bohdalecká – U Vršovického hřbitova
- Obnova SSZ Chodovská – U Plynárny
- Obnova SSZ Vršovická – U Slavie
- RTT + SSZ Švehlova
- RTT Průběžná
- RTT Vršovická
- Revitalizace Průmyslová
- východní část MO
- propojení podél železniční trati Malešice – Depo Hostivař
- Jarovská spojka
- konverze železniční trati na nákladové nádraží Žižkov



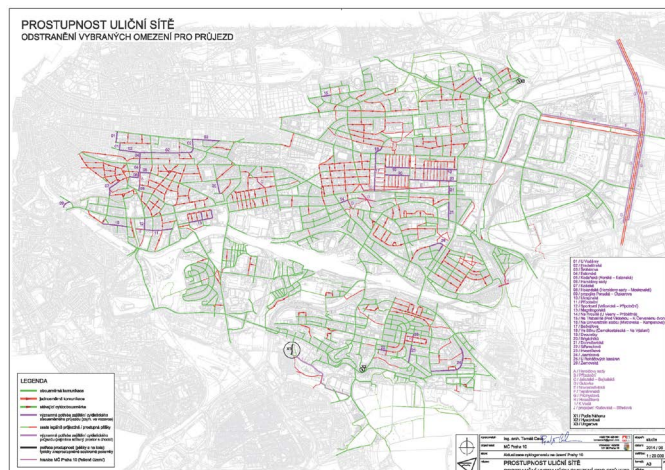
Prostupnost uliční sítě

Pro částečné zlepšení prostupnosti uliční sítě v dohledné době je vhodné odstranit alespoň některá omezení pro průjezd jízdních kol.

Jedná se především o vybraná zajištění:

- obousměrného průjezdu jízdních kol, přednostně ve vozovce;
- průjezdů ve sdíleném prostoru s chodci, zejména v rámci klidových oblastí;
- prostupnosti přes fyzicky zahrazené části původní uliční sítě (sukromí vlastníci).

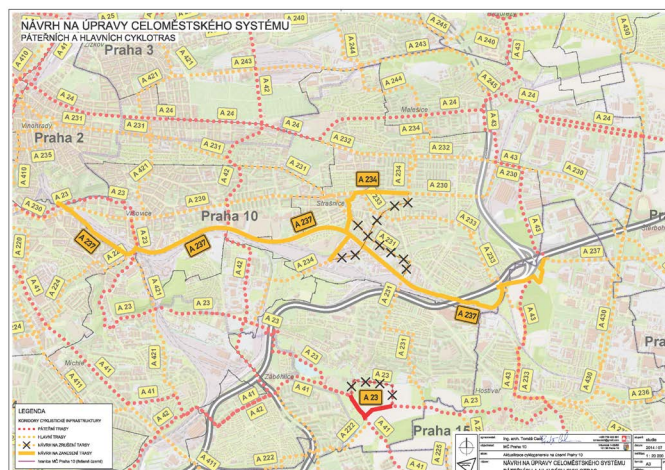
Grafický přehled a seznam konkrétních ulic a lokalit je součástí výkresu N-06.



Návrhy na úpravy celoměstského systému cyklotras

Na základě dosavadního vývoje a podrobnějšího rozpracování koncepce pro celé území MČ Praha 10 je navrženo provedení následujících úprav trasování a číslování vybraných úseků celoměstského systému páteřních a hlavních cyklotras:

- **A 237:** prodloužení cyklotrasy na celou drážní promenádu z Prahy 15 až na Prahu 2;
- **A 234:** přeložení cyklotrasy mezi ulicí Solidarity a nákladovým nádražím Praha-Strašnice přes oblast Gutovky a prostor současné žel. zastávky;
- **A 231:** přeložení cyklotrasy z části ulice Průběžná na drážní promenádu, do souběhu s A 237;
- **A 23:** přeložení cyklotrasy v oblasti Trojmezí do stopy oddálené od koryta Botiče a příznivěji přímo napojující další vazby, zejména A 222.



