



EVROPSKÁ UNIE  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



# Generel cyklistické dopravy MČ Praha 13

## Závěrečná zpráva

Reg. č. projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/18\_119/0014689

květen 2022



**PUDIS, a.s.**



## Obsah

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Obsah</b> .....   | <b>2</b>  |
| <b>Úvod</b> .....  | <b>3</b>  |
| <b>Podklady</b> .....  | <b>3</b>  |
| <b>1. Analytická část</b> .....  | <b>4</b>  |
| 1.1 Analýza území a vymezení základních limitů.....  | 4         |
| 1.2 Analýza stávající sítě cyklistické infrastruktury .....  | 7         |
| 1.3 Rešerše nehodovosti na řešeném území.....  | 11        |
| 1.4 Průzkum intenzit cyklistické dopravy na 15 vybraných profilech v době 7-19 hodin .....             | 15        |
| 1.5 Určení hlavních zdrojů, cílů a směrů cyklistické dopravy.....                                      | 18        |
| 1.6 Určení návaznosti na regionální a nadregionální cyklistické trasy.....                             | 19        |
| 1.7 Určení potenciálu pro rozvoj cyklistické dopravy z hlediska urbanistického rozvoje .....           | 21        |
| Metropolitní plán.....   | 21        |
| 1.8 Dopravní model cyklistické dopravy.....  | 23        |
| 1.9 SWOT analýza cyklistické dopravy .....   | 25        |
| <b>2. Návrhová část</b> .....  | <b>27</b> |
| 2.1 Rozvoj cyklistické dopravy na území MČ Praha 13 .....  | 28        |
| 2.1.1 Návrh cyklistické sítě.....  | 29        |
| 2.2 Návrh koncepce prostoru z hlediska cyklodopravy .....  | 35        |
| 2.2.1 Duální opatření.....   | 35        |
| 2.2.2 Integrovaná opatření pro jízdu v hlavním dopravním prostoru .....                                | 36        |
| 2.2.3 Převedení cyklistů přes automobilovou síť .....  | 37        |
| 2.3 Návrh systému parkování a úschovy kol.....   | 38        |
| 2.4 Návrh na využití cyklistické dopravy v návaznosti na ostatní druhy dopravy (veřejná doprava) ..... | 40        |
| <b>Seznam zkratk</b> .....   | <b>43</b> |
| <b>Seznam obrázků</b> .....  | <b>44</b> |
| <b>Seznam tabulek</b> .....  | <b>45</b> |
| <b>Seznam příloh</b> .....   | <b>45</b> |

## Úvod

Tento dokument je vypracován pro Městskou část Praha 13, na základě smlouvy o dílo ze dne 5. 5. 2022.

Jedná se o závěrečnou zprávu, která předkládá zpracovaný koncepční dokument „Generel cyklistické dopravy MČ Praha 13“.

### Předmět díla

#### **A. Analytická část**

- Analýza území a vymezení základních limitů
- Analýza stávající sítě cyklistické infrastruktury
- Rešerše nehodovosti na řešeném území
- Průzkum intenzit cyklistické dopravy na 15 vybraných profilech v době 7-19 hodin
- Určení hlavních zdrojů, cílů a směrů cyklistické dopravy
- Určení návaznosti na regionální a nadregionální cyklistické trasy
- Určení potenciálu pro rozvoj cyklistické dopravy z hlediska urbanistického rozvoje
- Model cyklistické dopravy stávajícího stavu

#### **B. Návrhová část**

- Návrh provozně prostorového charakteru cyklistické dopravy
- Návrh koncepce prostoru z hlediska cyklodopravy
- Návrh na využití cyklistické dopravy v návaznosti na ostatní druhy dopravy (veřejná doprava)
- Návrh dalšího rozvoje cyklistické dopravy
- Model cyklistické dopravy pro návrhový stav 2025
- Projednání návrhu zadávací dokumentace se zástupci zadavatele (distanční jednání)
- Zapracování připomínek a závěrečný výstup

## Podklady

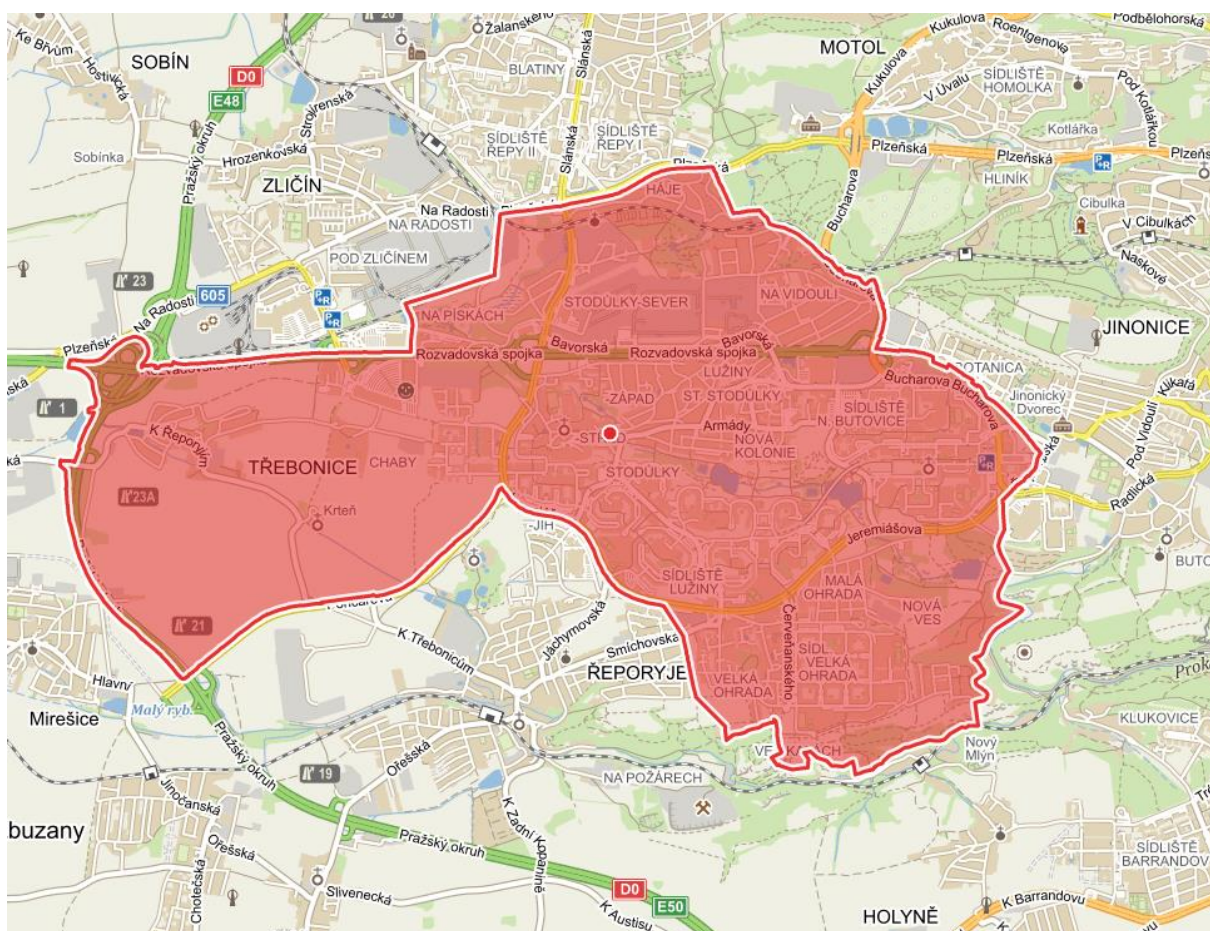
- [1]. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020
- [2]. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020
- [3]. Cyklogenerel cyklistické dopravy v rámci příprav změny územního plánu hl. m. Prahy
- [4]. Plán udržitelné městské mobility MČ Praha 13, HaskoningDHV, 11/2021
- [5]. Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017 - 2023, SK, 2017
- [6]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje, SK, 2012
- [7]. Metropolitní plán (Územní plán hl. m. Prahy)
- [8]. Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
- [9]. Polad' Prahu (Plán udržitelné mobility Prahy a okolí), 2019
- [10]. Mapa Městem na kole – cyklomapa pro město Praha i celé Česko (prahounakole.cz)

# 1. Analytická část

## 1.1 Analýza území a vymezení základních limitů

Městská část Praha 13 je jednou z 57 samosprávných městských částí hlavního města Prahy. Nachází se v jihozápadní části Prahy v městském obvodu Praha 5.

Řešené území se nachází mezi Motolským, Prokopským a Dalejským údolím. Původní obce Stodůlky, Velká Ohrada, Malá Ohrada a Třebonice tvořily dlouhou dobu samosprávnou jednotku v rámci městského obvodu Praha 5 pod názvem Stodůlky, později jako Jihozápadní Město. Od 1. ledna 1995 byla městská část Praha-Jihozápadní Město přejmenována na Praha 13. Území MČ Praha 13 je vyznačeno v mapě na **obrázku 1**.



Obrázek 1 Území MČ Praha 13 na mapě širších vztahů (zdroj: [geoportal.gepro.cz](http://geoportal.gepro.cz))

Území městské části Praha 13 se skládá z 5 ucelených lokalit, kterými jsou Stodůlky, Lužiny, Nové Butovice, Velká Ohrada a Třebonice.

Stodůlky, jakožto původní samostatná obec u Prahy, se vyznačují původní vesnickou zástavbou, vesnickými prvky a vesnickou památkovou rezervací, které jsou citlivě obestavěny novou vysokopodlažní zástavbou.

Lužiny jsou částí sídlištního komplexu Jihozápadní Město. Rozkládají se mezi Centrálním parkem, ulicemi Oistrachova a Jeremiášova, na východě jsou zakončeny společně s koncem Centrálního parku. Lužiny tvoří panelová zástavba bez původních budov. Panelová zástavba je z architektonického hlediska postavena do tzv. rondelů (kruhových bloků), uvnitř kterých se nacházejí klidové zóny a zeleň. Tyto bloky jsou také protnuty sítí zklidněných komunikací pro pěší a cyklisty.

Nové Butovice se rozkládají ve východní části území. Původní panelová zástavba je v posledních letech doplňována novou, převážně obchodně – administrativní zástavbou. Na území Nových Butovic se na Slunečním náměstí nachází radnice městské části.

V jižní části území se rozkládá lokalita Velká Ohrada, ke které je přimknuta Malá Ohrada. Zatímco oblast Malé Ohrady charakterizuje původní zástavba rodinných domků předměstského typu, tak území Velké Ohrady charakterizuje výhradně sídlištní zástavba z přelomu 80. a 90. let minulého století. Velká i Malá Ohrada jsou od zbytku území MČ odděleny liniovou bariérou Jeremiášovy ulice. Tato část Prahy 13 se nachází v přímém sousedství chráněné krajinné oblasti Prokopské a Dalejské údolí.

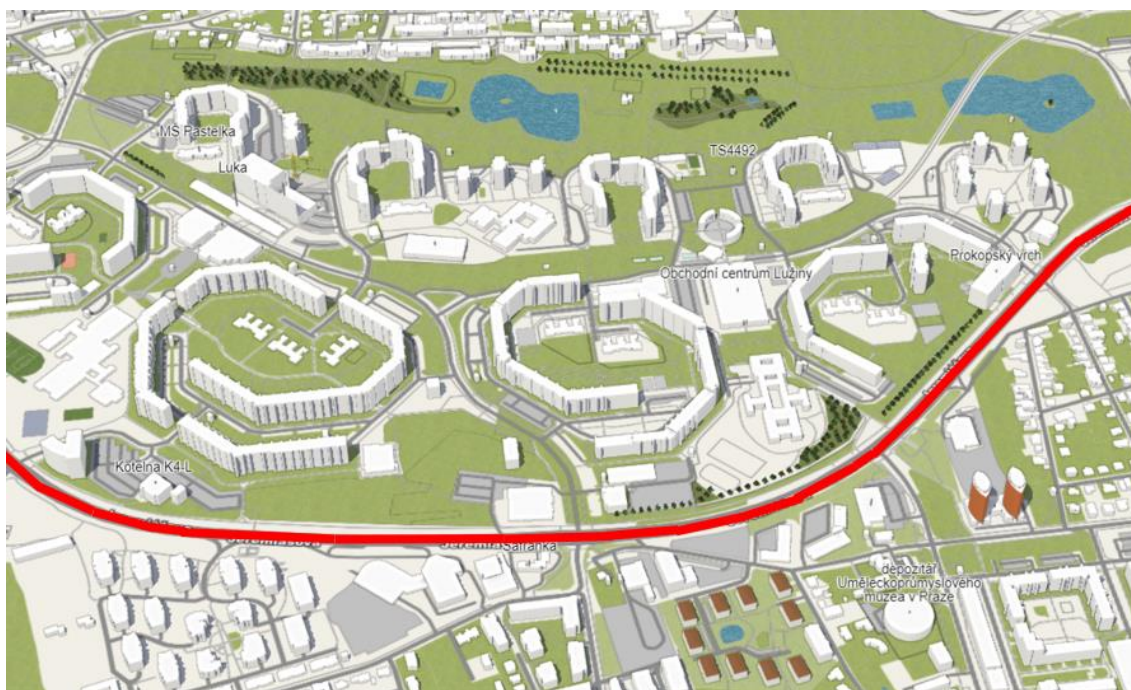
Třebonice se nachází v nejzápadnější části území MČ. Zástavbu v této lokalitě tvoří převážně rodinné domy. Součástí Třebonic je také nedaleká osada Chaby, ve východní části se pak nachází rozsáhlý obchodní komplex. V prostranství mezi Třebonicemi, obchodním komplexem a Stodůlkami je v posledních letech realizována výstavba Západního Města. Západní Město tvoří mix moderní rezidenčních, kancelářských komplexů i satelitní výstavba rodinných domů. Západní Město je jednou z nejvýznamnějších rozvojových ploch v MČ Praha 13.

Z pohledu aktuální situace i plánovaných řešení se pro účely plánování definovaly vybrané limity.

Řešené území se z geomorfologického hlediska nachází v nadmořské výšce 270 – 390 metrů nad mořem. Území se postupně svažuje od severozápadu k jihovýchodu. Na severu je území lemováno Motolským potokem a jeho údolím, v jižní části je území lemováno Dalejským a Prokopským údolím. Trasování dopravních tepen je pak přizpůsobeno morfologii terénu. Návrh cyklistických tras a propojení tyto limity musí respektovat a přizpůsobit se. Cyklista jedoucí z kopce je mnohem rychlejší než chodec, a naopak cyklista jedoucí do kopce je mnohem pomalejší než automobilová doprava.

Na páteřních osách z území do výše uvedených přírodních celků lze očekávat vyšší intenzity chodců a cyklistů, je zde potřeba prioritizovat opatření na podporu bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, zejména na křiženkách a na kolizních místech s motorovou dopravou.

Volnou prostupnost území městské části omezují převážně liniové stavby pro motorovou dopravu. Jedná se zejména o ulice Jeremiášova, Bucharova a Rozvadovskou spojku, které tvoří liniové bariéry jak z pohledu urbánního, tak z pohledu dopravního a prostupnosti území. Přírodní bariéru tvoří zejména příkré svahy v jižní části městské části od Velké Ohrady směrem do Prokopského a Dalejského údolí.

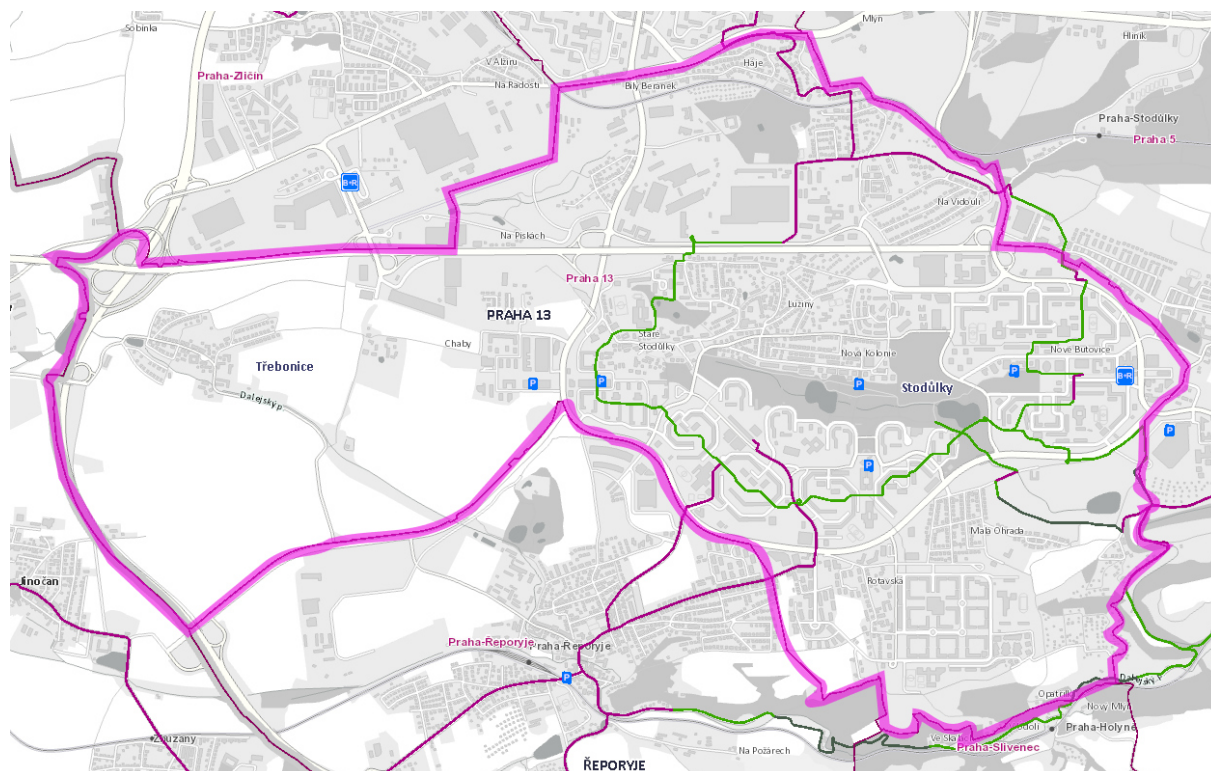


Obrázek 2 Příklad liniové bariéry – ul. Jeremiášova (zdroj: geoportal.gepro.cz)

## 1.2 Analýza stávající sítě cyklistické infrastruktury

Cyklistická doprava má již nyní svoje místo v řešeném území. Území Prahy 13 je vhodné pro cyklistickou dopravu, i když není zcela ideální z pohledu sklonových podmínek. Nejvyšší nadmořská výška dosahuje 392 m n. m. u Třebonic a nejnižší místo je 250 m n. m. v Prokopském údolí. Jádru městské části se však nachází v přijatelných sklonech pro cyklistiku a skutečně nejvyšší převýšení je až na jižní a severní hranici MČ, a týká se tak hlavně vnějších dopravních vztahů.

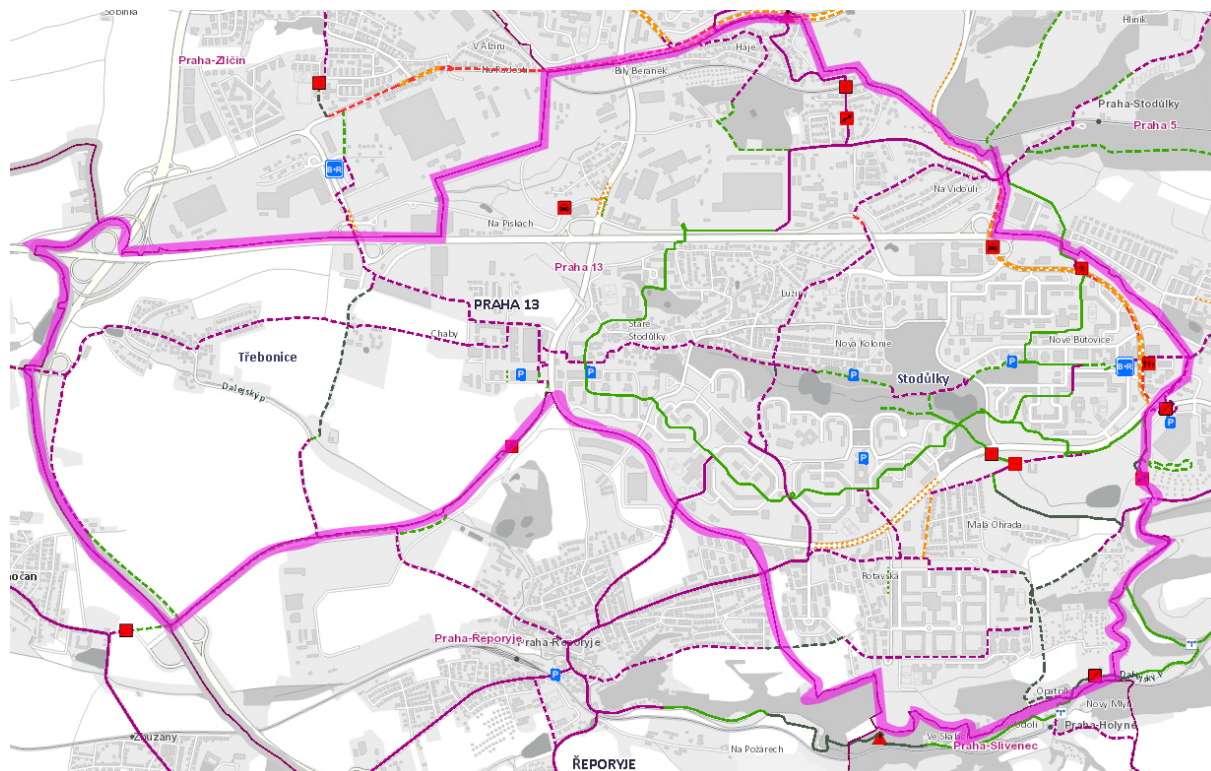
Na dopravní infrastrukturu jsou zřejmé cyklotrasy, které jsou fyzicky vyznačeny SDZ. Tyto trasy navazují a pokračují do širšího okolí a tvoří tak součást celopražské cyklistické sítě.



Obrázek 3 Značené cyklotrasy (zdroj: Mapový portál hl. m. Prahy, 05/2021)

Na několika místech jsou již také provedeny integrační opatření v podobě vyhrazených jízdních pruhů a existuje mapa doporučených v terénu neznačených cyklotras (viz **Obrázek 4**). Tyto doporučené trasy většinou odpovídají koridorům, které si cyklisté přirozeně vybírají na základě mnoha subjektivních kritérií pro své cesty.

Současná značená nabídka umožňuje až na výjimky legální pohyb cyklistů jak v hlavním dopravním prostoru, tak v podobě chráněných komunikací. Na chráněných komunikacích se vždy jedná o sdílený dopravní/pobytový prostor s chodci. Opakovaně nelegálními místy jsou přechody pro chodce, na kterých musí cyklista kolo vést.



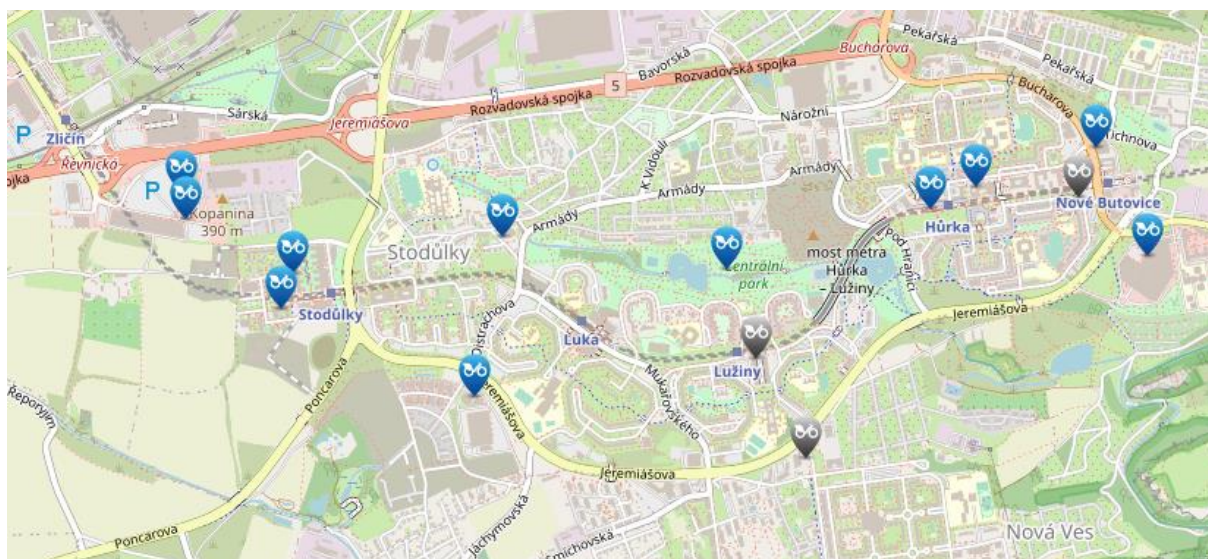
Obrázek 4 Doporučené cyklotrasy (zdroj: Mapový portál HI. města Prahy, 05/2021)

Cyklisté mohou také relativně bezpečně využívat všechny zklidněné obslužné komunikace. Mnoho komunikací je v režimu obytné zóny nebo Zóna 30.