Vyobrazení je součástí výkresu N-09.



Často kladené dotazy (FAQ)

Zóny 30 (Tempo 30)

Základními důvody pro plošné snižování maximální povolené rychlosti na 30 km/h v rezidenční a smíšené zástavbě mimo hlavní dopravně zatížené komunikace je zejména zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení podmínek pro pohyb pěšky a na jízdním kole.

Zóny Tempo 30 jsou v rozsahu navrhovaném studií zcela v souladu s TP 218 (viz výše), nejnovějšími poznatky (např. viz CDV.), vývojem ve vyspělých zemích i evropskými strategickými dokumenty (např. usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0408+0+DOC+XML+V0//CS>).

Jak se chovat?

Pokud jedete autem nebo na kole, pohybujte se zvolna a ohleduplně, rychlostí do 30 km/h. Na všech křižovatkách dávejte přednost zprava a všude předpokládejte obousměrný provoz, minimálně (zejména) jízdních kol. Dávejte pozor na chodce, umožněte jim přecházet vozovku. Do zákazu vjezdu do jednosměrné komunikace v protisměru s dodatkovou tabulkou (B 2 + E 12b) nebo zákazu vjezdu všech motorových vozidel (B 11) nesmíte vjet autem ani na motorce, ale můžete projet na kole. Pokud jdete pěšky, rozhlédněte se vždy před vstupem do vozovky na obě strany.

Jaká může být forma provedení akce?

Akce může být realizována pouze pomocí úprav dopravního značení: svislých značek, vodorovného značení i fyzických prvků. Případné stavební úpravy je možné provádět následně a postupně, protože jsou časově i finančně výrazně náročnější.

Dělá se něco takového v zahraničí?

V řadě evropských zemí jsou tato opatření naprosto běžná, navíc usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 členským státům EU výslovně doporučuje zřizování zón Tempo 30 a dopravně zklidněných oblastí. Například ve velkých německých městech již dnes tvoří zklidněné zóny Tempo 30 až 3/4 délky městských komunikací. Ve Francii je jejich zřizování v městské zástavbě mimo hlavní dopravní trasy povinné ze zákona, stejně jako zobousměrňování těchto ulic pro cyklistickou

dopravu. Zklidněné zóny jsou i ve Švýcarsku, většina je provedena pouze pomocí dopravního značení, protože kompletní stavební přestavby jsou příliš drahé a realizace záměru by tak často byla odložena do vzdálené budoucnosti.

Počet parkovacích míst

Obecně lze předpokládat, že rozsah parkování bude v případě realizace naprosté většiny navrhovaných opatření srovnatelný se současným stavem. K případnému úbytku počtu parkovacích míst může dojít zejména tam, kde ani v současnosti nejsou splněny legislativní a technické požadavky pro jejich existenci (především z důvodu bezpečnosti, například přecházení chodců či vjíždění do křižovatek). K případnému nárůstu počtu parkovacích míst může docházet například tam, kde díky snížení maximální povolené rychlosti bude možné uvažovat s jinými požadavky na rozhledové poměry a bezpečnostní odstupy, případně takto bude možné legalizovat v současnosti nelegální parkování. Přesné dopady na automobilovou dopravu v klidu nelze stanovit v podrobnosti základního koncepčního dokumentu, kterým je tato studie, ale mohou být určeny až na základě zpracování konkrétních projektů pro konkrétní lokality.