Křížení se sběrnými komunikacemi je pro cyklisty možné po mimoúrovňových lávkách, podjezdech nebo přes světelně signalizované křižovatky. Na křižovatkách jsou již v některých případech předsazené stopčáry pro cyklisty, mnoho cyklistů však využívá chráněného prostoru pro pěší dopravu a překonává „pololegálně“ kolizní uzly a úseky po chodnících.

Vybavenost doprovodnou infrastrukturou (stojany, boxy, úschovny, kamerový dohled) je ojedinělá. Možnost sdílení jízdních kol je na řešeném území již nabízena. Dále jsou znázorněny oficiální stanice pro možnost výpůjčky sdílených kol společnosti Nextbike. Jediným oficiálním místem pro využití jízdního kola v kombinaci s hromadnou dopravou je místo B+R v areálu záchytného parkoviště P+R u stanice metra Nové Butovice.



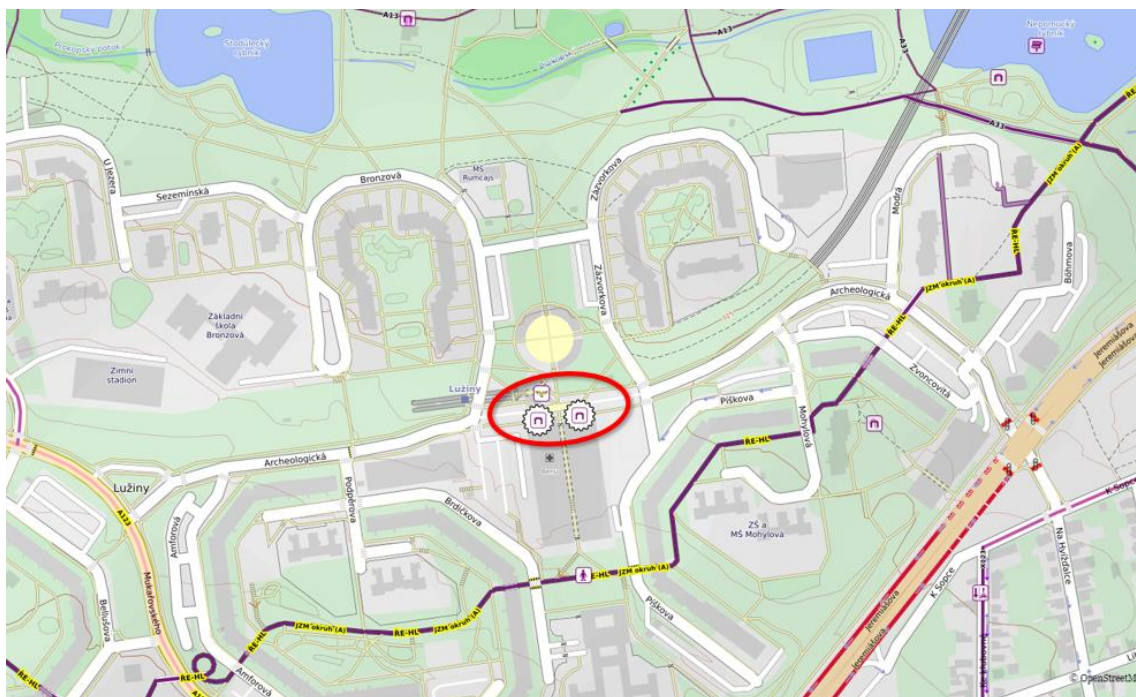


Obrázek 5 Oficiální stanice pro možnost výpůjčky sdílených kol společnosti Nextbike na Praze 13 (zdroj: nextbike.cz)



Obrázek 6 Stanoviště Nextbike u stanice metra Nové Butovice (zdroj: mapy.cz)

Kromě stanišť sdílených kol jsou na území městské části občanům k dispozici stojany na kola u komerčních i nekomerčních cílů (např. metro Lužiny, Centrální park).



Obrázek 7 Mapa s vyznačenými stojany na kola na území MČ Praha 13 (zdroj: mestemnakole.cz)

Osazené stojany vždy neumožňují bezproblémové stabilní opření jízdního kola se zamčením rámu i obou kol. Vzorové příklady stojanů, které se nachází v řešeném území jsou na níže uvedených fotkách.



Obrázek 8 Příklad vhodného a nevhodného stojanu na kola (zdroj: mestemnakole.cz)

## 1.3 Rešerše nehodovosti na řešeném území

V rámci analýzy bezpečnosti dopravy na komunikační síti MČ Praha 13 byly zpracovány a statisticky vyhodnoceny přehledy o dopravních nehodách za účasti cyklistů. Přehledy o dopravních nehodách byly získány z geografického informačního systému společnosti CDV, v. v. i., viz webový portál <https://nehody.cdv.cz>, který přebírá data od Policie ČR. Policie ČR eviduje dopravní nehody na pozemních komunikacích, které jí ze zákona<sup>1</sup> přísluší vyšetřovat. Od roku 2009 nebylo nutné přivolat Policii ČR k dopravní nehodě se škodou do 100 tis. Kč a bez zranění účastníků. Uváděné následky na zdraví jsou ze stavu do 24 hodin po nehodě.

Za posledních 11 let, v období od ledna 2011 do konce dubna 2022, bylo na území MČ Praha 13 zaznamenáno celkem 43 dopravních nehod s účastí cyklistů, z nichž:

- 0 nehod skončilo smrtí
- 3 nehody skončily těžkým zraněním 3 osob
- 31 nehod skončilo lehkým zraněním 31 osob
- 9 nehod skončilo bez zranění.

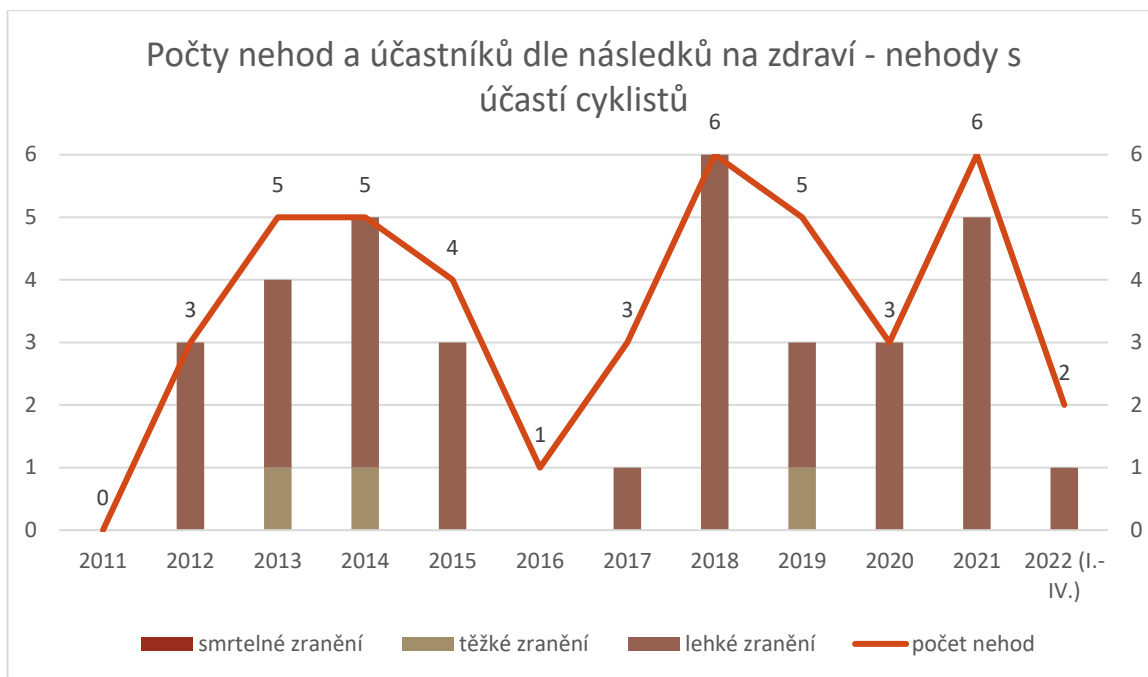
U 12 nehod byly účastníkem nehody děti mladší 18 let (1 nehoda skončila těžkým zraněním a 9 nehod lehkým zraněním).

Následující tabulka obsahuje podrobnou statistiku dopravních nehod s účastí cyklistů pro sledované období a území, grafické znázornění tabulky je zobrazeno na obrázku.

**Tabulka 1 Přehled dopravních nehod v MČ Praha 13 s účastí cyklistů mezi lety 2011 a 2022 (zdroj dat: nehody.cdv.cz)**

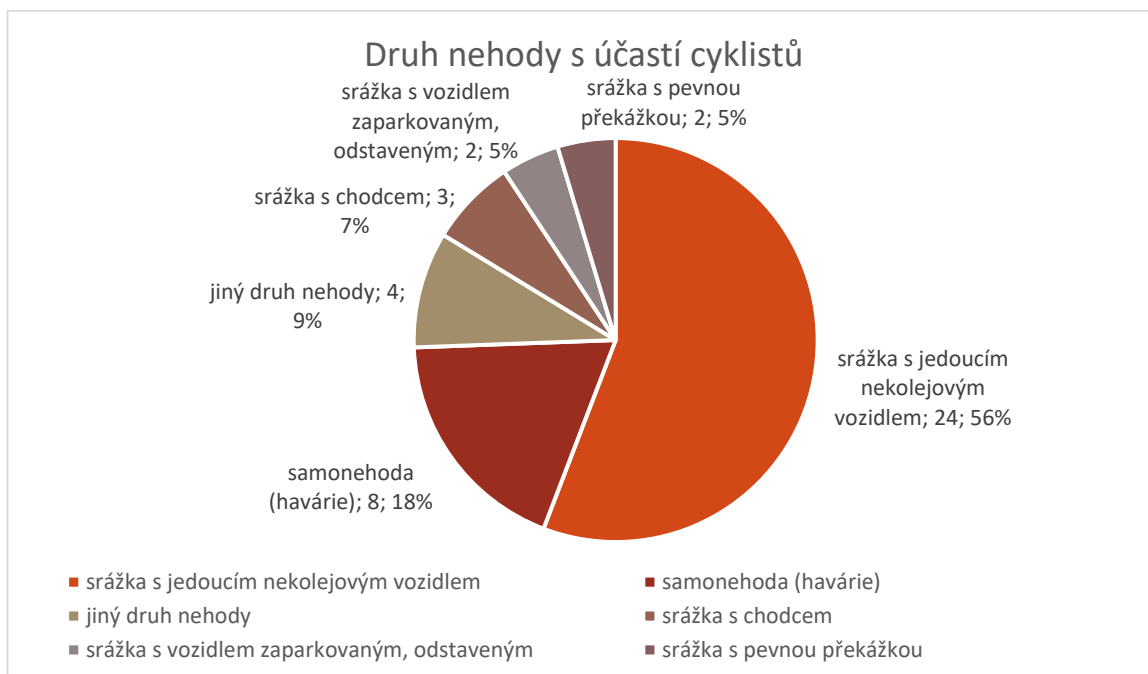
| rok             | počet nehod | účastníků nehod se |                 |                 |
|-----------------|-------------|--------------------|-----------------|-----------------|
|                 |             | smrtným zraněním   | těžkým zraněním | lehkým zraněním |
| 2011            | 0           | 0                  | 0               | 0               |
| 2012            | 3           | 0                  | 0               | 3               |
| 2013            | 5           | 0                  | 1               | 3               |
| 2014            | 5           | 0                  | 1               | 4               |
| 2015            | 4           | 0                  | 0               | 3               |
| 2016            | 1           | 0                  | 0               | 0               |
| 2017            | 3           | 0                  | 0               | 1               |
| 2018            | 6           | 0                  | 0               | 6               |
| 2019            | 5           | 0                  | 1               | 2               |
| 2020            | 3           | 0                  | 0               | 3               |
| 2021            | 6           | 0                  | 0               | 5               |
| 2022 (I. – IV.) | 2           | 0                  | 0               | 1               |

<sup>1</sup> Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod



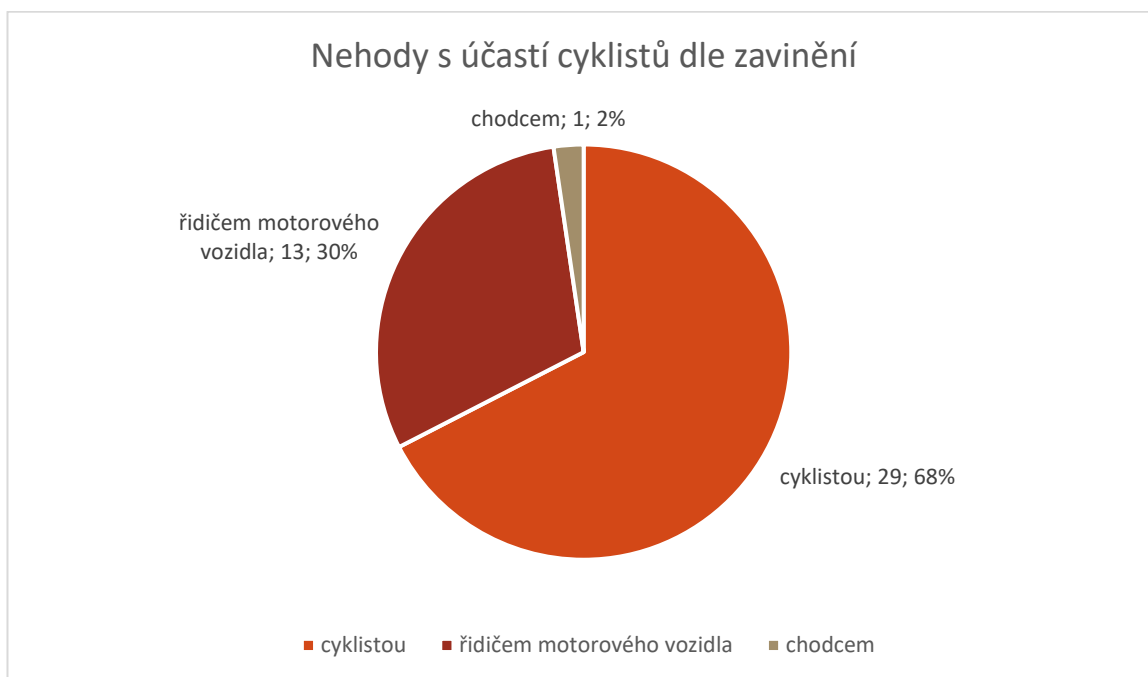
**Obrázek 9 Počty nehod a účastníků dle následků na zdraví – nehody s účastí cyklistů (zdroj dat: nehody.cdv.cz)**

Nejčastějšími druhy nehody s účastí cyklistů byla srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (nejčastěji automobilem) ve 24 případech a samonehoda (havárie) v 8 případech. Rozdělení druhů nehod s účastí cyklistů zobrazuje graf na následujícím obrázku.



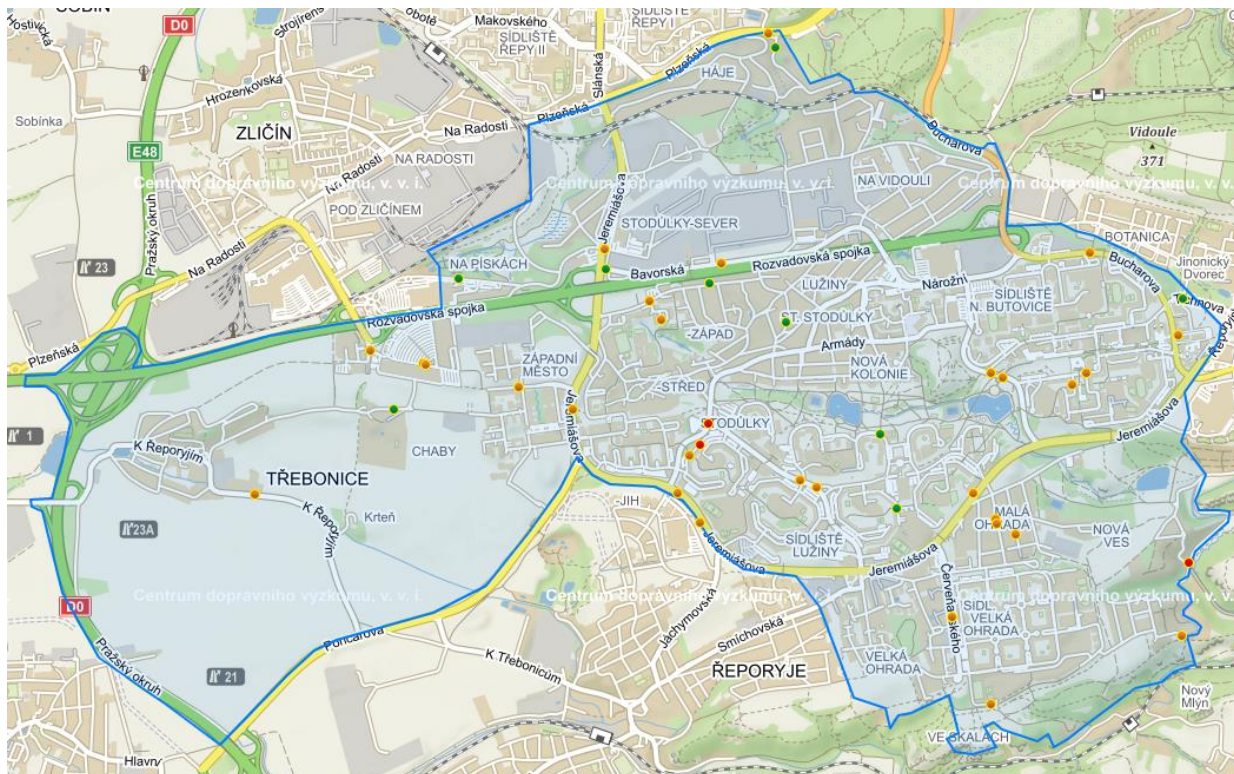
**Obrázek 10 Rozdělení nehod s účastí cyklistů dle druhu**

Při rozdělení nehod dle zavinění bylo 29 nehod zaviněno cyklistou, 13 nehod řidičem motorového vozidla a 1 nehoda chodcem. Rozdělení nehod dle zavinění zobrazuje graf na následujícím obrázku.



**Obrázek 11 Rozdělení nehod s účastí cyklisty dle zavinění**

Následující obrázek prezentuje lokalizaci nehod s účastí cyklistů na území MČ Praha 13. Nehody jsou rozděleny barevně dle závažnosti následků (zeleně bez následků, oranžově s lehkým zraněním, červeně s těžkým zraněním a černě se smrtelným zraněním).



Obrázek 12 Lokalizace nehod za účasti cyklistů na území MČ ve sledovaném období (zdroj: nehody.cdv.cz)

Na obrázku jsou vyobrazeny nehody s účastí cyklistů pomocí tzv. heat mapy (znázornění dat pomocí jádrové hustoty). Čím je místo více červené, tím větší počet dopravních nehod se v dané oblasti stalo.



Obrázek 13 Zobrazení nehod za účasti cyklistů na území MČ pomocí heat mapy (zdroj: nehody.cdv.cz)

## 1.4 Průzkum intenzit cyklistické dopravy na 15 vybraných profilech v době 7-19 hodin

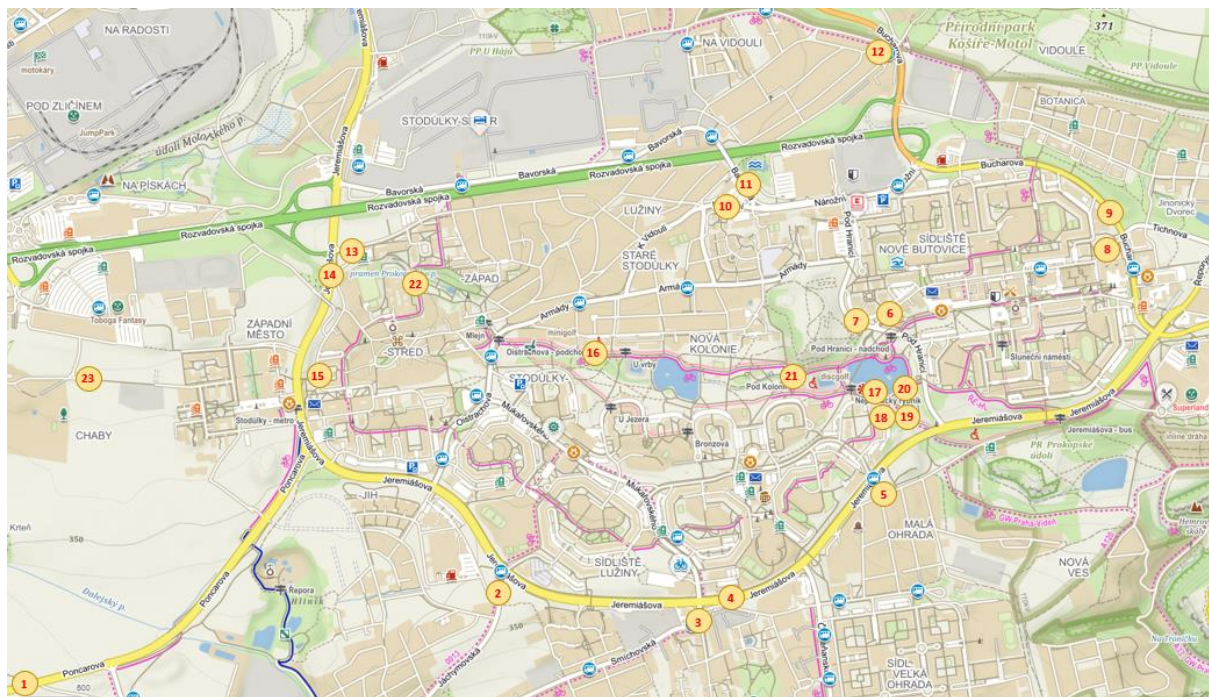
Cyklistická doprava má svoji typickou roční variaci související se střídáním ročních období. Faktor počasí je pro mnoho uživatelů stále rozhodující pro to, zda zvolí jízdní kolo jako dopravní prostředek k uskutečnění zamýšlené cesty.

Z pohledu kalendářních měsíců bývá pro průzkumy intenzit cyklistický proudů nejčastěji volen květen. V tomto termínu se také doporučuje provádět ideálně roční periodické průzkumy jako indikátor rozvoje cyklistické dopravy.

Pro účely generelu cyklistické dopravy na území městské části Praha 13 byl se zadavatelem schválen průzkum cyklistické dopravy na měsíc květen. Jednotlivá stanoviště sčítacích profilů byla projednána a následně schválena zadavatelem. Sčítací profily byly navrženy tak, aby byly zjištěny údaje o intenzitách cyklistické dopravy jak na příjezdových trasách z přilehlých oblastí, tak i uvnitř městské části. Pohyb cyklistů byl sledován v běžné pracovní dny v době od 7 do 19 hodin. Oproti zadávací dokumentaci byl počet sledovaných stanovišť navýšen. Seznam sledovaných profilů je uveden níže.

### Sledované profily:

- 1) Poncarova
- 2) Jáchymovská
- 3) Smíchovská
- 4) Jeremiášova (Mukařovského)
- 5) Na Hvíždalce
- 6) Petržilkova (západ)
- 7) Pod Hranicí
- 8) Petržilkova (východ)
- 9) Bucharova
- 10) Nárožní
- 11) Bavorská
- 12) K Hájům
- 13) Lýskova
- 14) Jeremiášova (Lýskova)
- 15) Vlachova (podjezd pod ul. Jeremiášova)
- 16) Park Přátelství
- 17) Cykl. trasa (Nepomucký rybník)
- 18) Cykl. trasa ŘE-HL (západ)
- 19) Cykl. trasa GW Praha - Vídeň
- 20) Cykl. trasa ŘE-HL (východ)
- 21) Park Přátelství -Pod Kolonií
- 22) Panská zahrada (Cykl. trasa ŘE-HL)
- 23) kom. mezi Západním Městem a Chaby



Obrázek 14 Stanoviště sledovaných profilů (zdroj: mapy.cz)

**Výstupy průzkumů**

Průzkumy cyklistické dopravy byly provedeny v měsíci květnu v běžné pracovní dny. Během průzkumů panovalo počasí, které nemělo vliv na výsledky průzkumů.