Emise

Zřizování zón 30 a dopravní zklidňování obecně nejsou přímým, ale nepřímým nástrojem pro snižování emisí. Přímo samotná jízda automobilu konstantní rychlostí 30 km/h v případě většiny motorů produkuje zvýšené emise (Nox, CO, HC atd.) i spotřebu oproti rychlosti 50 km/h. V případě běžné městské uliční sítě (vedlejších komunikací) s velkým množstvím křižovatek (s předností zprava) ale naopak limit 30 km/h umožňuje plynulejší jízdu s pozvolnějšími rozjezdy a bržděním a výsledná přímá bilance emisí je zpravidla srovnatelná nebo může být i příznivější, což vždy závisí na celé řadě konkrétních místních podmínek. Jízda touto rychlostí se navíc odehrává zpravidla na úsecích délky v řádu stovek metrů, nutných pro dosažení nadřazené sítě hlavních komunikací s rychlostním limitem 50 km/h. Nepřímým pozitivním efektem dopravního zklidňování z hlediska emisí je pak



vytváření příznivějších podmínek pro šetrnější způsoby pohybu ve městě, díky kterým je část výkonů automobilové dopravy nahrazována jinými druhy dopravy s nižším nebo nulovým emisním zatížením.

Retardéry

Koncepce sama o sobě nepředpokládá masivní šíření retardérů, které by všude brzdily dopravu, ničily tlumiče vozidel, zvyšovaly emise apod. Provedení konkrétních opatření je vždy věcí podrobné studie či projektu pro každé jednotlivé místo a realizace je vždy předmětem schvalování příslušnými orgány. Zklidňování dopravy lze docílit celou řadou opatření a jejich kombinací, přičemž zpomalovací prahy jsou pouze jednou z možností. Kromě pozitivních dopadů mohou mít i zmiňovaná negativa, která však vždy závisejí na konkrétním typu, provedení a umístění. Obecně platí, že montované prvky dopravního značení jsou především nouzovým dočasným řešením do doby stavebních úprav, přičemž namísto souvislého pásu je mnohem vhodnější řešení pomocí terčů („polštářů“). V případě stavebních úprav lze mnohem efektivněji pracovat s psychologií řidiče namísto velkého fyzického zvýšení, zároveň mohou přinášet mnohem větší kvalitu pro celkové působení veřejného prostoru a bezbariérový pěší pohyb v případě provedení „kontinuálního chodníku“ nebo „zvýšené plochy křižovatky“.

Množství dopravního značení

V rámci koncepce nelze dokládat bilanci zvýšení nebo snížení počtu dopravního značení, to je předmětem konkrétních projektů v podrobnosti pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Obecně platí, že na hranicích zóny (tj. každém vjezdu–začátku, resp. výjezdu–konci) mají být umístěny příslušné dopravní značky (IP 25a a IP 25b), což samo o sobě znamená nárůst množství dopravního značení. Naopak uvnitř zóny mohou být jiné dopravní značky odstraněny (např. značky s lokálním snížením rychlosti apod.), zároveň lze v budoucnu očekávat výraznější celkové snížení množství dopravního značení uvnitř zón v souvislosti s úpravami legislativy a technických podmínek (neosazování příkazových směrů jízdy či zákazů odbočení před křižovatkami apod.). V rámci

úseků se sníženou rychlostí do 30 km/h lze například již dnes umožnit obousměrný provoz cyklistické dopravy pouze pomocí doplňkových tabulek, bez vodorovného dopravního značení. Celková bilance množství a velikosti dopravních značek pak v neposlední řadě závisí na požadavcích konkrétních zástupců příslušného silničního správního úřadu a Policie ČR, které bývají i přes shodné právní prostředí velmi různorodé.

Ceny

Relevantní orientační odhad potřebných prostředků pro naplnění celé koncepce nelze stanovit obdobně jako v případě jiných druhů dopravy, a to zejména s ohledem na rozsah, časovou náročnost příprav i realizací a tematické překryvy v rámci komplexních zásahů v území (přestavba uliční sítě, rozvojových území apod.) Orientační nacenění lze provádět pouze pro dílčí potenciální akce, které je s ohledem na možnou rozdílnost rozsahu a pojetí vždy nezbytné blíže specifikovat podrobnějším zadáním (cenový rozdíl může být často i násobný, například pokud se konkrétní úprava provede včetně opravy povrchu vozovky nebo bez ní, v závislosti na požadavcích orgánů státní správy i samosprávy apod.).