Zjištěné údaje o cyklisté dopravě za období 7 – 19 hodin byly vyhodnocen pro sledované období. Přenásobením nasčítaných intenzit variací cyklistické dopravy byly stanoveny intenzity cyklistické dopravy za 24 hodin. Mapa s celodenními intenzitami na sledovaných profilech je uvedena v **příloze 4**.

**Tabulka 2 Intenzity cyklistické dopravy na sledovaných úsecích**

| Stanoviště                   | Směr              | Průzkum 7 - 19 hodin | Celkem za 24 hodin |
|------------------------------|-------------------|----------------------|--------------------|
| 1 Poncarova                  | ul. Jeremiášova   | 40                   | 47                 |
|                              | ul. K Řeporyjím   | 59                   | 69                 |
| 2 Jáchymovská                | ul. Na Výrovně    | 14                   | 16                 |
|                              | ul. Jeremiášova   | 14                   | 16                 |
| 3 Smíchovská                 | ul. Raichlova     | 45                   | 53                 |
|                              | ul. Jeremiášova   | 40                   | 47                 |
| 4 Jeremiášova (Mukařovského) | ul. Červeňanského | 49                   | 58                 |
|                              | ul. Smíchovská    | 30                   | 35                 |
| 5 Na Hvíždalce               | ul. K Sopce       | 15                   | 18                 |
|                              | ul. Jeremiášova   | 21                   | 25                 |
| 6 Petržilkova (západ)        | ul. Pod Hranicí   | 29                   | 34                 |
|                              | ul. Volutová      | 25                   | 29                 |
| 7 Pod Hranicí                | ul. Petržilkova   | 10                   | 12                 |
|                              | ul. Armády        | 10                   | 12                 |

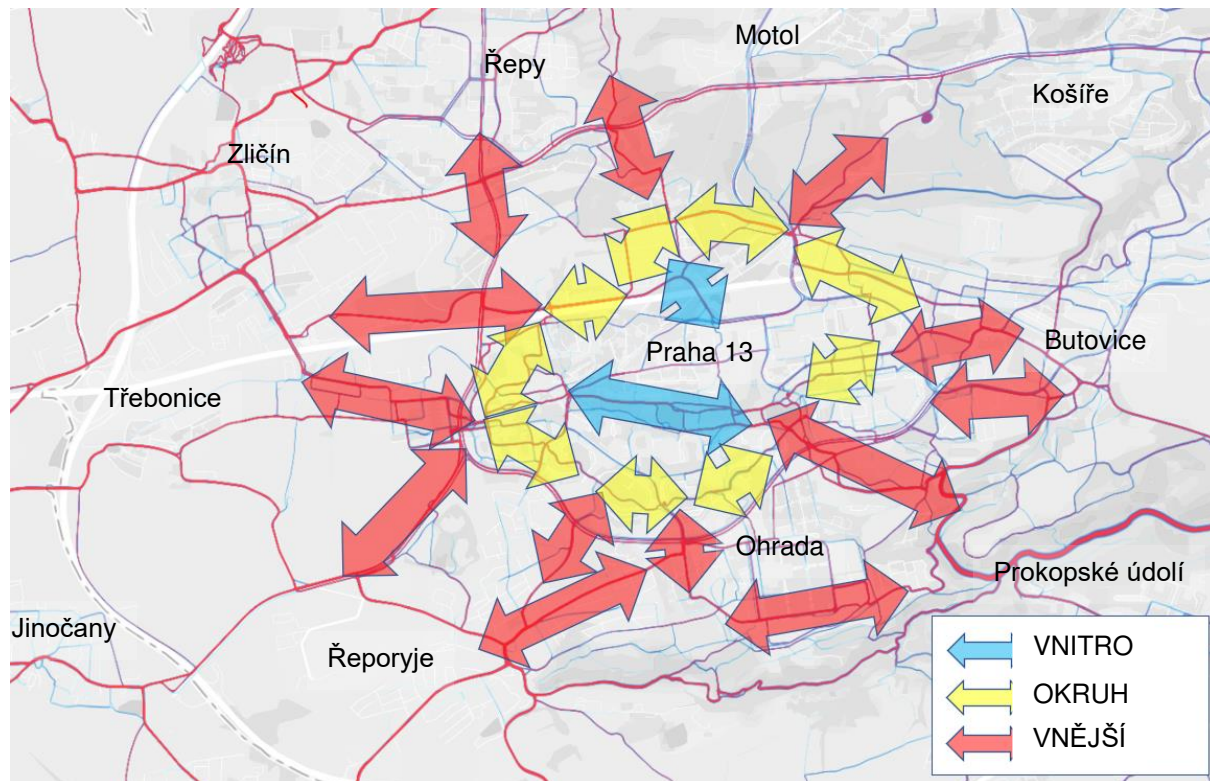




|    |   |                         |     |     |
|----|---|-------------------------|-----|-----|
| 8  | Petržilkova (východ)                            | ul. Bucharova           | 18  | 21  |
|    |   | ul. Pod Hranicí         | 24  | 28  |
| 9  | Bucharova                                       | ul. Petržilkova         | 13  | 15  |
|    |   | ul. Nárožní             | 7   | 8   |
| 10 | Nárožní   | ul. Bavorská            | 9   | 11  |
|    |   | ul. Pod Kulturním domem | 4   | 5   |
| 11 | Bavorská  | ul. Nárožní             | 25  | 29  |
|    |   | ul. K Hájům             | 20  | 24  |
| 12 | K Hájům   | ul. Bucharova           | 63  | 74  |
|    |   | ul. Jindrova            | 49  | 58  |
| 13 | Lýskova   | ul. Kocianova           | 14  | 16  |
|    |   | ul. Jeremiášova         | 18  | 21  |
| 14 | Jeremiášova (Lýskova)                           | metro Stodůlky          | 21  | 25  |
|    |   | Rozvadovská spojka      | 21  | 25  |
| 15 | podjezd ul. Jeremiášova (Vlachova)              | Britská čtvrť           | 27  | 32  |
|    |   | ul. Vlachova            | 41  | 48  |
|    | podchod vstup do metra (Vlachova)               | Britská čtvrť           | 105 | 124 |
|    |   | ul. Vlachova            | 80  | 93  |
| 16 | Park Přátelství                                 | ul. Armády              | 70  | 82  |
|    |   | Lužiny                  | 71  | 84  |
| 17 | Cyklotrasa (sever)                              | sever                   | 95  | 112 |
|    |   | jih                     | 182 | 214 |
| 18 | Cyklotrasa (západ)                              | východ                  | 44  | 52  |
|    |   | západ                   | 27  | 32  |
| 19 | Cyklotrasa (jih)                                | sever                   | 65  | 77  |
|    |   | jih                     | 140 | 164 |
| 20 | Cyklotrasa (východ)                             | východ                  | 104 | 122 |
|    |   | západ                   | 69  | 81  |
| 21 | Park Přátelství (Pod Kolonií) - severní stezka  | sever                   | 44  | 52  |
|    |   | jih                     | 49  | 58  |
|    | Park Přátelství (Pod Kolonií) - východní stezka | východ                  | 40  | 47  |
|    |   | západ                   | 33  | 39  |
|    | Park Přátelství (Pod Kolonií) - jižní stezka    | sever                   | 26  | 30  |
|    |   | jih                     | 24  | 29  |
|    | Park Přátelství (Pod Kolonií) - západní stezka  | východ                  | 22  | 26  |
|    |   | západ                   | 20  | 23  |
| 22 | Panská zahrada - severní stezka                 | Lýskova                 | 25  | 29  |
|    |   | křižovatka              | 26  | 30  |
|    | Panská zahrada - východní stezka                | křižovatka              | 32  | 38  |
|    |   | ul. Mládí               | 72  | 84  |
|    | Panská zahrada - jižní stezka                   | křižovatka              | 56  | 66  |
|    |   | Kuncova                 | 30  | 35  |
| 23 | Západní Město - Chaby                           | Západní město           | 22  | 26  |
|    |   | Chaby                   | 26  | 30  |

## 1.5 Určení hlavních zdrojů, cílů a směrů cyklistické dopravy

Na základě znalosti dopravní sítě a orientační teplotní mapy pohybu cyklistů lze odvodit předpokládané dopravní vztahy cyklistické dopravy. Na obrázku níže jsou znázorněny vztahy ve třech kategoriích. Jedná se o pravděpodobnou poptávku v naznačených relacích rozlišenou pro cesty uvnitř městského jádra (modře), po jeho obvodu (žlutě) a vnější návaznost (červeně).

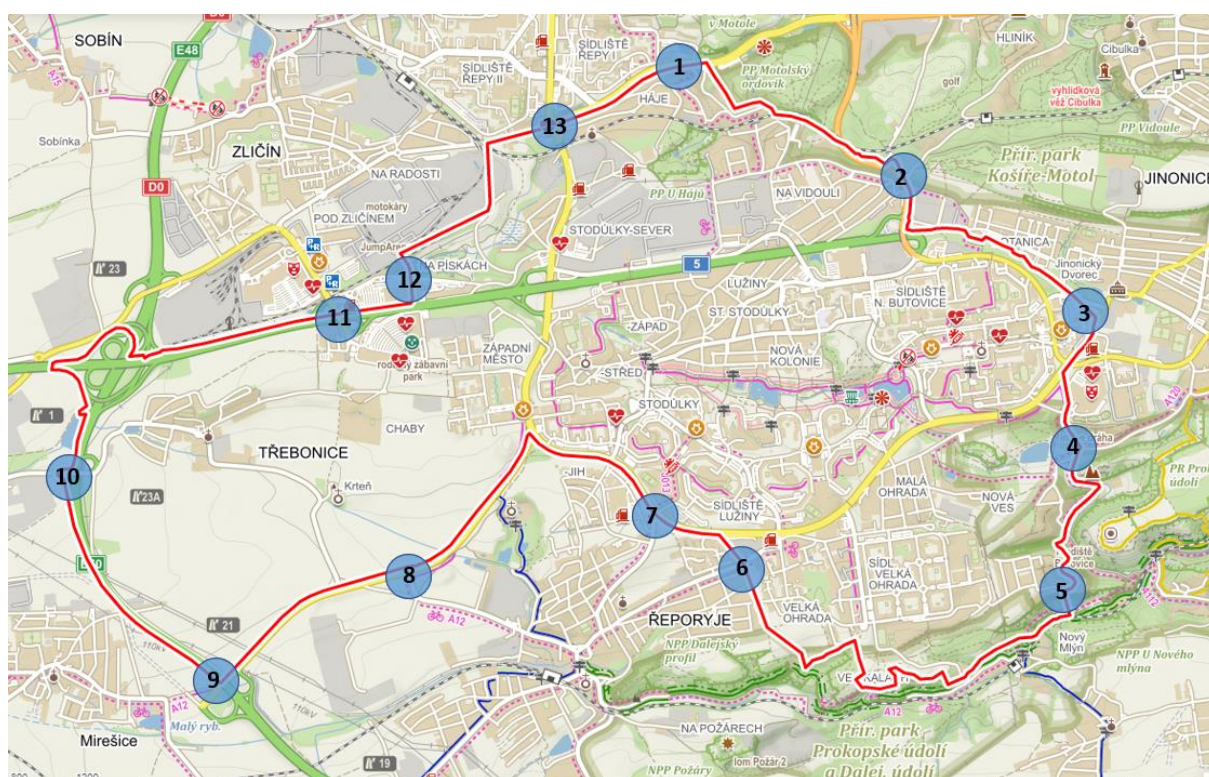


Obrázek 15 Převažující dopravní vztahy v cyklistické dopravě (zdroj: PUMM MČ Praha 13)

Pohyb uvnitř městského jádra není příliš významný. Infrastruktura je určena spíše pomalým uživatelům s účelem volnočasové aktivity (projížďka s dětmi do Centrálního parku apod.). Další relativně silný vztah spíše pro odvážnější uživatele je zřejmý po mostě Bavorskou ulic. Pro každodenní cesty na kole do práce, za službami, za nákupem apod. není infrastruktura příliš atraktivní. Stezky pro cyklisty jsou příliš pomalé z důvodu možné kolize s chodci a automobilové komunikace nejsou přímočaré s ohledem na závěkovou obsluhu přilehlých bytových domů, případně jednosměrností komunikací. Využití integračních opatření je prozatím pouze v zárodku (Bucharova a Jeremiášova ulice) a bude ho třeba ještě dále diskutovat s ohledem na možné kolize s automobilovou dopravou a přijatelné rychlosti souběžného dopravního automobilového proudu. V současnosti má cyklista na výběr pomalé legální trasy, rychlé trasy po sběrných komunikacích pro odvážné nebo pololegální trasy kombinující předchozí komunikace s nelegálními přejezdy po chodnících, případně přírodních samovzniklých stezkách s mnoha bariérami, nejčastěji v podobě obrubníků nebo nezpevněného povrchu.

## 1.6 Určení návaznosti na regionální a nadregionální cyklistické trasy

Vnější vztahy pravděpodobně dominují. Existuje poměrně velké množství cílů v širším území. Jako nejvýznamnější vnější vztah lze odvozovat směr do Prokopského údolí, který poskytuje relativně atraktivní možnost dosažení páteřních cyklistických tras podél Vltavy. Pro denní dojížděku do zaměstnání v centru Prahy je tato možnost nejvýhodnější jak z pohledu rychlosti, tak bezpečnosti a psychologické segregovanosti od automobilové dopravy. Další významné vnější trasy jsou bezpochyby směrem na Staré Butovice (dále na Dívčí hrady a do centra Prahy), Košíře (nejkratší cesta na Prahu s možností několika alternativ), Motol (směr páteřní koridory parkem Ladronka na Strahov nebo oborou Hvězda na Prahu 6), Řepy (cesta na Prahu 6, letiště nebo páteřní trasa Divokou Šárkou), Zličín (cesty na atraktivní cyklistické trasy ve Středočeském kraji přes Sobín), Třebonice (cesty směr Rudná), Řeporyje (cesty na jihovýchod napojující obce Středočeského kraje).



Obrázek 16 Návaznost cyklistické infrastruktury na širší území (zdroj: PUMM MČ Praha 13)

Tabulka 3 Zásadní styčné body cyklistické infrastruktury s vnější sítí

|    |                                 |
|----|---------------------------------|
| 1  | Řepy, Praha 6                   |
| 2  | Motol, Smíchov, Břevnov         |
| 3  | Jinonice, Praha 5               |
| 4  | Prokopské údolí                 |
| 5  | Prokopské údolí                 |
| 6  | Řeporyje, Ořech, Zadní Kopanina |
| 7  | Řeporyje, Ořech, Zadní Kopanina |
| 8  | Řeporyje, Prokopské údolí       |
| 9  | Jinočany, Zbuzany               |
| 10 | Chrástany                       |
| 11 | Zličín, Chrástany, Sobín        |
| 12 | Zličín, Chrástany, Sobín        |
| 13 | Řepy, Praha 6                   |

Pro uskutečnění vnějších vztahů jsou používány radiální trasy z území. Pro jejich dosažení je často vhodnější místo přímého průjezdu územím využít alespoň z části obvodový koridor. Bohužel povaha této infrastruktury vykazuje velmi mnoho nedostatků (zvýšené obruby chodníků, sdílený prostor s chodci nebo automobilovou dopravou, nevyhovující povrch, omezení jízdy zákazem, závleky trasy apod.).

Samotné radiální trasy z území nelze ani v jednom případě považovat za vhodně provedené. Jako zásadní nedostatek lze vytknout nepropojenost městského jádra s okrajovými částmi a vnějším územím adekvátní cyklistickou infrastrukturou. Mělo by se jednat o páteřní trasy s maximálním důrazem na rychlost a bezpečnost cyklistů. Dostatečná šířková dimenze, kvalitní povrch a minimum kolizních míst by mělo být samozřejmostí. Bohužel tyto parametry nejsou pro území vnějších cyklokoridorů prozatím naplněny.

Území Prahy 13 je využíváno také k tranzitním cestám. Tyto cesty se uskutečňují po obdobných trasách jako vnější doprava. Nejčastějším účelem jsou zřejmě volnočasové aktivity a cesty do zaměstnání. Jako významný vztah přes řešené území považujeme cesty z Prokopského údolí, příp. z Dívčích hradů přes Stodůlky na Zličín a dále mimo Prahu. Pro tranzitní cesty bohužel není vhodná infrastruktura, která by nabízela parametry páteřní cyklotrasy. Stávající infrastruktura je velmi problematická se silnou kolizí s pěší dopravou nebo velkým množstvím bariér.

## 1.7 Určení potenciálu pro rozvoj cyklistické dopravy z hlediska urbanistického rozvoje

### Metropolitní plán

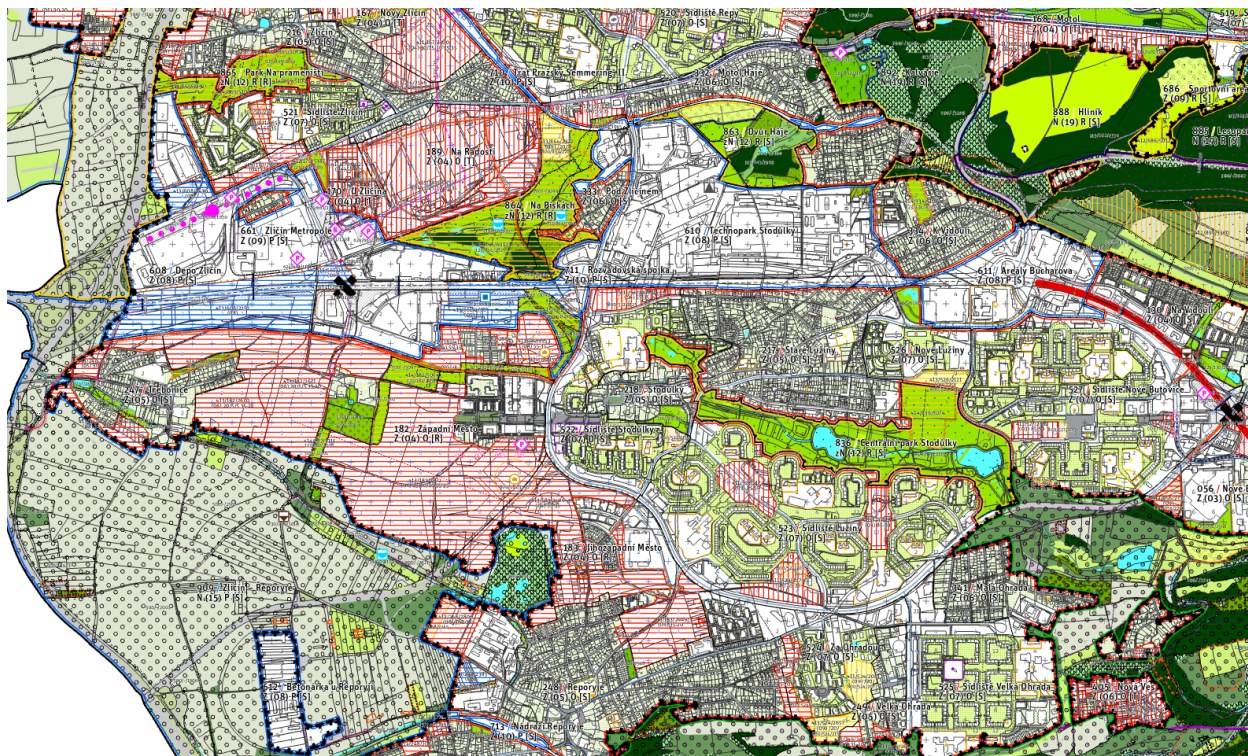
Aktuálně platný Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy byl schválen v roce 1999, v současnosti je tak již poměrně zastaralý a pracuje se na jeho obnově novým Metropolitním plánem. Zadání pro nový Metropolitní plán schválily orgány hlavního města již v roce 2013, od té doby probíhá zpracovávání a připomínkování. V roce 2022 probíhá nové kolo připomínkování upraveného návrhu Metropolitního plánu, po této fázi následují úpravy zpracovatelem v tzv. režimu veřejných projednání, která jsou plánována na květen a červen 2022. Předpokládaný termín schválení a vydání platného Metropolitního plánu je cca na konci roku 2022.

V upraveném návrhu Metropolitního plánu k připomínkování dle § 50 stavebního zákona (stav k 04/2022) lze ve vztahu k MČ Praha 13 vyčíst několik důležitých rozvojových lokalit určených k zastavění, jedná se zejména o lokality:

- Západní Město (karta 182) – zastavitelná stavební plocha, využití území obytné s heterogenní strukturou a rozlohou 143 ha
- Jihozápadní Město (karta 183) – zastavitelná stavební plocha, využití území obytné s heterogenní strukturou a rozlohou 54 ha
- Za Vrchem (karta 608) – lokalita mezi Jižní spojkou a Třebonicemi, zastavitelná stavební plocha, využití území produkční – areály produkce, rozloha 58 ha
- Sídliště Lužiny (karta 523) – dotvoření a posílení cílového charakteru obytné lokality, zastavitelná stavební plocha, využití území obytné s modernistickou strukturou a rozlohou 109 ha
- Za Ohradou (karta 524) – dotvoření a posílení cílového charakteru obytné lokality, zastavitelná stavební plocha, využití území obytné s modernistickou strukturou a rozlohou 36 ha

Návrhové rozvojové lokality jsou zobrazeny červeným šrafováním na výstřižku z Metropolitního plánu na následujícím obrázku.

V projektové přípravě územního rozvoje, ve všech rozvojových plochách a u dopravních staveb je nezbytné vždy zohlednit plánované nároky na cyklistickou dopravu už v raných fázích přípravy. Již při plánování zastavěnosti rozvojových ploch je potřeba brát zřetel na nároky všech dopravních módů, vč. cyklistické dopravy.