Cykloulice a (ne)platná legislativa

Studie je dlouhodobý strategický koncepční dokument a není žádoucí jej plně svazovat v současnosti platnou legislativou jako například v případě realizačního projektu pro stanovení místní úpravy provozu. S ohledem na smysluplnost zásahů v území je někdy nezbytné zmínit i ty možnosti, které bude s největší pravděpodobností výhledově možné provést i v ČR, byť dnes jejich realizace není možná nebo je právně sporná, avšak v současnosti není možné jinou odpovídající úpravu v daném místě provést. Například „Cykloulice“ umožňuje průjezd i parkování vozidel jako jiná běžná městská ulice, pouze rychlostní limit bývá omezen na 20 km/h, automobily by neměly předjíždět jízdní kola apod. Tento princip lze zohlednit ve stavebním charakteru v případě přestavby ulice již dnes, změna dopravního režimu bude možná až výhledově (nyní může být např. součástí zóny 30). Naopak nevhodné by v daném místě bylo řešení např. pomocí



Doplňující informace

cyklistické stezky, která by sice uspokojila požadavky pro cyklistickou dopravu a rekreaci srovnatelně, avšak na úkor komfortu či bezpečnosti jiných druhů dopravy (například by svými prostorovými nároky vyžadovala zrušení parkovacích stání).

Poznámka: zpracovatel studie je od roku 2009 členem pracovní legislativní cykloskupiny na Ministerstvu dopravy, kde je jedním z předkladatelů návrhů změn a této problematice se dlouhodobě věnuje.

Veřejná projednání konkrétních záměrů

Jakýkoliv záměr, který by mohl mít výraznější dopady pro obyvatele MČ Praha 10, bude včas veřejně představen, vysvětlen a diskutován a podle vznesených připomínek upraven pro realizaci či nerealizován. Ke každému významnému záměru je pak samozřejmostí provedení dostatečné osvětové a informační kampaně, a to pro zahájení samotné diskuse s občany a v případě následné realizace i pro spuštění do provozu pro dotčené obyvatele a návštěvníky. Například v případě prověřování realizovatelnosti konkrétní zóny Tempo 30 tedy bude nedílnou součástí veřejné projednání zejména

Podklady

V rámci této studie byly využity zejména následující podklady a literatura:

- vlastní fotodokumentace, zaměření a pasportizace vybraných lokalit a úseků
- polohopis a výškopis zájmového území, ortofotomapa, katastr (DKM), územní plán hl. m. Prahy (platný a pozastavený koncept), systém celoměstských cyklistických tras (Útvar rozvoje hl. m. Prahy, resp. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy)
- intenzity automobilové dopravy z roku 2011 (TSK – ÚDI)
- údaje z mapového podkladu katastru nemovitostí – CÚZK
- mapové podklady (historické) mapy.cz a hist. ortofotomapa Prahy wgp.praha-mesto.cz
- obrázkové, mapové a textové podklady a požadavky zadavatele – MČ Praha 10
- PD k připravovaným záměrům (URM / IPR, TSK, MČ Praha 10 atd.)
- „Jak odstranit klíčové bariéry cyklodopravy v Praze“ (Filler a kol. 2010/12, o. s. Oživení)
- Orientační průzkumy intenzit cyklistické dopravy na území hl. m. Prahy (Oživení, GFK, vlastní)
- ČSN 73 6110 – projektování místních komunikací
- TP 179 – Technické podmínky: Navrhování komunikací pro cyklisty (Koura publishing 2006)
- Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty (CDV, 2008)
- Doporučení pro navrhování zařízení pro cyklistickou dopravu (ERA, 2010)
- Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP (verze 2009/05 + 2010, Cach) Podklady
- Dopravně inženýrská opatření BESIP v obcích (Svaz měst a obcí + SFDI, 2010)
- Koncepce liniových koridorů a vytváření propojené sítě míst v urbanizovaných aglomeracích a ve volné krajině (CDV + NP, 2011)
- Cyklodopravní encyklopedie (Mobile 2020, 2013)