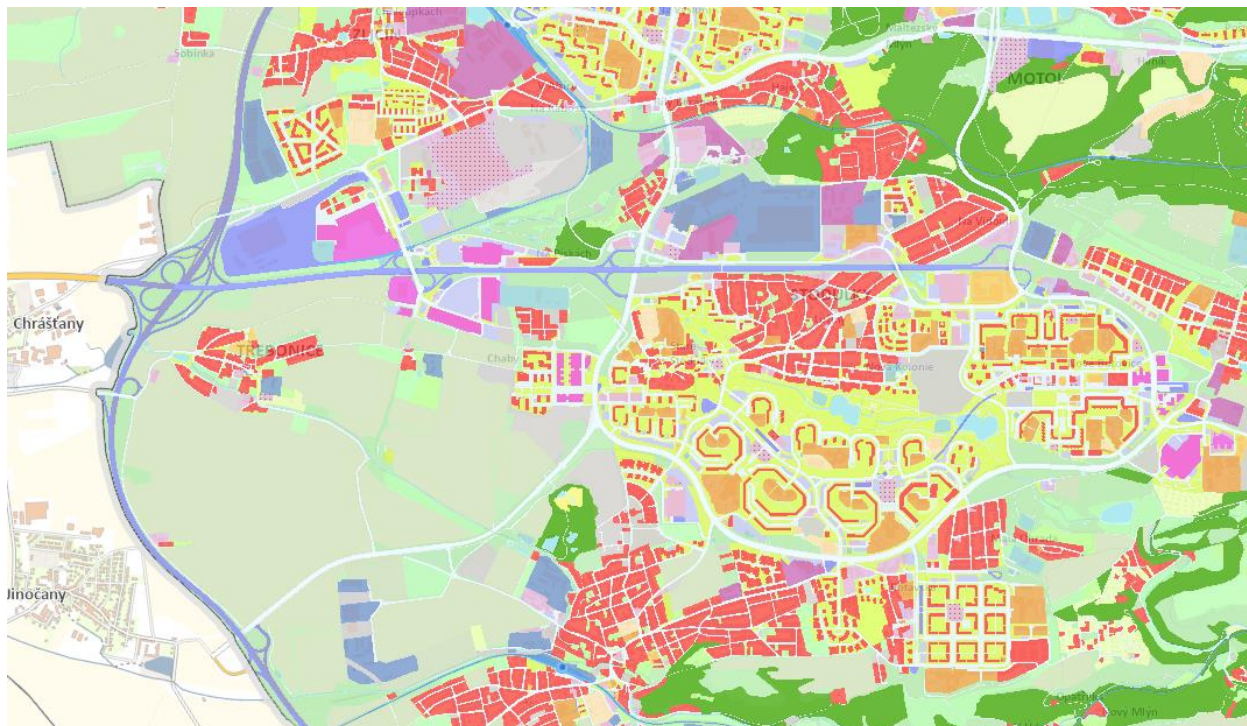


Obrázek 17 Výstřižek z návrhu Metropolitního plánu, stav k 05/2022 (zdroj: <https://plan.praha.eu/>)

## 1.8 Dopravní model cyklistické dopravy

Dopravní model slouží pro modelování dopravního významu navrhované budoucí cyklistické infrastruktury. Principy modelu jsou založeny 4 stupňovém schématu makroskopických modelů:

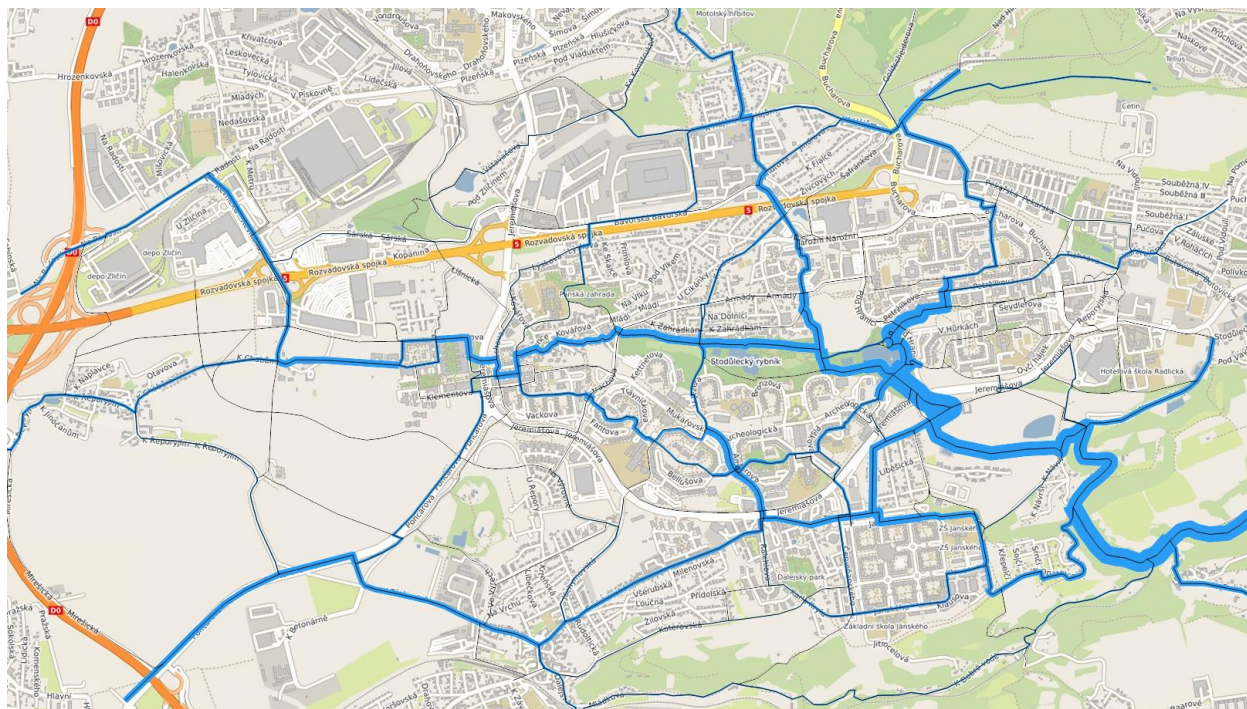
1. výpočet dopravních objemů,
2. výpočet dopravních vztahů,
3. dělba přepravní práce (nebyla uplatněna – jedná se o jednomodální model),
4. přidělení zátěží na dopravní síť.



Obrázek 18 Občanská vybavenost (zdroj: Geoportal Praha)

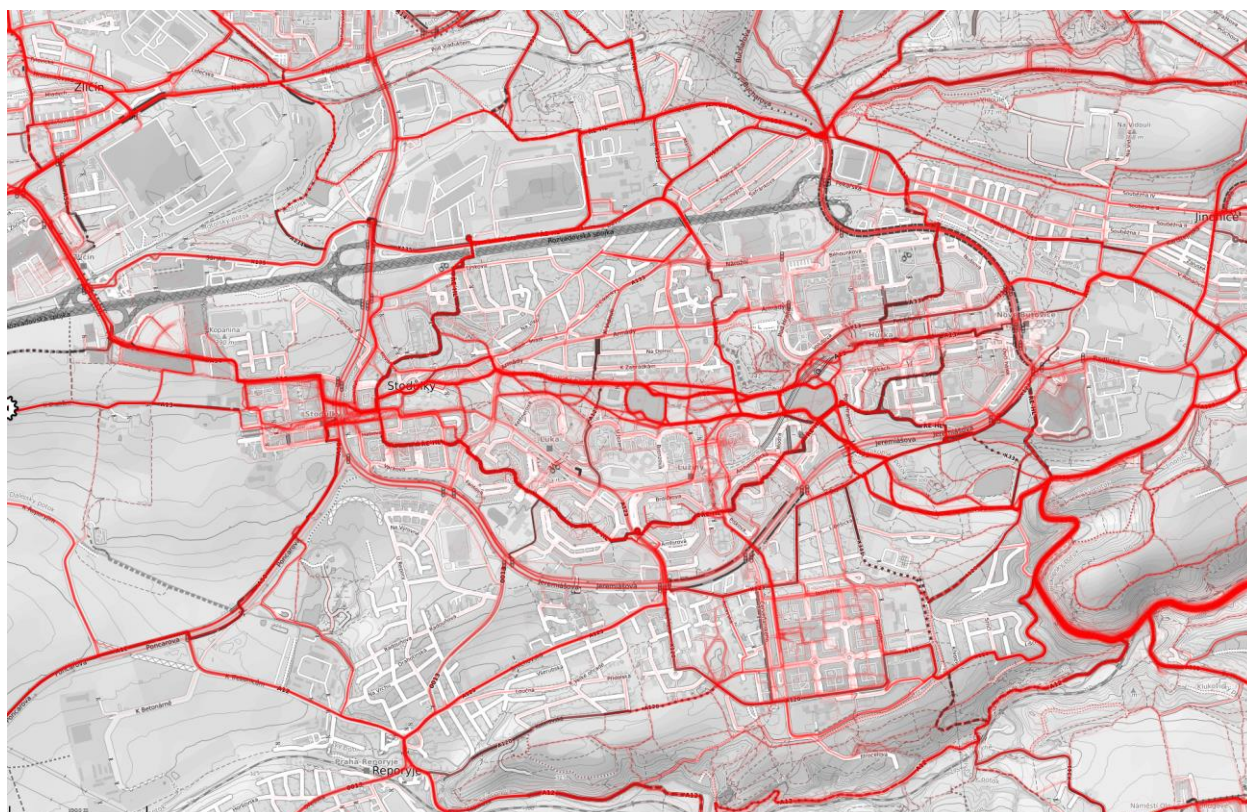
Dopravní objemy jsou založeny na občanské vybavenosti a ukazatelích o počtu obyvatel a pracovních příležitostech v ZSJ. Dopravní vztahy jsou vypočteny na základě gravitační metody. Kalibrace dopravního modelu stávajícího stavu byla provedena na základě dopravních průzkumů popsanych v kapitole 1.4.

Zatížení dopravní sítě stávajícího stavu je patrné z následujícího obrázku.



Obrázek 19 Cesty na jízdním kole ve stávajícím stavu (dopravní model)

Prognóza výhledového stavu předpokládá růst podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce v souladu s plánem udržitelné městské mobility „Polad’ Prahu“.



Obrázek 20 Heat mapa cest na jízdním kole ve stávajícím stavu (zdroj: Prahou na kole)



## 1.9 SWOT analýza cyklistické dopravy

### SILNÉ STRÁNKY

- Kompaktní území pro vhodné používání jízdního kola v rámci Prahy 13
- Mnoho cílů pro každodenní dojížděku i mimo území Prahy 13
- Atraktivní trasy v okolí (např. Prokopské údolí, Třebonice)
- Je zřejmá významná tranzitní cyklistická doprava (př. park Prokopské údolí – Západní město – okolí Prahy)
- Existence infrastruktury pro legální pohyb cyklistů mimo automobilové komunikace – trasy „A (Praha-JZM)“, „ŘE-HL“, stezka přes Centrální park (vhodné i pro děti)
- Mnoho mimoúrovňově vyřešených kolizních míst s automobilovou dopravou přes sběrné komunikace
- Relativně klidný automobilový provoz na obslužných komunikacích příznivý pro sdílení hlavního dopravního prostoru
- Existence dopravního vyznačení spojitě základní sítě cyklotras navazujících na vnější trasy

### SLABÉ STRÁNKY

- Sběrné čtyřpruhové komunikace jsou bariérou pro plošné příčné vztahy
- Neexistuje spojitá kvalitativně strukturovaná síť komunikací vhodných pro cyklistickou dopravu (infrastruktura pro různé skupiny uživatelů)
- Stávající páteřní cyklistická infrastruktura je nevhodně sdílena s pěší dopravou
- Chybí rychlé sběrné cyklotrasy konkurenceschopné v rámci dopravního systému
- Absence vyznačených přejezdů pro cyklisty
- Zásadní nedostatky v napojení cyklistické infrastruktury na vnější okolí (povrchy, bariéry, značení, kolize s pěší a automobilovou dopravou)
- Velké množství dopravně – bezpečnostních rizik na stávající infrastruktuře
- Nedostatek doprovodné infrastruktury (stojany, boxy, osvětlení, lavičky, odpadkové koše, kamerový dohled atd.)
- Neexistuje rozšířená nabídka sdílení jízdního kola

### PŘÍLEŽITOSTI

- Vytvořením atraktivní cyklistické infrastruktury využít potenciál pro zvýšení podílu každodenních cest na jízdním kole (výhledově nižší nároky na vlastnictví automobilu, kapacitu MHD)
- Dosáhnout stavu vnímání cyklistické dopravy jako atraktivní samozřejmost dopravního systému pro každodenní cesty
- Budování samostatných stezek pro cyklisty stejně jako cyklistických pruhů v hlavním či přidruženém dopravním prostoru
- Atraktivní propojení cyklistické infrastruktury s okolními částmi Prahy a sousedními obcemi
- Rozvoj doplňkové infrastruktury a služeb pro cyklisty: mobiliář, sdílení jízdních kol, cyklopointy pro ambulantní servis, úschova kol pro přestup na MHD a další
- Financování rozvoje cyklistické dopravy z vnějších zdrojů, možnost využití státních a evropských dotačních titulů
- Atraktivní infrastruktura přinese potenciál využít systém Bike and Ride
- Umožnit uspokojení rostoucí poptávky o zdravý životní styl
- Využít nových technologií (využívání elektrokol) pro akceleraci atraktivity cyklistické dopravy

## HROZBY

- Podcenění významu cyklistické dopravy (denní i rekreační),
- Cyklistická doprava zůstane pro odvážné uživatele
- Nastupující generace nebude mít svobodnou volbu v rozhodování o způsobu dopravy (nebude využít potenciál pro volbu jízdního kola)
- Malá angažovanost městské části o cyklistickou dopravu
- Nedostatečné finanční zdroje
- Komplikace spojené s pozemky pro novou cyklistickou infrastrukturu



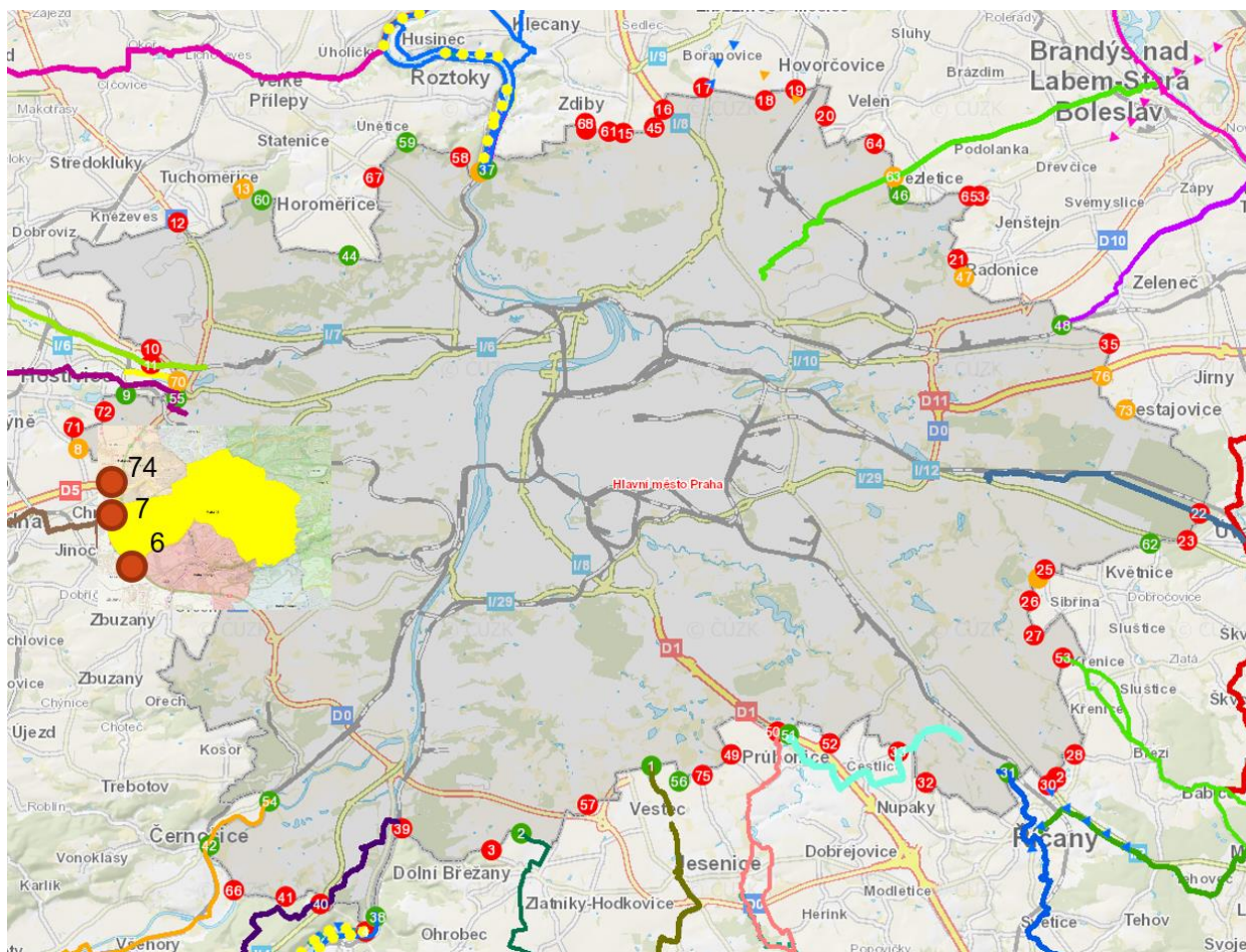
## 2.1 Rozvoj cyklistické dopravy na území MČ Praha 13

Nadřazeným dokumentem na národní úrovni je „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020“.

Rozvoj cyklistické dopravy v Praze se řídí dvěma základními strategickými dokumenty. Konceptí rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020 a Generelem cyklistické dopravy.

Generel cyklistické dopravy byl vypracován v rámci příprav změny územního plánu hl.m. Prahy v roce 2010 a postupně aktualizován. Jeho poslední aktualizace Systému celoměstských cyklotras hl. m. Prahy byla schválena Radou hl. m. Prahy v březnu 2022. Aktualizovaná verze cyklogenerelu je k dispozici na geoportálu hl. m. Prahy.

Dokument SČK Cyklokonceptce pro období 2017-2023 definuje styčné body s Prahou. Pro řešené území jsou zásadní hraniční body 6 (Zbuzany, Jinočany), 7+74 (Chrástřany).



Obrázek 22 Vazba na koncepci SČK

Generel městské části Praha 13 vychází z nadřazené koncepce. Návrh na řešeném území zpřesňuje a doplňuje cílové vedení cyklistické infrastruktury na základě detailních analýz řešeného území.

## 2.1.1 Návrh cyklistické sítě

Návrh cílové podoby cyklistické sítě na řešeném území vychází z teoretické budoucí poptávky vyplývající z očekávaného budoucího podílu na dělbě přepravní práce a z rozložení zdrojů a cílů dopravy. Pro analýzu dopravní poptávky bylo využito makroskopického dopravního modelu. Finální výstupy v podobě kartogramů intenzit cyklistické dopravy ve stavu a výhledu jsou součástí dokumentu. Směrodatnou stávající poptávku dále popisují data z dostupných heatmap a výsledky z dopravních průzkumů zaměřených na intenzitu cyklistické dopravy v běžný pracovní den.

Prioritou bylo ověřit vedení páteřních tras z nadřazeného dokumentu hl. m. Prahy, doplnit o další pro řešené území žádoucí úseky. Takto vzniklá spojitá síť je v návrhu označena jako „ZÁKLADNÍ“ trasy, pro něž se předpokládají shodné standardy definované pro páteřní pražské trasy.

### ZÁKLADNÍ CYKLISTICKÁ SÍŤ

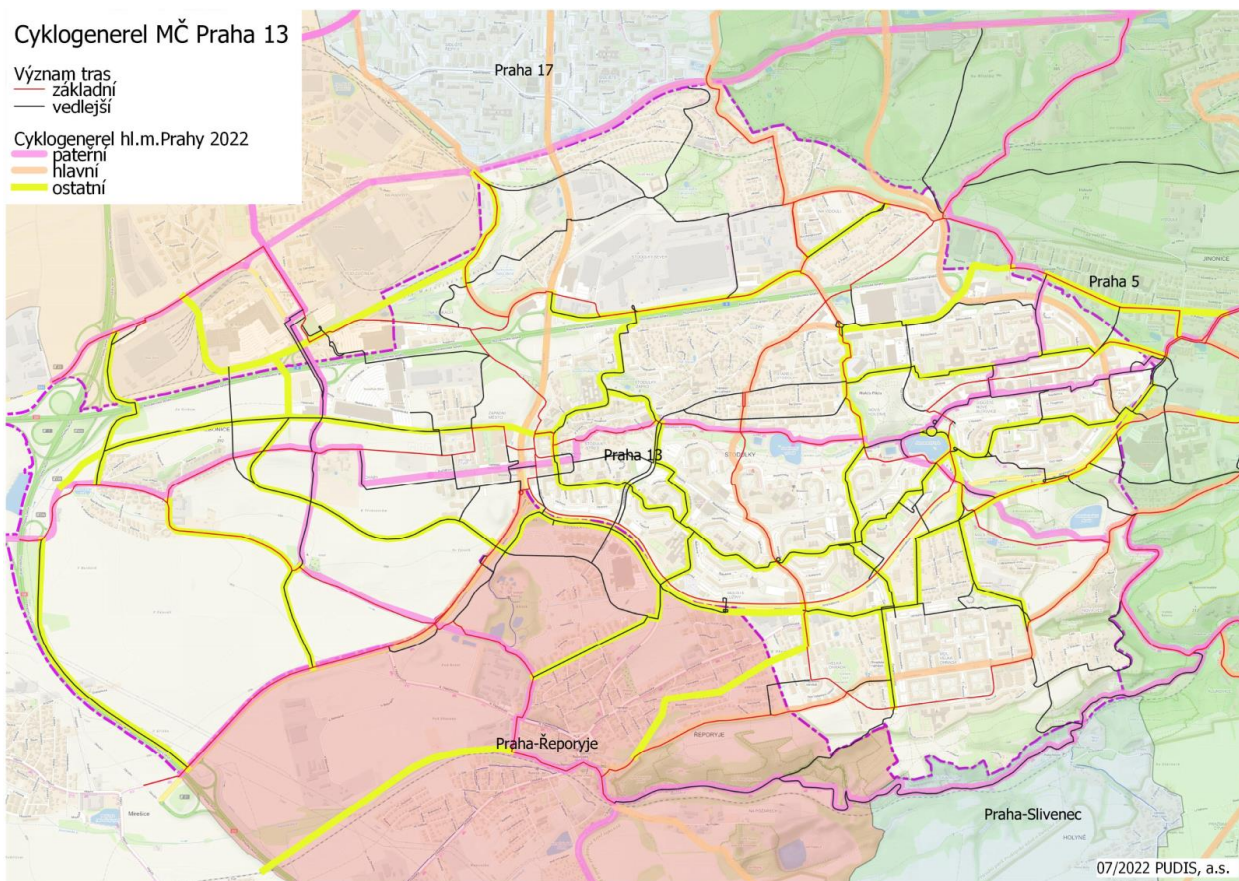
Základní kostru navržené cyklistické infrastruktury tvoří síť, která plní sběrnou funkci, umožňuje hlavní propojení jednotlivých čtvrtí a základní vazbu na okolní území. Vyznačuje se především nabídkou rychlého spojení pro denní dojíždku s adekvátní prostorovou kapacitou. Pokud to prostorové podmínky dovolí, mělo by být dosaženo maximálního oddělení od chodců a od ostatní motorové dopravy. Doporučeno je veřejné osvětlení a minimální podélné sklony.

Způsob vedení cyklistů na páteřní síti má následující standardy:

1. Samostatné stezky pro cyklisty.
2. Fyzicky oddělený pás v HDP nebo po dopravně zklidněných ulicích ( $v_{max} \leq 30$  km/h).
3. Vedení v prostoru s pohybem chodců v nejkratší možné délce.
4. Jiné vedení v hlavním dopravním prostoru je možné v případě dočasného vedení trasy nebo v jiných odůvodněných případech.
5. Křížení dalších komunikací s cyklostezkou řešit především formou chodníkových přejezdů v úrovni cyklostezky. U vedení podél dopravně zatížených komunikací lze, po posouzení dopadů na plynulost provozu, chodníkový přejezd odsadit od komunikace.
6. Odpočinková místa a místa pro odkládání kol osazovat standardním pražským cyklostanem.

Samostatná páteřní stezka by měla mít minimální šířku 3 m a asfaltový povrch (ne zámkovou dlažbu). Nezbytná je vegetační a zimní údržba, veřejné osvětlení, směrové značení a značení objízdných tras při dopravních omezeních. Vodorovné značení by mělo být v podobě střední dělicí čáry v nepřehledných a frekventovaných úsecích a pro preferenci před výjezdem aut. V případě SSZ se předpokládá preference cyklistů na základě jejich detekce.

Návrh koncepce na území MČ Praha 13 je s logickým přesahem do přilehlého území. Výkres navržené základní sítě je ilustrativně na **obrázku 23** a v detailní podobě v **příloze 1**. Obrázek znázorňuje úseky základní sítě tenkou červenou čarou. Pro srovnání jsou tlustými čarami vyznačeny úseky navržené v cyklogenerelu hl.m.Prahy (páteřní, hlavní, ostatní). V případě, že není dosaženo v obou návrzích souladu, lze považovat rozdíly ve vedení trasy jako možné alternativy. Černé tenké čáry znázorňují vedlejší trasy cyklistické infrastruktury, které doplňují základní síť. Ve zbývajícím zastavěném území s funkcí generující poptávku po cyklistické dopravě je třeba dále tvořit podmínky pro cyklistickou dopravu (dopravní zklidnění, další stezky, příp. sdílený prostor a vždy zajistit plnohodnotné napojení na nadřazené trasy).



Obrázek 23 Základní výkres návrhu cyklistické infrastruktury

### VEDLEJŠÍ CYKLISTICKÁ SÍŤ

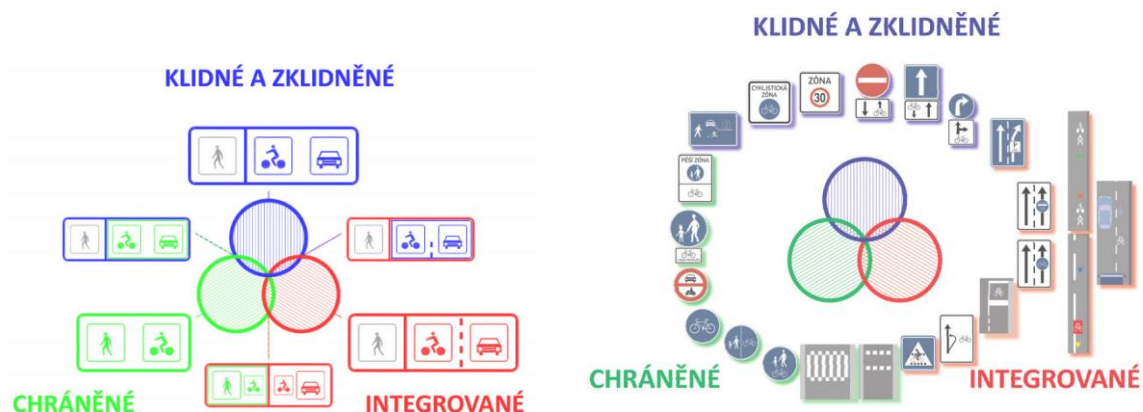
Síť vedlejších komunikací doplňuje a propojuje základní síť a společně tvoří základní kostru cyklistické infrastruktury. Slouží k propojení sousedních čtvrtí a zajišťují případnou doplňující obsluhu území. Funkce hlavních úseků je smíšená (obslužná i sběrná). Komunikace jsou určeny pro všechny uživatele včetně dětí, seniorů a žen. Může se jednat o bezpečnější alternativní trasy páteřním trasám. Způsob vedení cyklistů se předpokládá v některém z následujících provedení:

- Samostatná stezka pro cyklisty
- Maximální oddělení od chodců a ostatní motorové dopravy
- Na méně významných a obslužných ulicích
- Cyklostezka ve vedlejším dopravním prostoru (i smíšená, lépe oddělená)

Samostatná stezka by měla mít minimální šířku 3 m, asfaltový povrch není nutný. Nezbytné je veřejné osvětlení, směrové značení a značení objížděných tras při dopravních omezeních. VDZ má být na křížení se směry chodců.

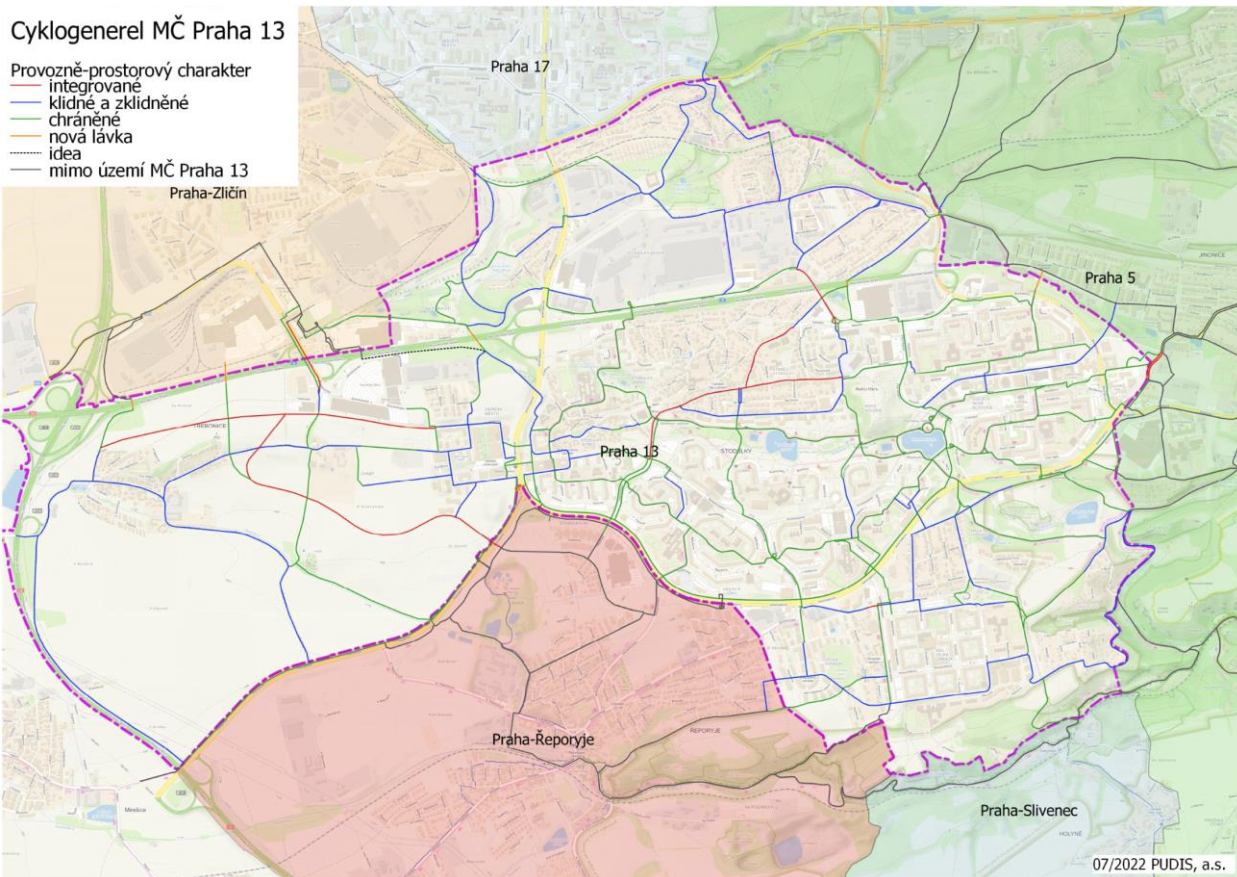
### PROVOZNĚ PROSTOROVÝ CHARAKTER

Úseky cyklistické sítě jsou navrženy z pohledu provozně-prostorového charakteru na komunikace klidné a zklidněné, integrované nebo chráněné. Základní typy a legislativní principy dopravního značení jsou znázorněny na následujícím obrázku.



Obrázek 24 Provozně prostorové typy cyklistických komunikací, zdroj: TP 179

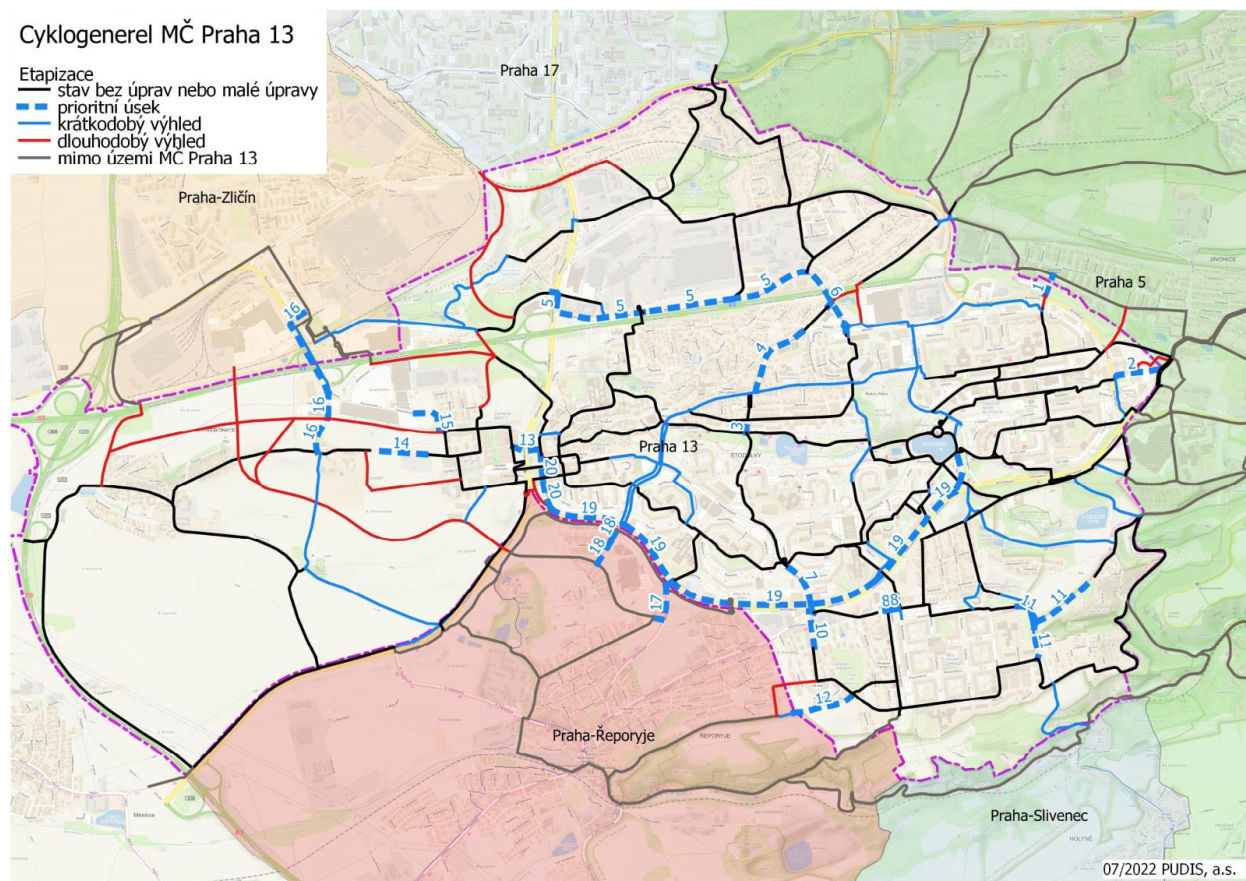
Návrh provozně-prostorového charakteru cyklistické infrastruktury je ilustrativně na **obrázku 25** a v detailní podobě v **příloze 2**.



Obrázek 25 Návrh cyklistické infrastruktury (provozně-prostorový charakter)

## ETAPIZACE ROZVOJE CYKLISTICKÉ SÍTĚ

Etapizace rozvoje cyklistické infrastruktury je navržena vymezením prioritních opatření dvěma výhledovými horizonty s krátkodobým a dlouhodobým výhledem. Na **obrázku 26** je zobrazen ilustrativní návrh etapizace (černě-stav, modře-krátkodobý výhled, červeně-dlouhodobý výhled) a v **příloze 3** je uveden návrh detailněji. Prioritní opatření jsou blíže identifikována v **příloze 5**.



Obrázek 26 Návrh cyklistické infrastruktury (etapizace)

### Další rozvoj cyklistické dopravy

Mimo základní a vedlejší síť je třeba rozvíjet cyklistickou dopravu všude, kde je to možné. Zejména je tím myšleno doplnění sítě o další obslužné úseky napojující základní síť až do cíle cyklistických cest. Může se jednat o zklidněné ulice v režimu zón (zóna 30, obytná, pěší, cyklistická) nebo další chráněné komunikace sdílené s chodci. Dále je uveden přehled opatření a zásad, které musí být brány v úvahu při rozvoji cyklistické dopravy.

#### Zklidňující opatření v hlavním dopravním prostoru

- zpomalovací prahy a polštáře
- zamezení přímého průjezdu
- zúžení komunikace
- psychologické zklidnění

#### Hrdla, zamezení a oddělení průjezdu vozidel

- zákaz vjezdu všech motorových vozidel (B 11)
- sloupky, závory, zátarasy, zábradlí, svodidla, lana a řetízky atd.



### **Odrazové zrcadlo**

- u křížení provozu na stezce s vozidly
- v nepřehledném směrovém oblouku a křížení na stezce atd.

### **Požadavky na dopravní značení**

- vodorovné dopravní značení – materiál a provedení pojížděného vodorovného značení (v barvě, v plastu za studena a za tepla)
- svislé dopravní značení

### **Objížďky a dočasná omezení**

- úpravy a způsob provedení
- na trase pro všechna vozidla nebo na trase pouze pro cyklisty

### **Vyloučení provozu jízdních kol na pozemní komunikaci**

- zákaz vjezdu jízdních kol (B 8), jiný příkaz (C 14a)
- cyklistické směrové značení pro alternativní trasu k zákazu vjezdu

### **Zvýraznění vodorovného cyklistického dopravního značení**

- zvýraznění čar jízdního pruhu pro cyklisty
- zvýraznění vodorovného vyznačení přejezdů pro cyklisty
- stezky a bezmotorové komunikace

### **Odvodnění**

- úžlabí a odvodňovací proužky, uliční vpusti
- štěrbinové odvodnění, příkopy, brod

### **Pojížděný povrch**

- materiál a provedení pojížděného povrchu komunikace
- asfaltový, cementobetonový a dlážděný kryt, kamenná a betonová dlažba
- nestmelený kryt – mlatový povrch a minerálbeton
- speciální povrchy (dřevěný a kovový povrch)

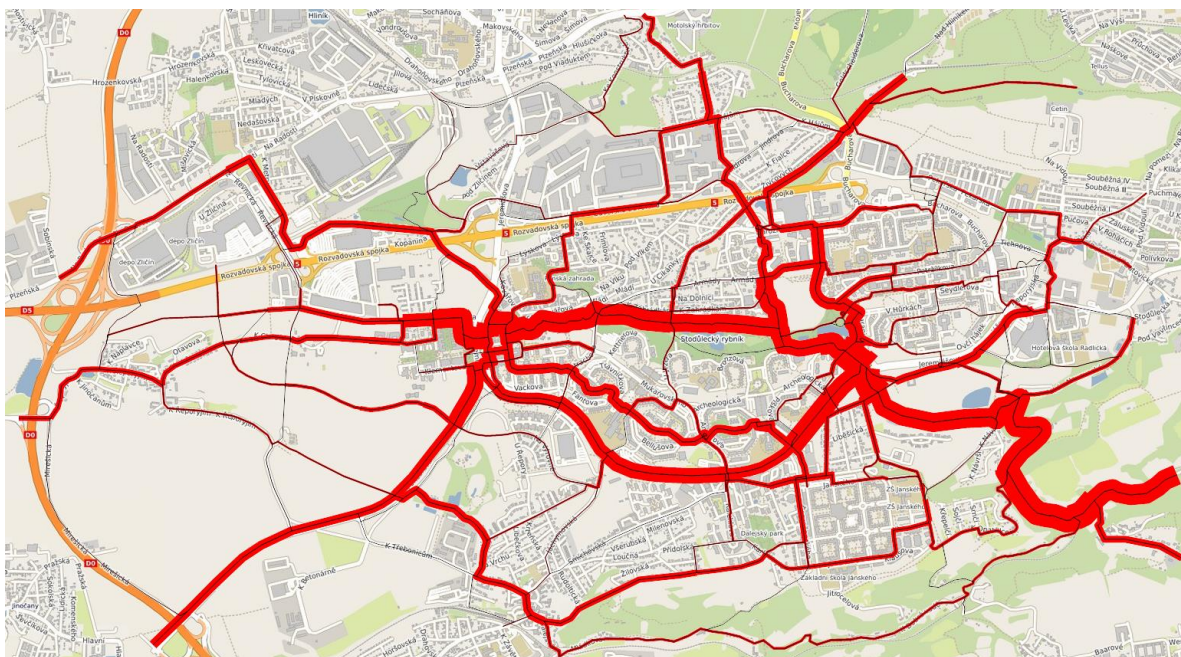
### **Veřejné osvětlení a noční provoz**

- veřejné osvětlení
- ochrana proti oslnění

### **Doprovodná infrastruktura**

- mapy a infopanely, odpočívky, pítka, toalety
- automatické sčítače
- ližiny a vodící lišty,
- samoobslužná servisní místa, madla a opěrky u SSZ, odpadkové koše
- doprovodná zeleň

Pomocí dopravního modelu bylo prověřeno výhledové využití navržené cyklistické infrastruktury. Na **obrázku 25** je výkres rozložení intenzity cyklistické dopravy pro cílový stav navržené infrastruktury.



**Obrázek 27** Návrh cyklistické infrastruktury (dopravní zatížení – model)

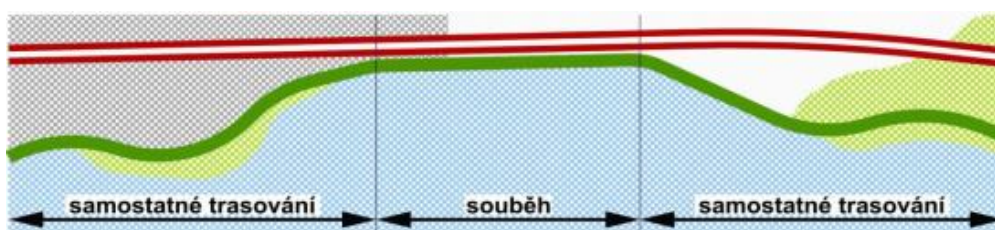
## 2.2 Návrh koncepce prostoru z hlediska cyklodopravy

Kategorizace infrastruktury pro cyklisty vč. metodiky prostorového uspořádání uceleně upravují TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Při rozvoji cyklistické sítě v řešeném území by se měla vedle návrhu segregovaných úseků začít uplatňovat nebo více využívat následující integrační řešení.

### 2.2.1 Duální opatření

Cílem souběhu více opatření je zajištění přiměřeně vyrovnaného bezpečí a komfortu pro všechny uživatelské skupiny, a to v současném i výhledovém stavu:

- pro cyklistický provoz platí, že „co je pro jedny cesta, může být pro druhé bariéra“, a naopak
- v rámci jednoho veřejného prostranství, uličního profilu či komunikace někdy nelze zajistit plnohodnotné a bezpečné řešení pro cyklistický provoz jedním opatřením infrastruktury
- kombinací opatření a více možnostmi cyklistického průjezdu (zpravidla souběžně vedle sebe v hlavním dopravním i přidruženém prostoru) to ale může být možné

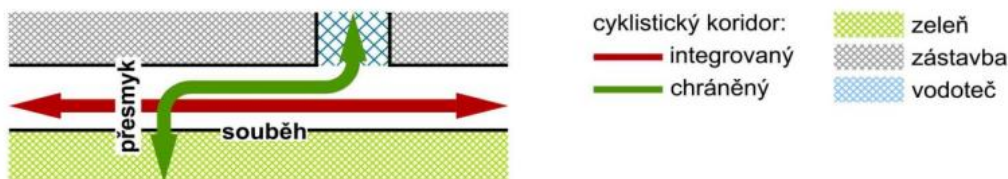


Obrázek 28 Princip duálního opatření z hlediska liniové infrastruktury (zdroj: TP 179)

Pokud se stane, že nelze zajistit plnohodnotnou integraci (není místo, nebo nelze komunikaci zklidnit), ani plnohodnotné chráněné řešení (není místo na cyklostezku), má potom smysl koridor řešit například substandardní integrací (cyklopruhy jen částečně) a nouzovým řešením pro slabé cyklisty (legalizovaný chodník). Samozřejmě je třeba myslet na to, že tyto dva substandards musí pokrýt souvislé spektrum cyklistů. To znamená, aby integrace vůbec aspoň někomu pomáhala a řešení mimo komunikaci nebylo tak pomalé, aby ještě dávalo smysl.

Při souběhu více opatření pro cyklisty dochází často v případě přesmyku chráněného koridoru nebo zklidněné vazby (propojení zklidněných oblastí) přes integrovaný koridor či v obdobných situacích:

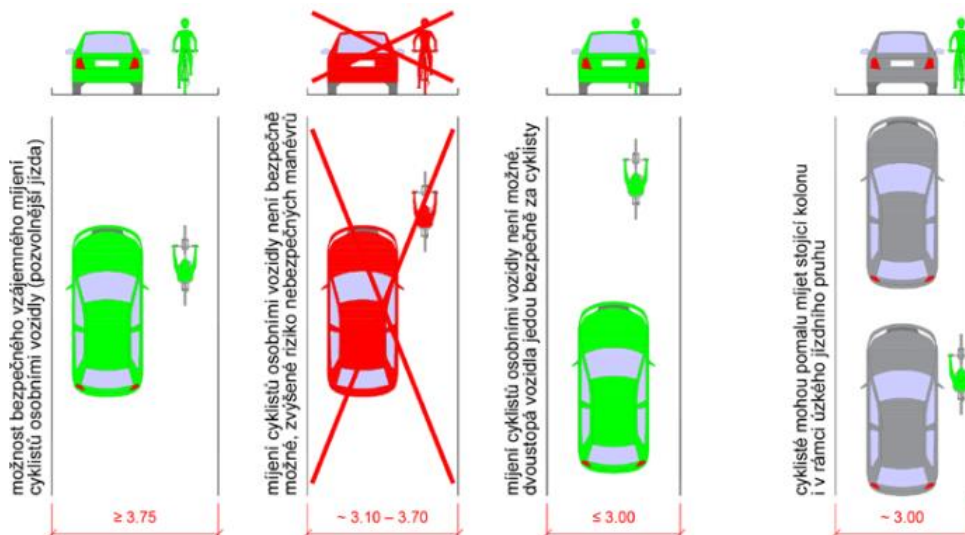
- jedná se zpravidla o relativně krátké úseky, kdy ke křížení (resp. vzájemnému provázání) nemůže dojít příčně v nejpřímějším možném směru – vzniká tak lokální souběh například v prostoru vozovky a chodníkové stezky, než dojde k jejímu samotnému překřížení
- obdobně v případě některých složitějších křižovatkových uzlů je pro některé pohyby a propojení vazeb koexistence možnosti souběžných cyklistických průjezdů nezbytná
- například při kontinuálním průjezdu ve vozovce není žádoucí převádět cyklisty v krátkém úseku do přidruženého prostoru, přestože je zde legalizován provoz jízdních kol s ohledem na napojení přilehlého území nebo příčný průjezd



Obrázek 29 Příklad křížení vazeb a propojení (zdroj: TP 179)

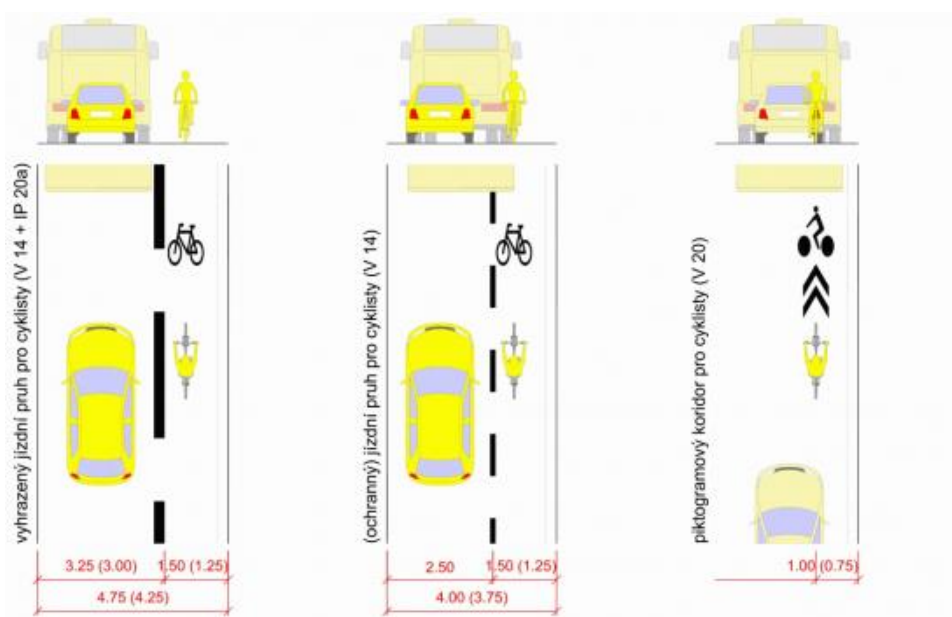
## 2.2.2 Integrovaná opatření pro jízdu v hlavním dopravním prostoru

Základní šířka jízdního pruhu se má vyvarovat 3,5 metru. Tato šířka bohužel umožňuje nebezpečné předjíždění osobními auty. Jízdní pruh šířky 3,0 metru je dle TP 179 v řazení ve stísněných podmínkách lepší než například 3,25 m nebo 3,50 m. I třímetrový pruh totiž zdatnému cyklistovi dovoluje opatrně předjet stojící vozidla.