Zkratky

HDP	hlavní dopravní prostor (vozovka)
PP	přidružený prostor
JP	jízdní pruh
DZ	dopravní značení
DÚR	dokumentace k územnímu řízení
DSP	dokumentace ke stavebnímu povolení
IAD	individuální automobilová doprava
NAD	nákladní automobilová doprava
PID	Pražská integrovaná doprava
MHD	městská hromadná doprava
VD	veřejná doprava
IZS	integrovaný záchranný systém (hasiči, záchranná služba, policie)
SSZ	světelné signalizační zařízení
TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy
ÚDI	Útvar dopravního inženýrství
ÚRM	Útvar rozvoje města (hlavního města Prahy) / nyní IPR
IPR	Institut plánování hl. m. Prahy / dříve ÚRM
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MČ	Městská část
KCD RHMP	Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu
CT	cyklotrasa
A n; A nn	označení páteřní cyklistické trasy pražského celoměstského systému (uvádí se na značení)
A nnn	označení hlavní cyklistické trasy pražského celoměstského systému (uvádí se na značení)
A nnnn	označení doplňkové a místní cyklistické trasy (kód pouze evidenční, neuvádí se na značení)
V 14	označení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (cyklopruhu)
V 15	nápis na vozovce (například pro označení BUS+cyklo+TAXI pruhu)
V 19	prostor pro cyklisty (na SSZ)
V 20	piktogramový koridor pro cyklisty (cyklopiktokoridor)
C 7	stezka pro chodce
C 8	stezka pro cyklisty
C 9	stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem
C 10	stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem
B 11	zákaz vjezdu všech motorových vozidel



Názvosloví

Veřejný prostor je nezastavěná plocha, která je volně přístupná. Odehrávají se v něm společenské aktivity, plní zpravidla funkci dopravní i pobytovou.

Veřejné prostranství je vymezeno zvláštním předpisem (Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích – obecní zřízení). Jsou jím všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.

Pobytová funkce veřejného prostoru zahrnuje především společenské aktivity sloužící k setkávání a komunikaci lidí, případně jejich odpočinku a volnočasovým či pracovním činnostem ve veřejném prostoru.

Dopravní funkce veřejného prostoru zahrnuje především přepravu osob a zboží a s ní spojené činnosti a opatření.

Sdílený prostor slouží společnému pohybu všech nebo vybraných účastníků provozu, kteří se zde mohou bezpečně a rovnoprávně pohybovat bez nutnosti zavádění zvláštních úprav a opatření.

Extravilán je nezastavěné území vně hranic sídel.

Intravilán je souhrnné označení pro zastavěné plochy obcí, popřípadě pro zastavěné plochy a plochy určené k zástavbě.

Vozovka je část pozemní komunikace určená především pro jízdu vozidel, ohraničená zpravidla vodorovnou dopravní značkou č. V 4 Vodicí čára; kde tato značka vyznačena není, je vozovka ohraničena krajnicí anebo jiným optickým nebo stavebním prvkem.

Hlavní dopravní prostor (HDP) je část prostoru místní komunikace tvořená zejména vozovkou a vymezená vnějším okrajem bezpečnostního odstupu.

Přidružený prostor (PP) je část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace.

Cyklista je řidič jízdního kola.

Jízdní kolo je bezmotorové vozidlo.

Pruh pro cyklisty je skladebný prvek šířkového uspořádání komunikace umožňující průjezd jednoho jízdního proudu cyklistů.

Pás pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jednoho nebo více pruhů pro cyklisty.