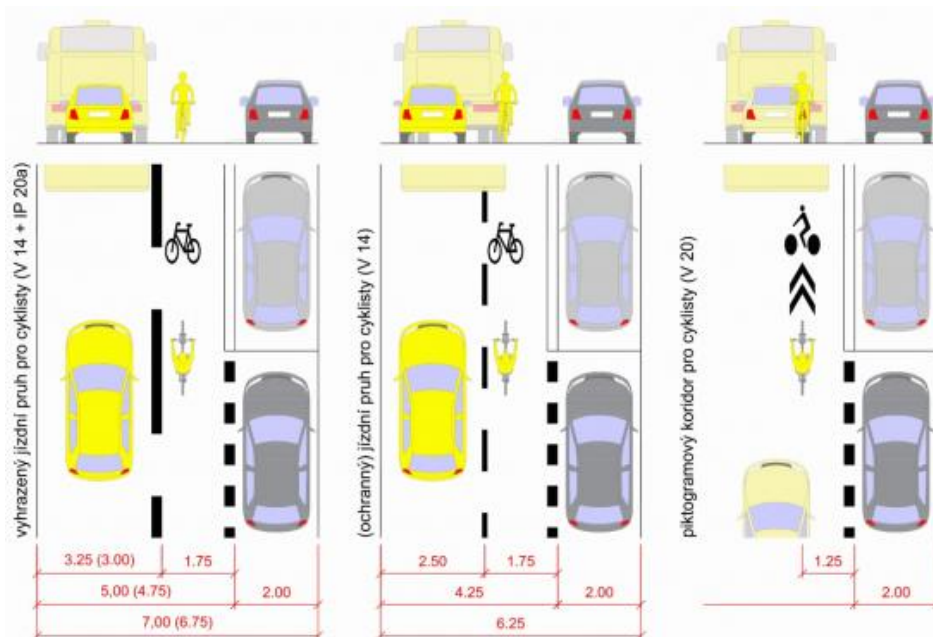
Obrázek 30 Šířkové zohledňování jízdních kol ve společném provozu (zdroj: TP 179)

Vyznačování vyhrazených cyklopruhů je ve standardní šířce vozovky 4,75 m (a minimálně 4,50 m). Od roku 2016 je možné realizovat ochranný cyklopruh s minimální šířkou 3,75 metru (doporučená je o 0,25 m větší). Pro ochranný cyklopruh se (na rozdíl od cyklopruhu vyhrazeného) zřizuje pouze vodorovné značení, nikoliv značení svislé. Piktogramový koridor pro cyklisty se omezuje na situace, kde nelze použít ochranný cyklopruh, a současně je třeba upozornit na přítomnost cyklistů či naznačit doporučený průjezd.



Obrázek 31 Minimální prostorové nároky pro cyklisty podél obruby (zdroj: TP 179)

Cyklopruhy v hlavním dopravním prostoru s parkováním vyžadují půlmetrový bezpečnostní odstup (k minimu). Potom jsou minimální šířky vozovky 6,75 metru (vyhrazený cyklopruh) a 6,25 metru (ochranný cyklopruh).



Obrázek 32 Minimální prostorové nároky pro cyklisty u podélného stání (zdroj: TP 179)

### 2.2.3 Převedení cyklistů přes automobilovou síť

Kromě problémů, které se mohou vyskytnout na sdílených úsecích mezi automobily a cyklisty, je pro cyklisty v mnoha případech problém průjezd křižovatkami a přes křižení s automobilovou dopravou. Při návrzích řešení je především potřeba dbát na:

- preferenci jednoduchých, uživatelsky srozumitelných a přívětivých opatření
- zajištění vzájemné předvídatelnosti pohybu jednotlivých účastníků provozu
- preferenci vyšší kompaktnosti křižovatek a nižší rychlosti vozidel
- zajištění vizuálního kontaktu mezi uživateli hlavního dopravního a přidruženého prostoru
- omezení používání prvků a opatření, které maximalizují propustnost křižovatky pro automobily na úkor bezpečnosti cyklistického provozu (stykové a průpletové úseky apod.)

Návrhy řešení cyklistické dopravy na křižovatkách a křižení s komunikacemi pro automobily jsou uvedeny v technických podmínkách TP179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“.

Příklady stávajícího řešení cyklistických tras a opatření včetně příkladů návrhů řešení integrovaných a segregovaných tras pro cyklisty včetně vedení cyklistické dopravy po zklidněných komunikacích jsou uvedeny v příloze 6.

## 2.3 Návrh systému parkování a úschovy kol

Řešení cyklistické dopravy v klidu – bezpečné odkládání a uzamykání jízdních kol – je spolu se zlepšováním infrastruktury pro samotnou jízdu na kole nezbytnou součástí celkové cyklistické koncepce a zajištění odpovídajících podmínek pro používání jízdních kol. Rozlišovat lze podle přístupnosti, délky času parkování a zabezpečení.

Systém parkování tzn. rozmístění jednotlivých stojanů by mělo být rovnoměrné, s možným lokálním zhušťováním v místech s vyšší koncentrací obchodů, služeb a restauračních zařízení. Stojany budou tím pádem výrazněji využívány s ohledem na menší docházkové vzdálenosti oproti řešení 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, ale především je vhodné zajistit jejich postupné doplňování v případě potřeby nebo při rekonstrukci či přestavbě veřejných ploch. Stojanová hnízda (více stojanů na jednom místě) je vhodné umísťovat k významným zdrojům a cílům cyklo dopravy, zejména se jedná o významné instituce a úřady, školská a sportovní zařízení, kulturní a obchodní centra či důležité uzly veřejné dopravy (B+R).

Pro krátkodobé odstavení jízdního kola, které se zpravidla pohybuje v řádu jednotek minut až desítek minut, v krátké docházkové vzdálenosti obchodů nebo služeb, postačuje na vhodném místě na veřejném prostranství osadit stojany, které umožní kolo stabilně opřít a bezpečně uzamknout.



Obrázek 33 Příklady pro krátkodobé parkování kol (Zdroj: mamutan.cz, vybaveni-skol.cz)

U střednědobého odstavení jízdních kol, které je zpravidla na dobu několika desítek minut až hodin převážně u sportovišť, obchodních a zdravotnických zařízení je vhodné realizovat na veřejném prostranství stojany jako u krátkodobého parkování nebo cykloboxy, které jsou umístěny na pozemku daného zařízení nebo vhodném pozemku města či obce.



Obrázek 34 Příklady pro střednědobé parkování kol (Zdroj: mestemnakole.cz, pribram.cz)

Dlouhodobé odstavování kol je zpravidla na dobu 12 hodin a déle, a to nejčastěji u škol, zaměstnání nebo v domácnostech. Pro uživatele je vhodné vytvořit podmínky pro zabezpečené parkování. Parkování může být řešeno formou krytých stojanů, cykloboxů, cyklověží nebo uzamykatelných prostor v rámci bytového domu apod.



Obrázek 35 Příklad pro dlouhodobé parkování kol (Zdroj: mestskymobiliar.cz)

V rámci systému parkování je nutné realizovat vhodný systém parkovišť B+R, což znamená vytvoření infrastruktury umožňující bezpečné a pohodlná celodenní odstavení vlastního jízdního kola nejen v přestupních uzlech, ale také na parkovištích P+R, u veřejných institucí, nákupních zón a u významných cílů cest. Dostatečné množství kvalitních cyklostojanů, příp. cykloboxů v přestupních uzlech a u parkovišť P+R umožní cestujícím pokračovat k cíli své cesty veřejnou hromadnou dopravou. Parkovací kapacity tak zvětší území, které je obsluženo městskou hromadnou dopravou. Poplatek za parkování kola by měl být integrován do systému veřejné dopravy a sdílené mobility nebo by mělo být umožněno bezplatné parkování. Pro vyšší bezpečnost je vhodné tato stání monitorovat pomocí kamerového systému.

## 2.4 Návrh na využití cyklistické dopravy v návaznosti na ostatní druhy dopravy (veřejná doprava)

Z pohledu multimodálního dopravního chování, které je obecně v současné době celosvětově podporováno a na vzestupu, je potřebné zajistit vhodné (nejen) infrastrukturní podmínky. Při multimodálním dopravním chování člověk využívá více dopravních módů na své cestě a vhodně je kombinuje a doplňuje. V souvislosti s rozvojem mikromobility pak multimodální dopravní chování dostává zcela nový rozměr. Využití dopravních prostředků v rámci mikromobility a multimodálního dopravního chování (jedná se o jízdní kola, koloběžky a další alternativní dopravní prostředky) může rozšířit až několikanásobně (až 5× u průměrně zdatného jedince) spádovou oblast pro přijatelnou docházkovou vzdálenost k nejbližším stanicím a zastávkám hromadné dopravy, aniž by byl člověk nucený použít motorové vozidlo. Často slouží jako dopravní prostředek pro „první“ či „poslední míli“. Přitom prostorové nároky na uskladnění či zaparkování mikromobilitních dopravních prostředků jsou zcela zanedbatelné oproti prostorovým nárokům na stejné množství motorových vozidel. Významný je i pozitivní vliv na životní prostředí, snižování škodlivých emisí a škodlivých látek v ovzduší.

Zcela zásadní pro rozvoj a udržitelné dopravní chování obyvatel a návštěvníků MČ je kombinace jízdního kola a prostředků veřejné dopravy. Stávající přepravní podmínky v městské hromadné dopravě v současné době umožňují ve vybraných prostředcích hromadné dopravy v Praze převážet jízdní kola (zejména v metru, ve vlacích, doplňkově na přívozech a ve vybraných směrech a úsecích v tramvajové dopravě). I když mají stanice metra na území Prahy 13 zajištěn bezbariérový přístup, uživatel kola musí vždy překonat při vstupu nebo výstupu ze stanice pevné schodiště. Popis přístupu po jednotlivých stanic je uveden v následující tabulce.

**Tabulka 4 Přístupy do jednotlivých stanic metra**

| Stanice metra   | Zajištění přístupu do stanice  |
|-----------------|--|
| Stodůlky západ  | Mělká stanice s eskalátory přímo na povrch do pěší zóny.   |
| Stodůlky východ | Mělká stanice. Pevné schody z nástupiště, výtah s výstupem v uliční úrovni.                                |
| Luka            | Mělká stanice. Pevné schody z nástupiště do vestibulu na úrovni 1. patra. Výtah od nástupiště k vestibulu. |
| Lužiny          | Mělká stanice. Pevné schodiště, výtah s výstupem v uliční úrovni.  |
| Hůrka           | Mělká stanice. Pevné schodiště, výtah s výstupem v uliční úrovni.  |
| Nové Butovice   | Mělká stanice. Pevné schodiště, šikmá schodišťová plošina z nástupiště.                                    |





Obrázek 36 Přístupy do stanic metra Lužiny a Luka (zdroj: mestemnakole.cz)

Vzhledem k tomu, že ve většině stanic metra jsou již výtahy realizovány a v současné době není možné v nich kola přepravovat nabízí se možnost realizace vodících lišt (ližin). Realizace řešení není technicky náročná a umožní cyklistům celkem snadnou dopravu kola do/ ze stanice.



Obrázek 37 Příklad využití ližin (zdroj: plzenskonakole.cz)

I přes to, že je možné ve vybraných prostředcích hromadné dopravy v Praze převážet jízdní kola je potřeba nabídnout i alternativní řešení pro ty, kteří se chtějí k nejbližším stanicím hromadné dopravy na jízdním kole pouze dopravit a následně pokračovat již pouze hromadnou dopravou – tj. jízdní kolo použít na zmiňovanou první či poslední míli své cesty. Tuto problematiku je potřebné řešit ve dvou rovinách:

- infrastrukturou pro možnost bezpečného zaparkování/odstavení vlastního jízdního kola (parkoviště Bike and Ride – B+R)
- infrastrukturou pro možnost využití sdílených jízdních kol (bikesharing)

MČ Praha 13 má skvělé podmínky pro možnost rozvoje těchto systémů. Páteří trasa metra B vede středem území a v území má celkem 5 stanic metra. Je tak skvěle obsloužena především v jeho centrální části podél trasy a stanic metra. Velká většina vysokopodlažní zástavby byla projektována spolu s návazností na obsluhu metrem a je tak metrem obsloužena v docházkových vzdálenostech do 10 minut.

I přes to však existují lokality, které jsou hůře dostupné a nabídka možnosti přiblížení se jízdním kolem zde může být pro obyvatele velice zajímavá. Jedná se zejména o lokality Velké Ohrady (v návaznosti na nejbližší stanici metra, ale i na zastávky autobusů na okraji sídliště), Malé Ohrady, staré zástavby Stodůlek, oblasti Nové Kolonie, Západního Města, Třebonic ad.).

Hlavní město Praha v současné době uzavřelo smlouvu na zajištění služeb bikesharingu v rámci předplatného v městské hromadné dopravě. Každý předplatitel městské hromadné dopravy v Praze využívající aplikaci Lítačka bude moci v rámci předplatného využívat denně dvě 15 minutové jízdy po Praze zdarma klasickými jízdními koly. Smlouvu hlavní město Praha podepsalo s výherci soutěže na 4 roky.

Podmínkou magistrátu je, aby provozovatelé zajistili dostupnost svých kol u 90 procent stanic metra. Chce tak více lidem zpřístupnit možnost dopravy „na poslední míli“ – tedy od stanic MHD ke dveřím domu. V memorandu mezi hlavním městem a poskytovatelem služeb je uveden závazek, že poskytovatel služeb mimo jiné ve spolupráci s městskými částmi (a dalšími subjekty) projedná vhodná a bezpečná místa k zaparkování sdílených jízdních kol apod.

Cílem pro městskou část by mělo být plošné pokrytí jeho území systémem bikesharingu se stanovišti sdílených jízdních kol minimálně u všech stanic metra, u významných institucí, nákupních zón, v zástavbě a u dalších významných cílů cest.

## Pokrytí pražských stanic metra sdílenými koly

06/2022



Obrázek 38 Mapka pokrytí stanic metra sdílenými koly (zdroj: mestemnakole.cz)

## Seznam zkratk

|               |  |
|---------------|--|
| ad.           | a další  |
| apod.         | a podobně  |
| B+R           | Bike and Ride, česky „přijed' na kole a jed“           |
| CDV, v. v. i. | Centrum dopravního výzkumu, veřejná výzkumná instituce |
| CSD           | celostátní sčítání dopravy                             |
| ČR            | Česká republika  |
| hl. m.        | hlavní město   |
| IAD           | individuální automobilová doprava                      |
| m             | metr   |
| m n. m.       | metrů nad mořem  |
| MČ            | městská část   |
| MHD           | městská hromadná doprava                               |
| P+R           | Park and Ride, česky „zaparkuj a jed“                  |
| PUMM          | Plán udržitelné městské mobility                       |
| SDZ           | svislé dopravní značení                                |
| SK            | Středočeský kraj                                       |
| TP            | technické podmínky                                     |

## Seznam obrázků

|  |    |
|--|----|
| Obrázek 1 Území MČ Praha 13 na mapě širších vztahů (zdroj: geoportal.gepro.cz).....  | 4  |
| Obrázek 2 Příklad liniové bariéry – ul. Jeremiášova (zdroj: geoportal.gepro.cz).....                                       | 6  |
| Obrázek 3 Značené cyklotrasy (zdroj: Mapový portál hl. m. Prahy, 05/2021) .....  | 7  |
| Obrázek 4 Doporučené cyklotrasy (zdroj: Mapový portál Hl. města Prahy, 05/2021) .....                                      | 8  |
| Obrázek 5 Oficiální stanice pro možnost výpůjčky sdílených kol společnosti Nextbike na Praze 13 (zdroj: nextbike.cz) ..... | 9  |
| Obrázek 6 Stanoviště Nextbike u stanice metra Nové Butovice (zdroj: mapy.cz) .....   | 9  |
| Obrázek 7 Mapa s vyznačenými stojany na kola na území MČ Praha 13 (zdroj: mestemnakole.cz) .....                           | 10 |
| Obrázek 8 Příklad vhodného a nevhodného stojanu na kola (zdroj: mestemnakole.cz) .....                                     | 10 |
| Obrázek 9 Počty nehod a účastníků dle následků na zdraví – nehody s účastí cyklistů (zdroj dat: nehody.cdv.cz) .....       | 12 |
| Obrázek 10 Rozdělení nehod s účastí cyklistů dle druhu .....   | 12 |
| Obrázek 11 Rozdělení nehod s účastí cyklisty dle zavinění .....  | 13 |
| Obrázek 12 Lokalizace nehod za účasti cyklistů na území MČ ve sledovaném období (zdroj: nehody.cdv.cz) .....               | 14 |
| Obrázek 13 Zobrazení nehod za účasti cyklistů na území MČ pomocí heat mapy (zdroj: nehody.cdv.cz) .....                    | 14 |
| Obrázek 14 Stanoviště sledovaných profilů (zdroj: mapy.cz) .....   | 16 |
| Obrázek 15 Převažující dopravní vztahy v cyklistické dopravě (zdroj: PUMM MČ Praha 13) .....                               | 18 |
| Obrázek 16 Návaznost cyklistické infrastruktury na širší území (zdroj: PUMM MČ Praha 13) .....                             | 19 |
| Obrázek 17 Výstřižek z návrhu Metropolitního plánu, stav k 05/2022 (zdroj: https://plan.praha.eu/).....                    | 22 |
| Obrázek 18 Občanská vybavenost (zdroj: Geoportal Praha) .....  | 23 |
| Obrázek 19 Cesty na jízdním kole ve stávajícím stavu (dopravní model) .....  | 24 |
| Obrázek 20 Heat mapa cest na jízdním kole ve stávajícím stavu (zdroj: Prahou na kole).....                                 | 24 |
| Obrázek 21 Řešené území a vazba na okolí .....   | 27 |
| Obrázek 22 Vazba na koncepci SČK.....  | 28 |
| Obrázek 23 Základní výkres návrhu cyklistické infrastruktury .....   | 30 |
| Obrázek 24 Provozně prostorové typy cyklistických komunikací, zdroj: TP 179 .....  | 31 |
| Obrázek 25 Návrh cyklistické infrastruktury (provozně-prostorový charakter).....   | 31 |
| Obrázek 26 Návrh cyklistické infrastruktury (etapizace) .....  | 32 |
| Obrázek 27 Návrh cyklistické infrastruktury (dopravní zatížení – model) .....  | 34 |
| Obrázek 28 Princip duálního opatření z hlediska liniové infrastruktury (zdroj: TP 179) .....                               | 35 |
| Obrázek 29 Příklad křížení vazeb a propojení (zdroj: TP 179) .....   | 35 |
| Obrázek 30 Šířkové zohledňování jízdních kol ve společném provozu (zdroj: TP 179).....                                     | 36 |
| Obrázek 31 Minimální prostorové nároky pro cyklisty podél obruby (zdroj: TP 179).....                                      | 36 |
| Obrázek 32 Minimální prostorové nároky pro cyklisty u podélného stání (zdroj: TP 179).....                                 | 37 |
| Obrázek 33 Příklady pro krátkodobé parkování kol (Zdroj: mamutan.cz, vybaveni-skol.cz) .....                               | 38 |
| Obrázek 34 Příklady pro střednědobé parkování kol (Zdroj: mestemnakole.cz, pribram.cz) .....                               | 38 |
| Obrázek 35 Příklady pro dlouhodobé parkování kol (Zdroj: mestskymobiliar.cz).....  | 39 |
| Obrázek 36 Přístupy do stanic metra Lužiny a Luka (zdroj: mestemnakole.cz) .....   | 41 |
| Obrázek 37 Příklad využití ližin (zdroj: plzenskonakole.cz) .....  | 41 |
| Obrázek 38 Mapka pokrytí stanic metra sdílenými koly (zdroj: mestemnakole.cz) .....  | 42 |

## Seznam tabulek

|   |    |
|---|----|
| Tabulka 1 Přehled dopravních nehod v MČ Praha 13 s účastí cyklistů mezi lety 2011 a 2022 (zdroj dat: nehody.cdv.cz) ..... | 11 |
| Tabulka 2 Intenzity cyklistické dopravy na sledovaných úsecích .....  | 16 |
| Tabulka 3 Zásadní styčné body cyklistické infrastruktury s vnější sítí .....  | 20 |
| Tabulka 4 Přístupy do jednotlivých stanic metra .....   | 40 |

## Seznam příloh

1. PŘÍLOHA - Význam tras
2. PŘÍLOHA - Provozně-prostorový návrh cyklisté infrastruktury
3. PŘÍLOHA - Etapizace rozvoje
4. PŘÍLOHA - Intenzity cyklistické dopravy na sledovaných úsecích za 24 hodin
5. PŘÍLOHA - Prioritní opatření
6. PŘÍLOHA - Příklady realizace cyklistické infrastruktury



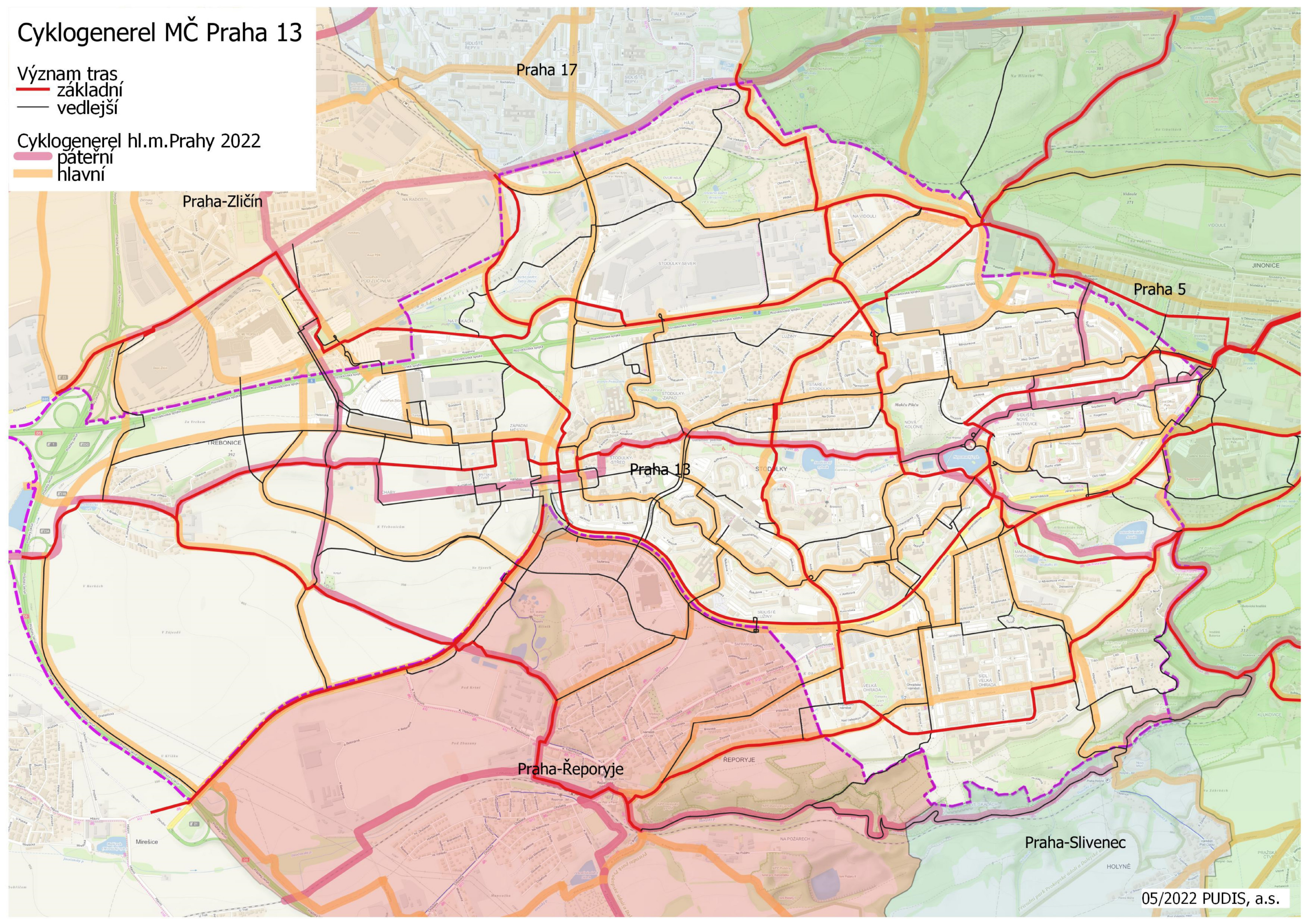
## Příloha 1

Návrh základní sítě cyklistické infrastruktury

# Cyklogenerel MČ Praha 13

Význam tras  
— základní  
— vedlejší

Cyklogenerel hl.m.Prahy 2022  
— páterní  
— hlavní



## Příloha 2

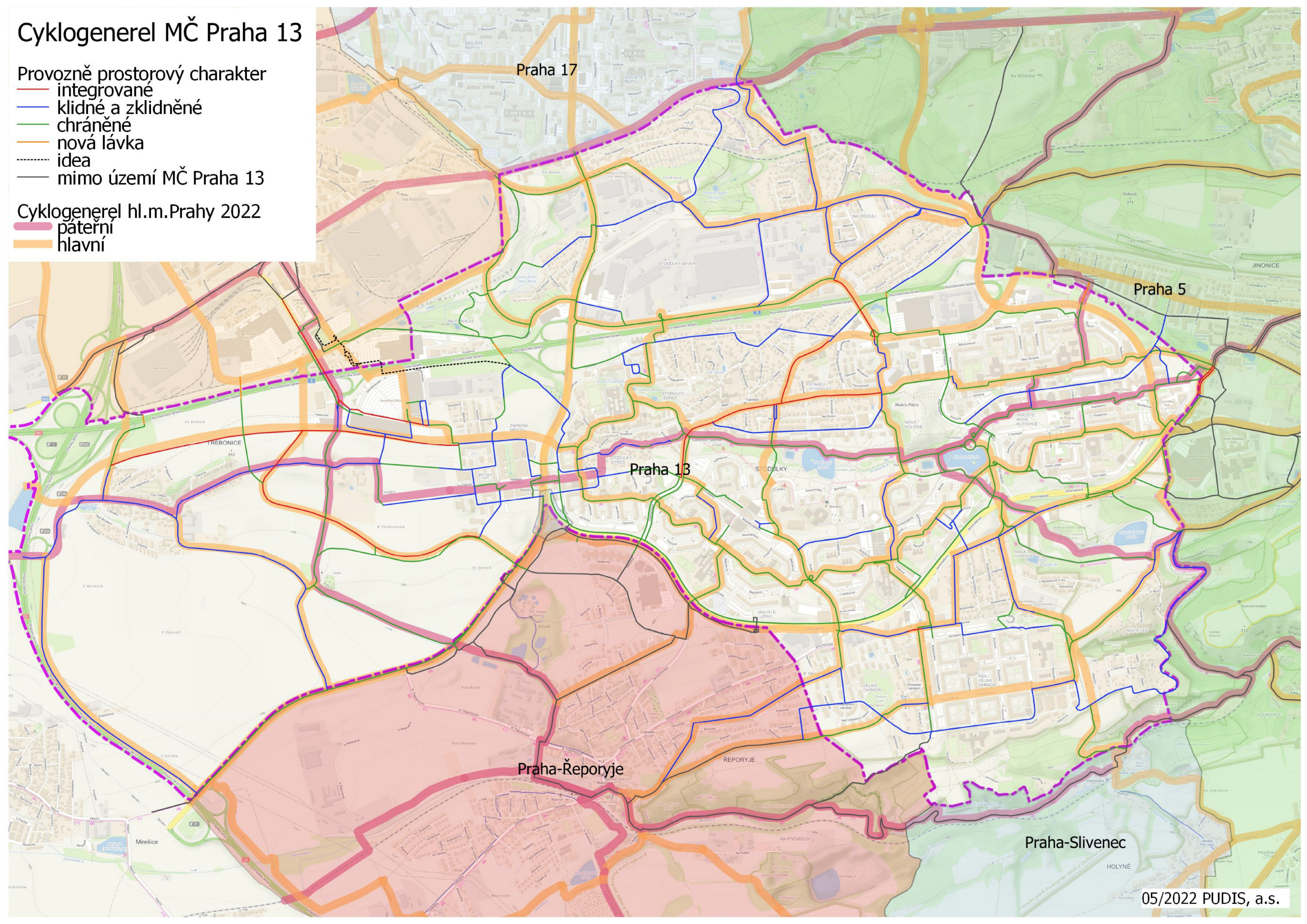
Provozně-prostorový návrh cyklistické infrastruktury



# Cyklogenerel MČ Praha 13

- Provozně prostorový charakter
- integrované
  - klidné a zklidněné
  - chráněné
  - nová lávka
  - - - - - idea
  - mimo území MČ Praha 13

- Cyklogenerel hl.m.Prahy 2022
- páterní
  - hlavní

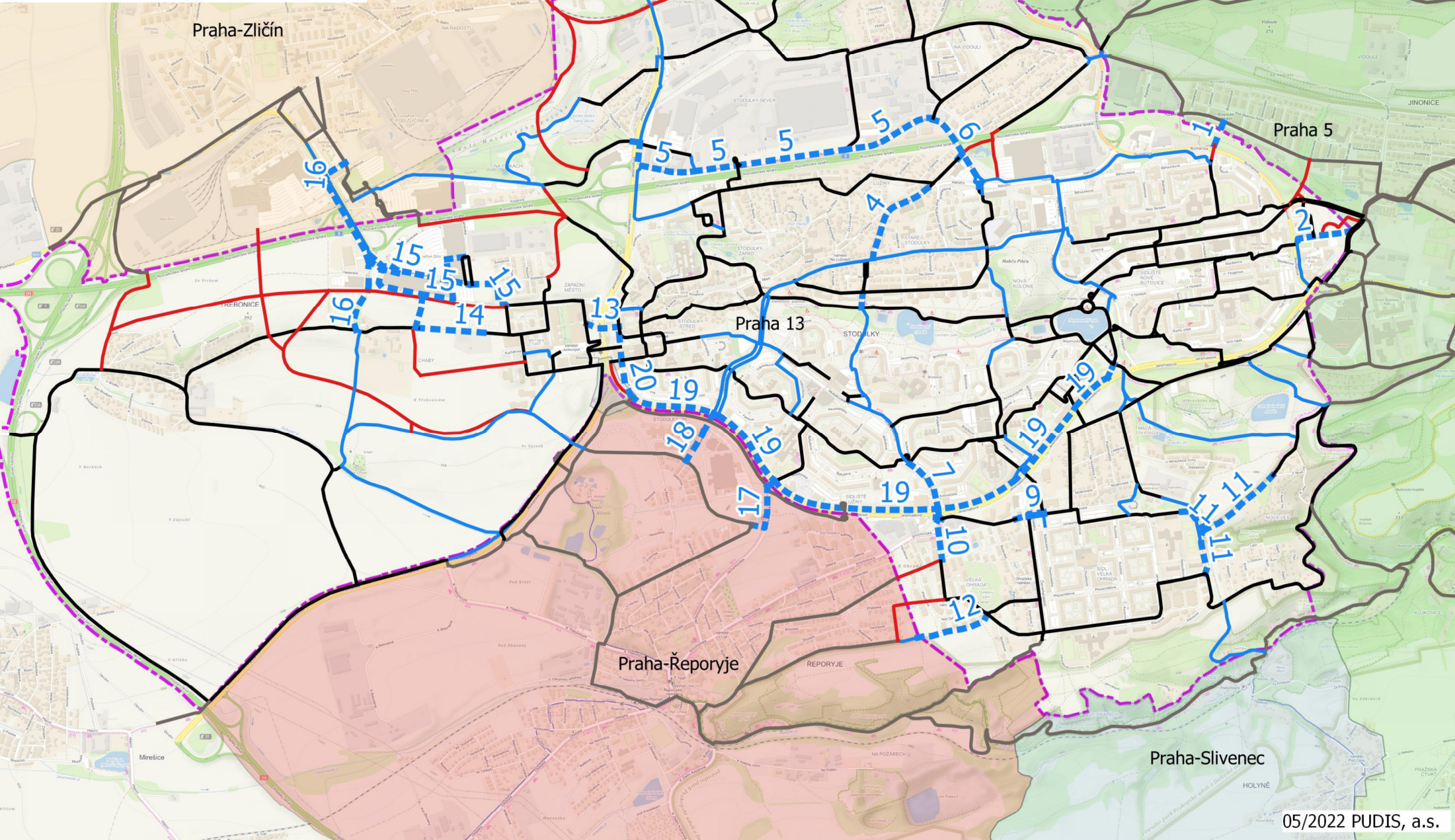


## Příloha 3

Návrh etapizace cyklistické infrastruktury

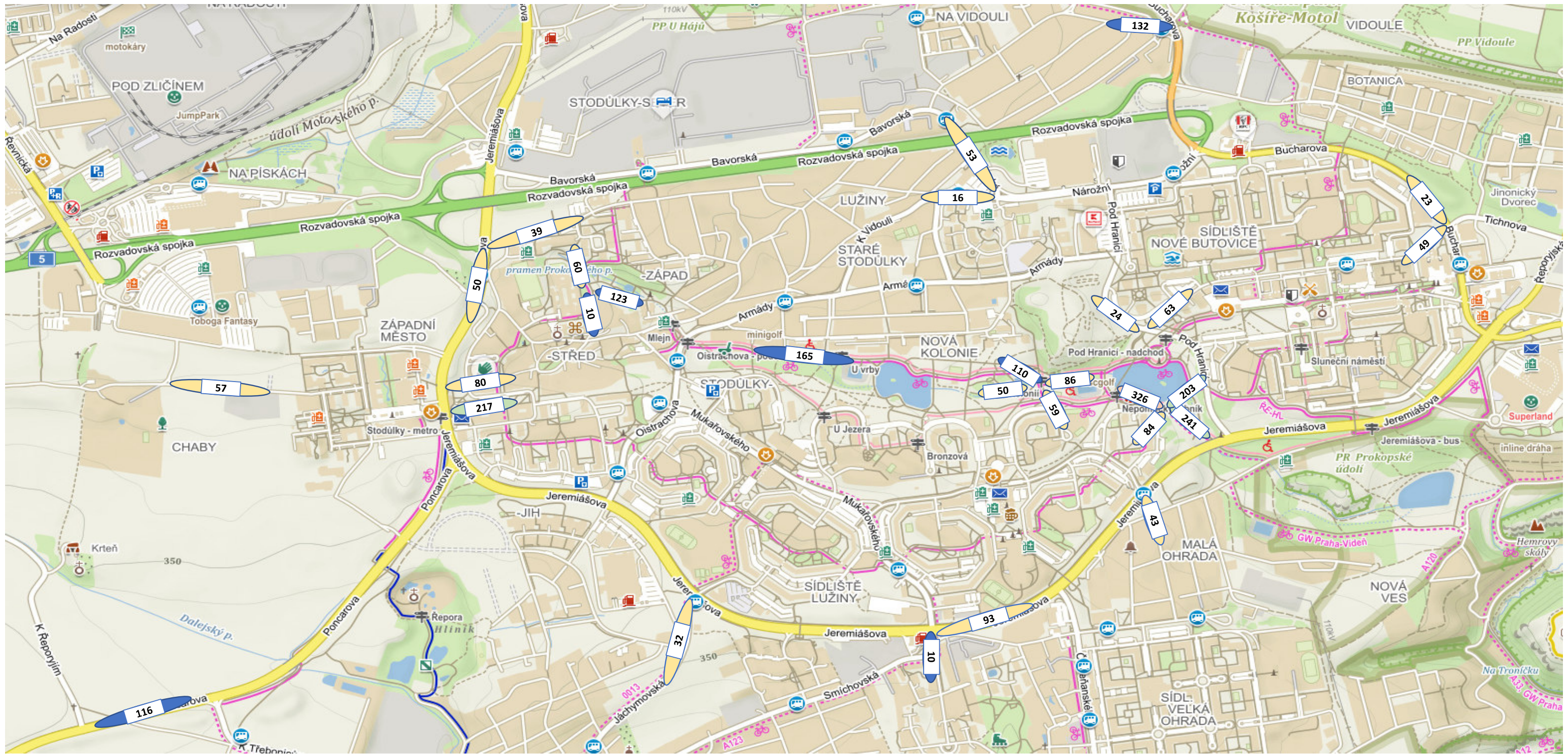
# Cyklogenerel MČ Praha 13

- Etapizace**
- stav bez úprav nebo malé úpravy
  - prioritní úsek
  - krátkodobý výhled
  - dlouhodobý výhled
  - mimo území MČ Praha 13



## Příloha 4

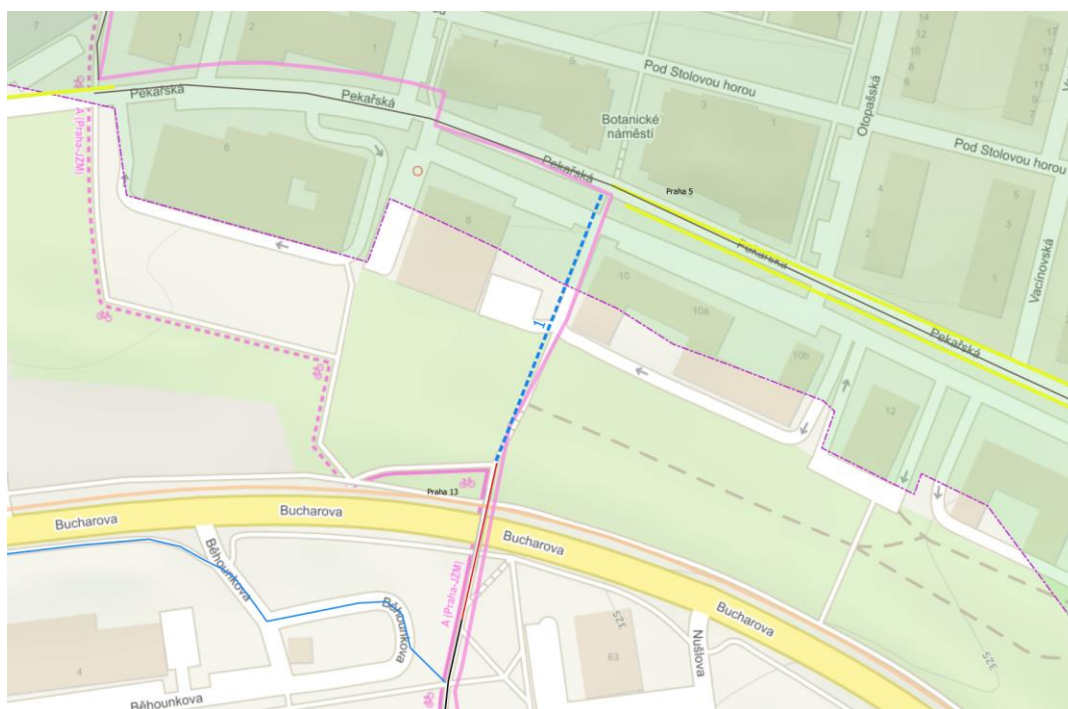
Intenzity cyklistické dopravy na sledovaných úsecích za 24 hodin



## Příloha 5

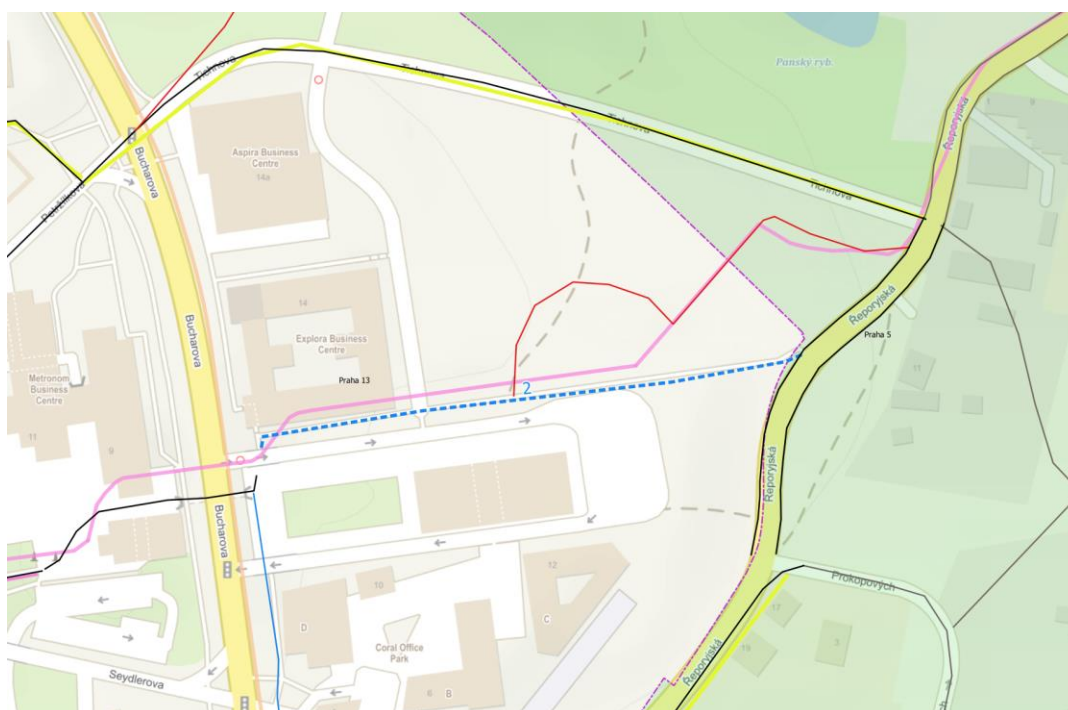
Prioritní opatření

## 1 Propojení lávky přes ulici Bucharova s ulicí Pekařská



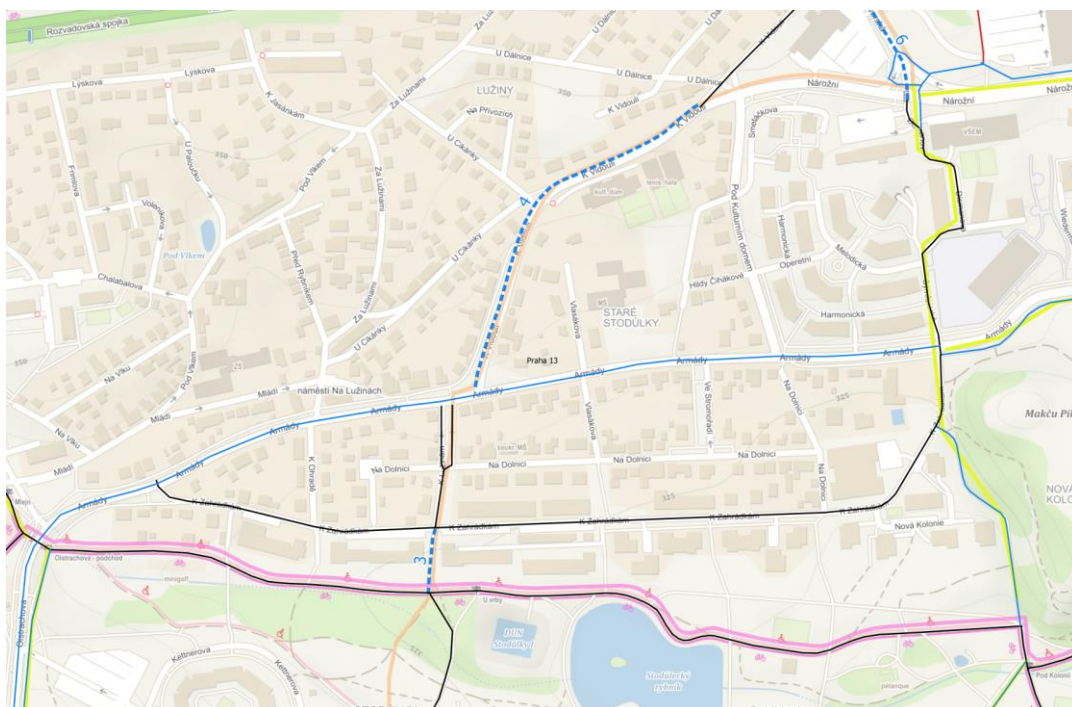
- Do realizace Radlické radiály provizorně vyřešit propojení bez nutnosti sesednutí z kola

## 2 Metro Nové Butovice – Řeporyjská



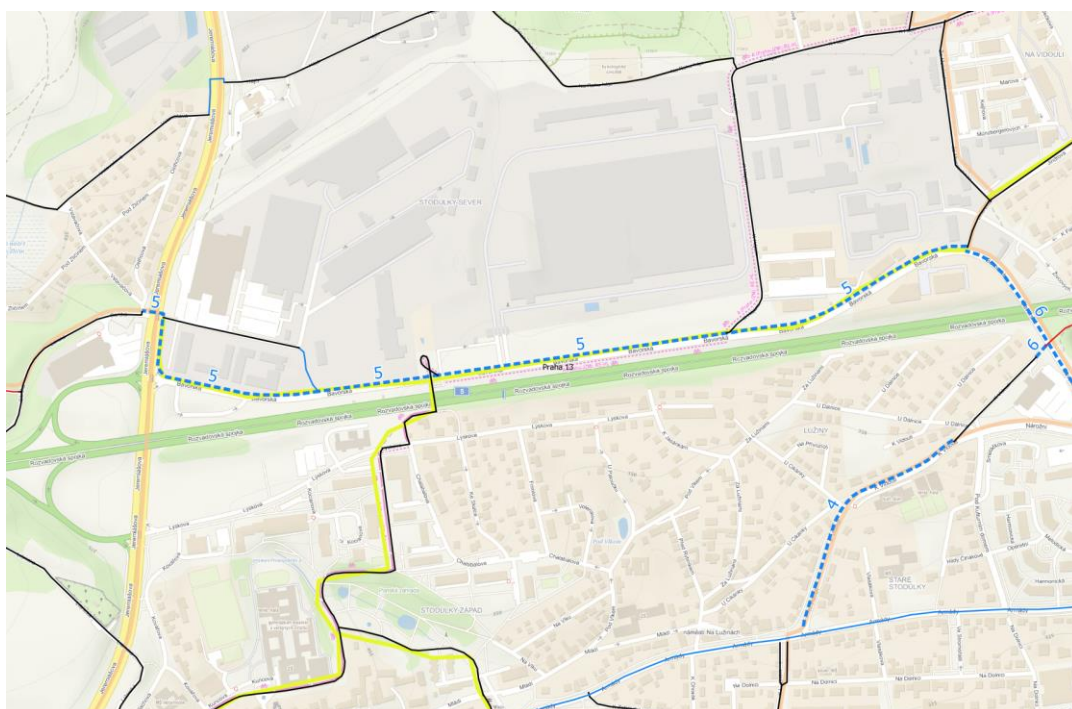
- V první fázi legalizace trasy a v další fázi rozšíření (v části úseku jen dočasné řešení do realizace Radlické radiály) komunikace propojující stanici metra Nové Butovice s ulicí Řeporyjská

### 3-4 K Vidouli – Centrální park



- Propojení od Vidoule do Centrálního parku integračním opatřením v hlavním dopravním prostoru v ul. K Vidouli a optimalizace koridoru v prodloužení ulice K Lužinám a napojení na páteřní komunikaci v parku

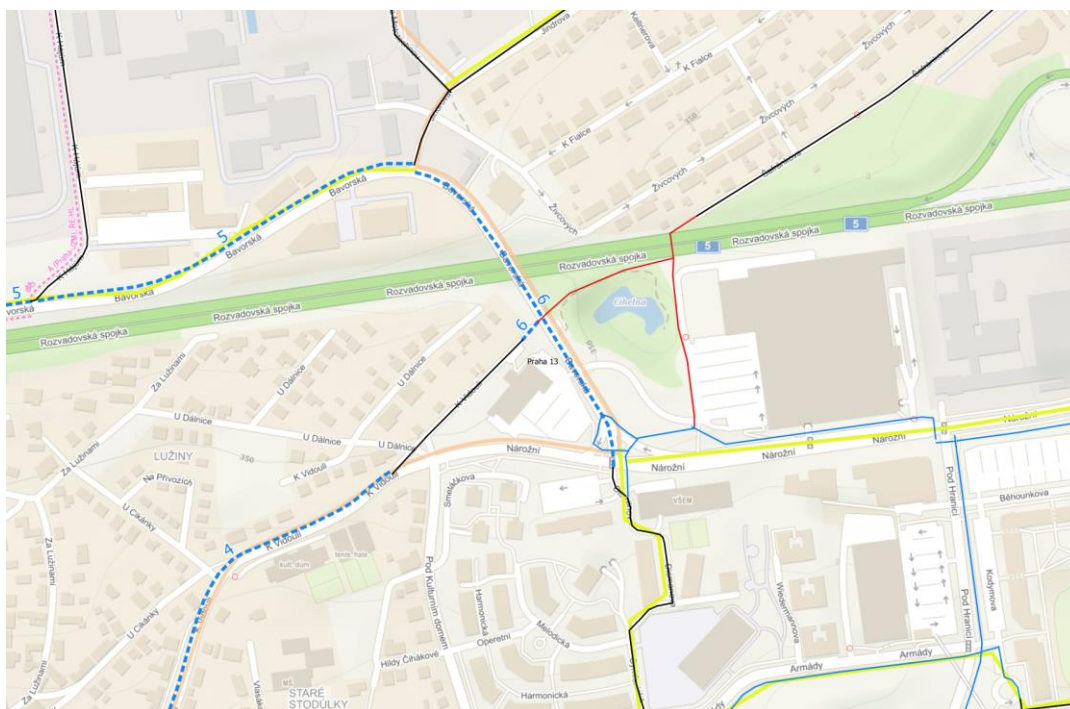
### 5 Cyklostezka v ulici Bavorská



- Optimalizace chráněné cyklostezky podél ulice Bavorská a bezpečné převedení přes ulici Jeremiášova do ulice Sárská