Pruh pro chodce je skladebný prvek šířkového uspořádání komunikace zajišťující průchod chodců v jedné řadě za sebou.

Pás pro chodce je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jednoho nebo více pruhů pro chodce.

Pás pro chodce a cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určená pro společný provoz chodců a cyklistů.

Cyklopruh (vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v HDP) je integrační opatření ve vozovce určené především pro provoz jízdních kol, označená dopravní značkou IP 20 „Vyhrazený jízdní pruh“ a vodorovným dopravním značením.

Stezka pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určená především pro provoz cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou (C 8a „Stezka pro cyklisty“).

Stezka pro chodce a cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz chodců a cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou: v případě společného pruhu či pásu pro provoz chodců a cyklistů C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ se společným provozem, v případě oddělených pruhů či pásů pro chodce a pro cyklisty značkou C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“ s odděleným provozem.



Piktogramový koridor pro cyklisty

(„cyklopiktokoridor“) vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací. Jedná se o integrační opatření provedené pomocí vodorovného dopravního značení V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“, složeným z piktogramu cyklisty a směrového znaku.

Cyklopruh (víceúčelový, resp. ochranný) je

integrační opatření provedené pomocí jízdního pruhu, jehož část oddělená příslušnou dopravní značkou podélné čáry přerušované slouží k užití především cyklistům jedoucím v jednom směru a jízdním proudem za sebou a podle okolností i s jinými vozidly. V současnosti není v ČR stále dostatečně legislativně ošetřen.

Cyklistická trasa (nebo také cyklotrasa) je stopa v území spojující místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistický provoz. V terénu může být vyznačena orientačním značením.

Vztah jízdních kol k motorové a bezmotorové dopravě:

Segregace (segregační opatření) lze vnímat jako fyzické prostorové oddělení, separaci prostorů; v případě cyklistické dopravy je tento termín užíván pro vztah jízdní kolo – motorové vozidlo

Integrace (integrační opatření) lze vnímat jako sjednocení, resp. sloučení prostorů; v případě cyklistické dopravy je tento termín užíván pro vztah jízdní kolo – motorové vozidlo

Provoz oddělený je dopravně-organizační rozdělení prostoru s vyčleněním samostatné části prostoru pro provoz jízdních kol bez ostatních uživatelů (chodců, vozidel); uživatelé se pohybují „vedle sebe“

Provoz společný je dopravně-organizační sloučení prostoru, kdy jízdní kola nemají žádný (zcela) samostatný prostor; uživatelé se pohybují „společně, tj. za sebou i vedle sebe“

Provoz částečně oddělený, resp. společný přerozdělený je takové organizační opatření v prostoru, které kombinuje oddělený a společný provoz ve vztahu k různým účastníkům provozu (uživatelům, vozidlům...)

provoz:	segregační opatření:	integrační opatření:
oddělený	samostatná stezka pro cyklisty (C8a) a stezka chodce a cyklisty (C10a)	samostatné cyklopruhy ve vozovce (IP20 + V14, IP19 + V14...)
částečně oddělený	C9a + barevně/povrchem odlišné pásy (vymezené části plochy s provozem pěší+cyklo od ploch pouze pro chodce, popř. nevidomé)	vyhrazené BUS+cyklo+TAXI pruhy (oddělení od ostatních vozidel) víceúčelové jízdní pruhy (oddělení min. od osobních vozidel)
společný přerozdělený	C9a + zmenšené piktogramy cyklisty (naznačení koridoru průjezdu cyklistů)	piktogramové koridory pro cyklisty V20, umístěné pro vzájemné míjení (jízda „společně vedle sebe“)
společný	stezka pro chodce a cyklisty (C9a)	piktogramové koridory pro cyklisty V20, umístěné pro naznačení pohybu (jízda „za sebou“ po směru v úzkém JP, „proti sobě“ v cykloobousměrkách apod.)