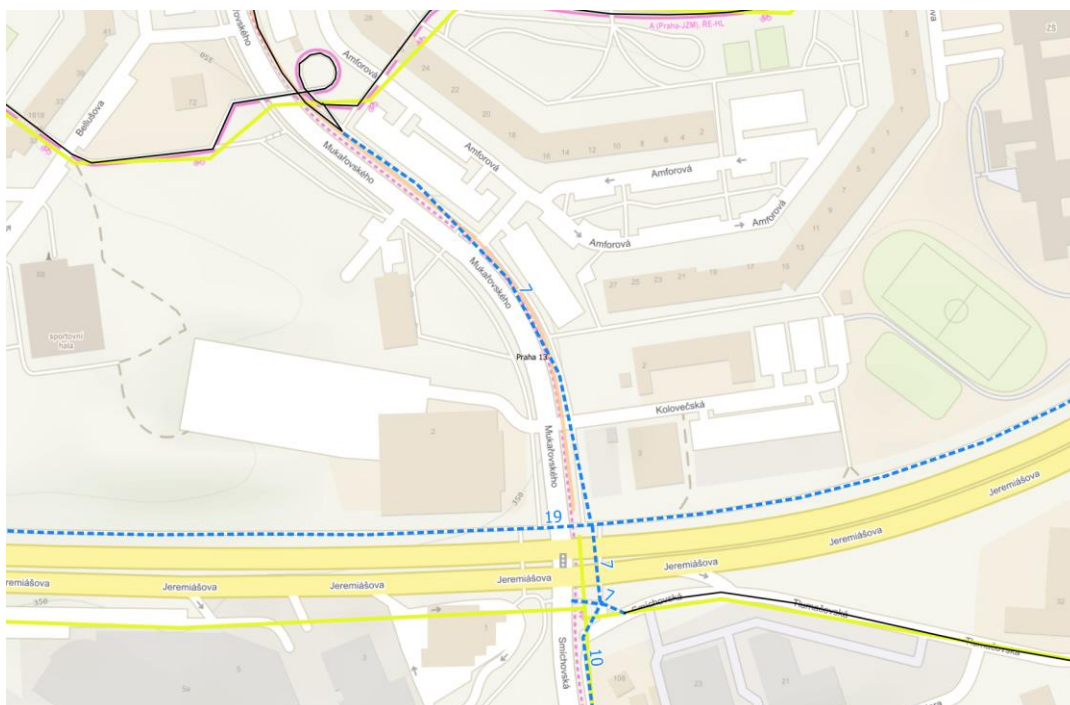


## 6 Integrovaná opatření v ulici Bavorská (Nárožní – Jindrova)



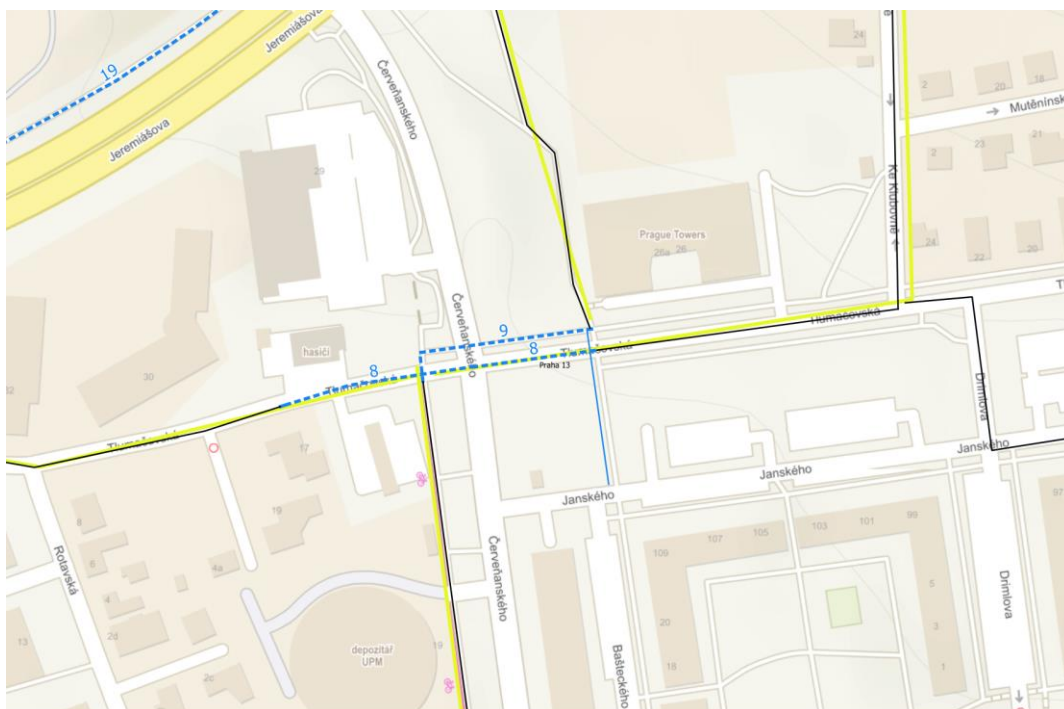
- Integrovaná opatření na ulici Bavorská v hlavním dopravním prostoru v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Nárožní a Jindrova

## 7 Propojení ulic Mukařovského - Smíchovská



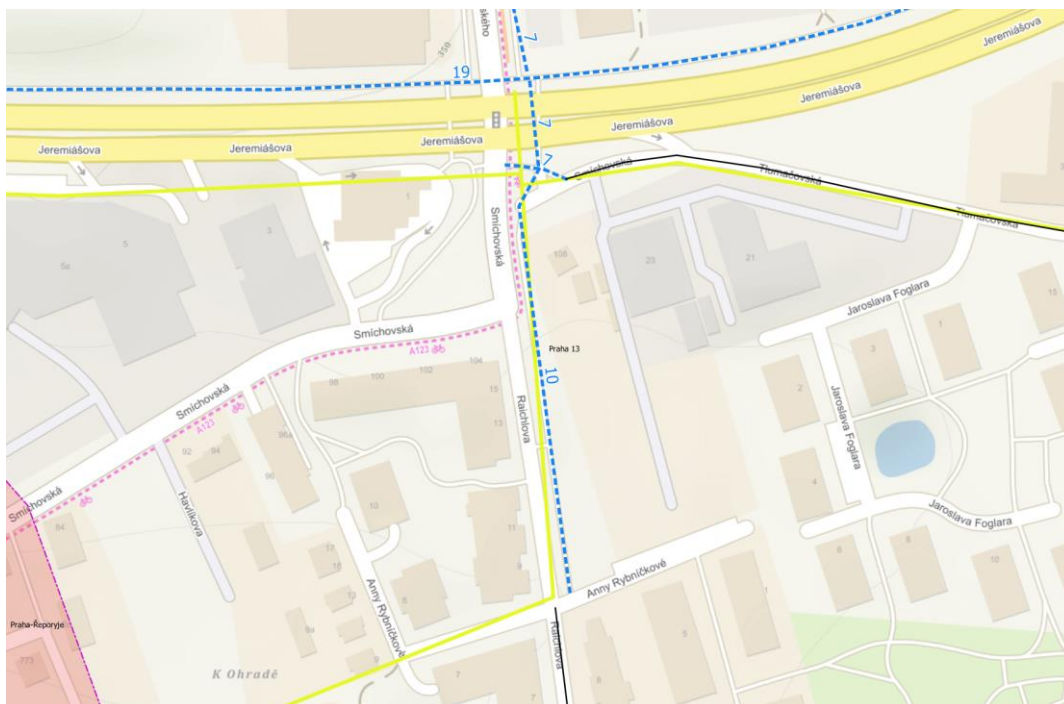
- Signalizovaný přejezd pro cyklisty přes ulici Jeremiášova, včetně chráněného propojení ulic Amforová – Smíchovská (vznikne alternativní napojení sídliště Velká Ohrada přes ulici Tlumačovská)

## 8-9 Duální řešení přes ulici Červeňanského



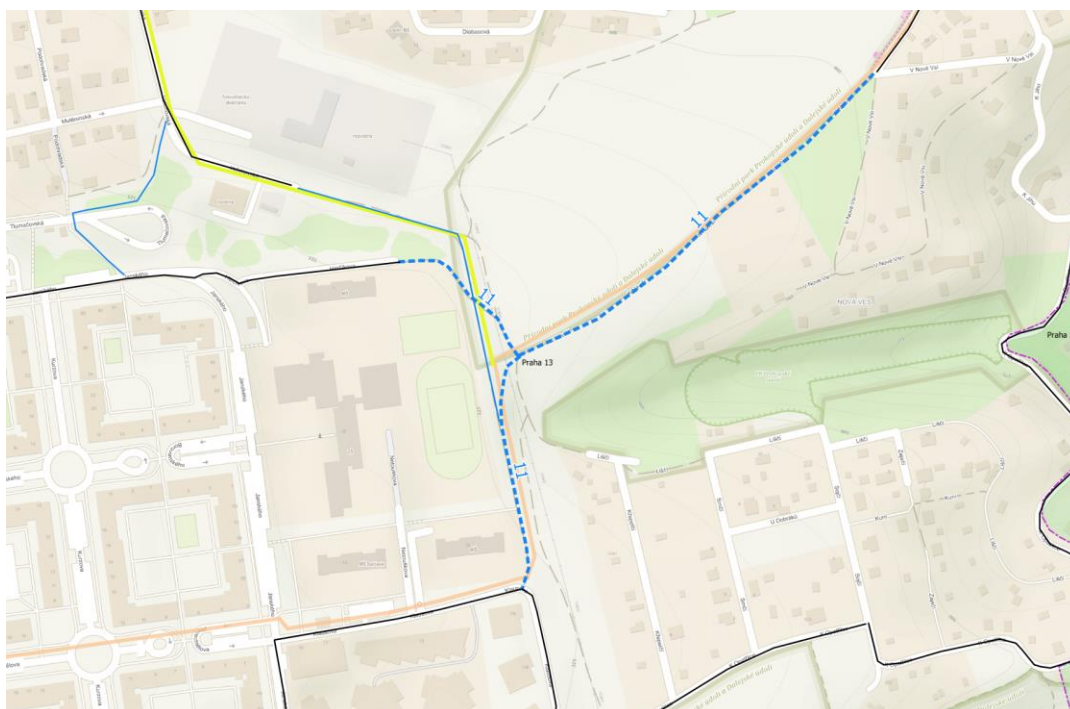
- Integrační podpora vodorovným dopravním značením v ulici Tlumačovská (8) a dva přejezdy pro cyklisty v chráněné stopě propojující existující cyklistickou komunikaci v ulici Červeňanského směrem k lávce přes ulici Jeremiášova (9)

## 10 Napojení Velké Ohrady ve směru od Švejcárova náměstí



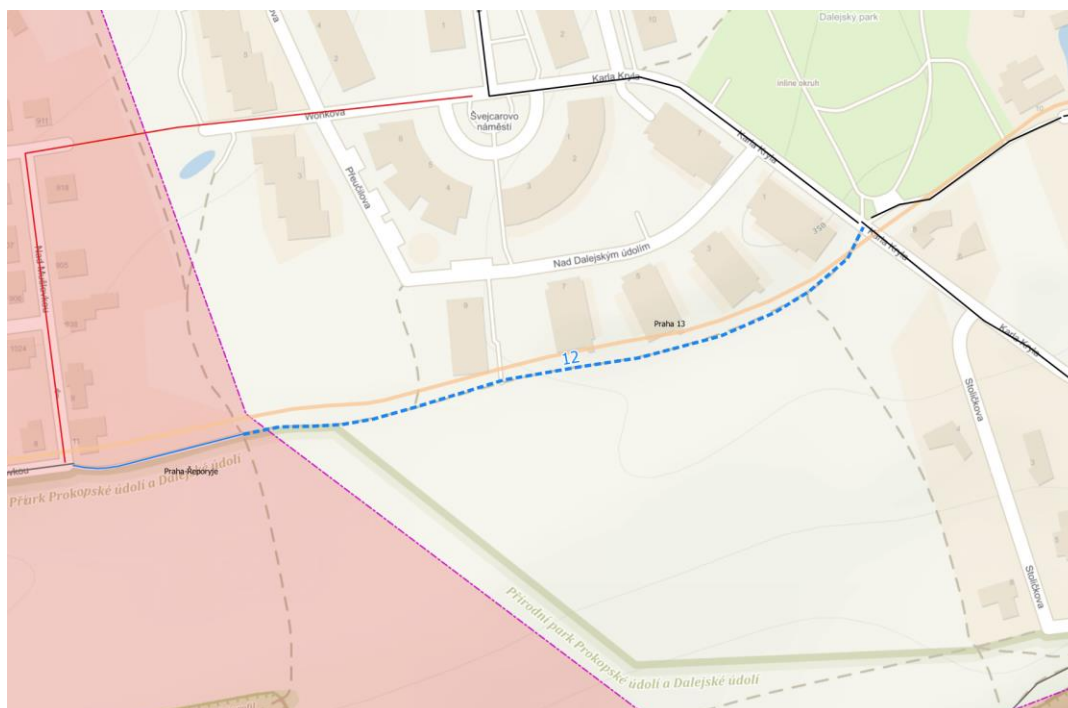
- Propojení podél ulice Raichlova chráněnou cyklostezkou zaústěnou do signalizovaného přejezdu přes ulici Jeremiášova

## 11 Napojení sídliště Velká Ohrada do Prokopského údolí



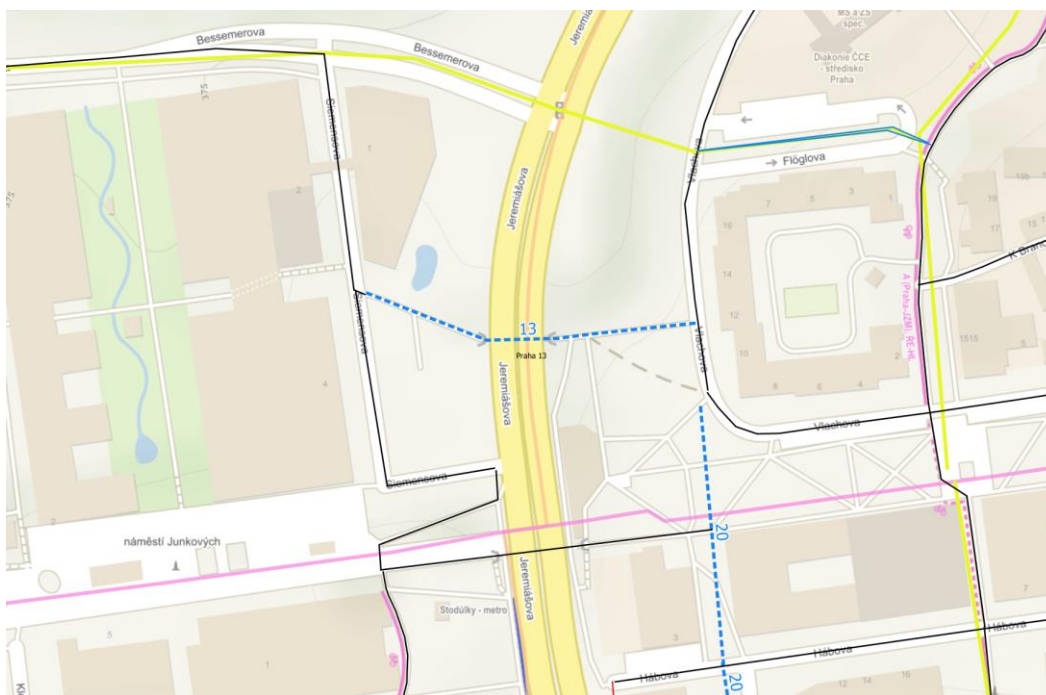
- Realizace cyklistických komunikací ve stopách stávajících nebezpečných pěšinek z ulic Klausova a Herčíkova do ulice K Návrší ve směru Prokopské údolí

## 12 Cyklostezka Velká Ohrada - Řeporyje



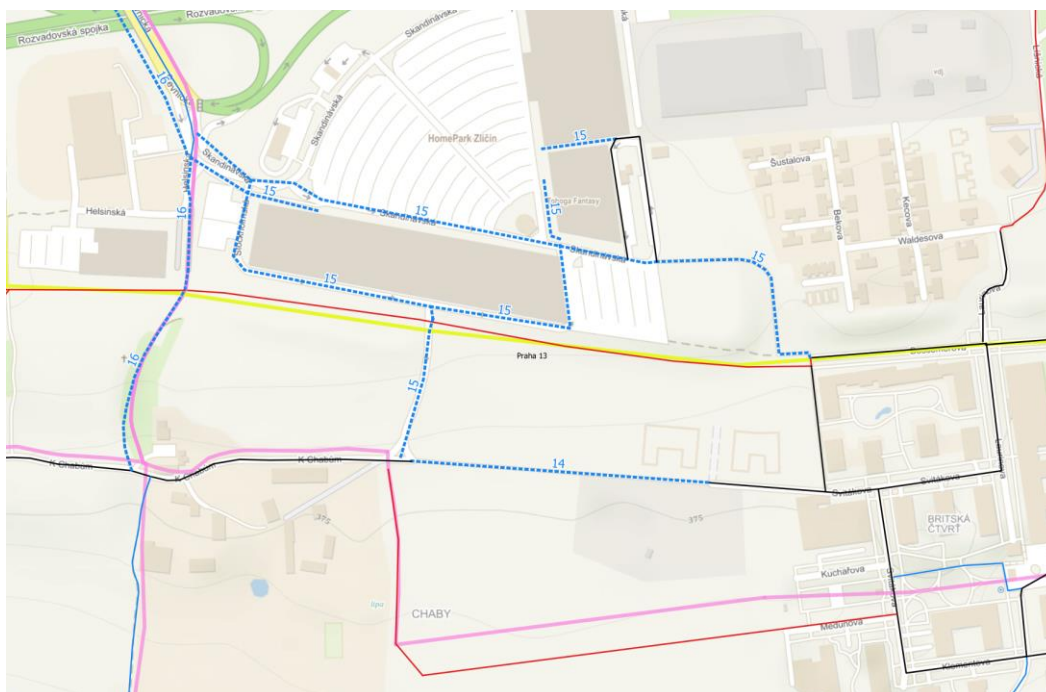
- Realizace cyklistické komunikace ve stopě stávající nebezpečné pěšinky mezi ulicemi Karla Kryla a Nad Mušlovkou

### 13 Propojení Západní Město - Stodůlky



- Legalizace a stavební úpravy pro vytvoření plnohodnotného cyklistického koridoru propojující ulice Vlachova a Siemensova

### 14-15 Propojení Západní Město - Třebonice a napojení do obchodní zóny



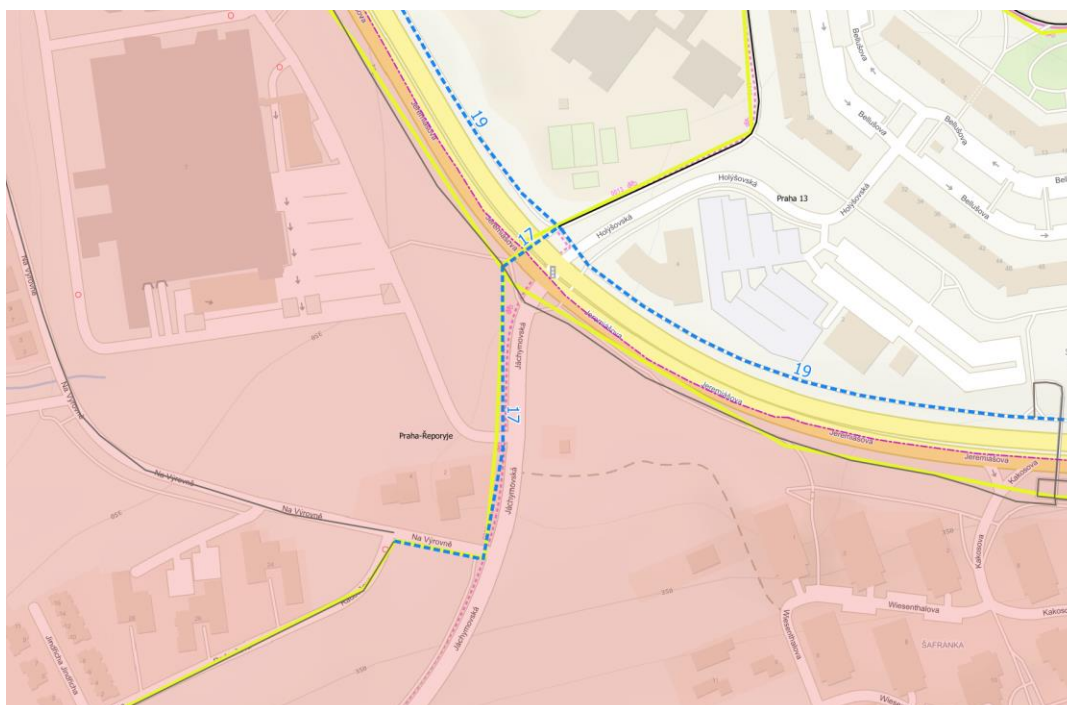
- Rekonstrukce zklidněné komunikace mezi ulicemi Svitákova – K Chabům (14) a rozšíření a legalizace komunikace pro cyklisty mezi ul. Bessemerova – Skandinávská, legalizace obousměrného provozu na komunikaci od Chabů a za Tescem, legalizace jízdy na části úsecích chodníků viz. „Studie zpřístupnění pro cyklisty“ zpracovaný pro OZ IKEA (15)

## 16 Chráněné propojení Západní Město - Zličín



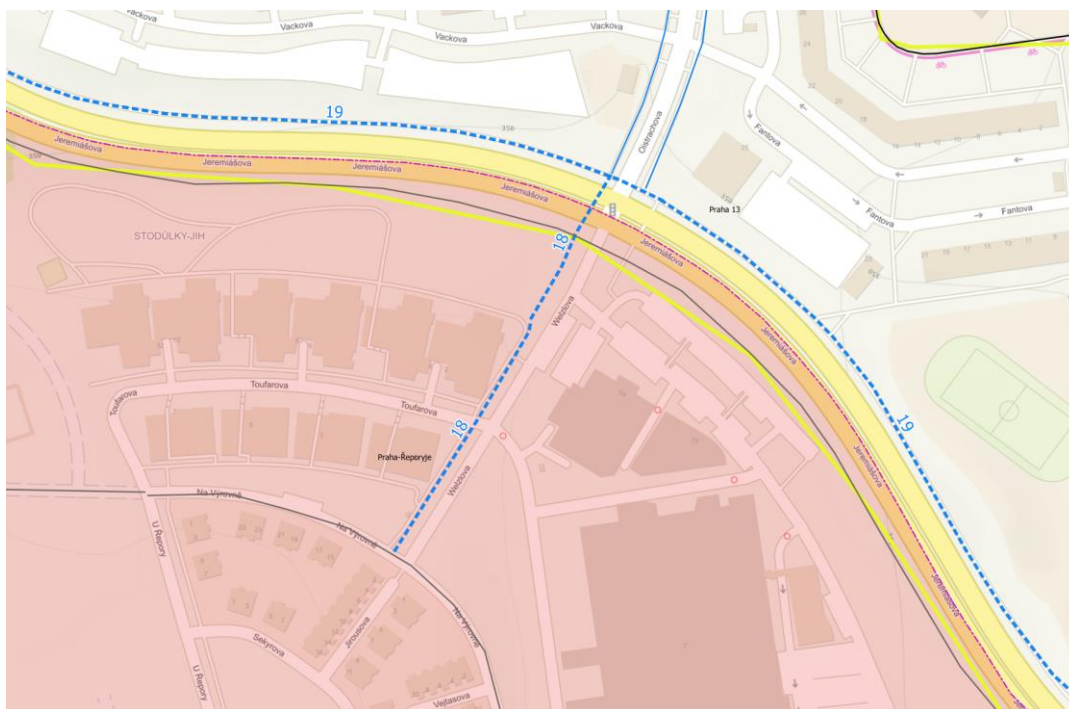
- Realizace chráněné trasy umožňující bezpečný průjezd ze Západního Města do obchodního centra Metropole Zličín a ke stanici metra Zličín (částečně na území Praha-Zličín)

## 17 Propojení Řeporyje – sídliště Lužiny



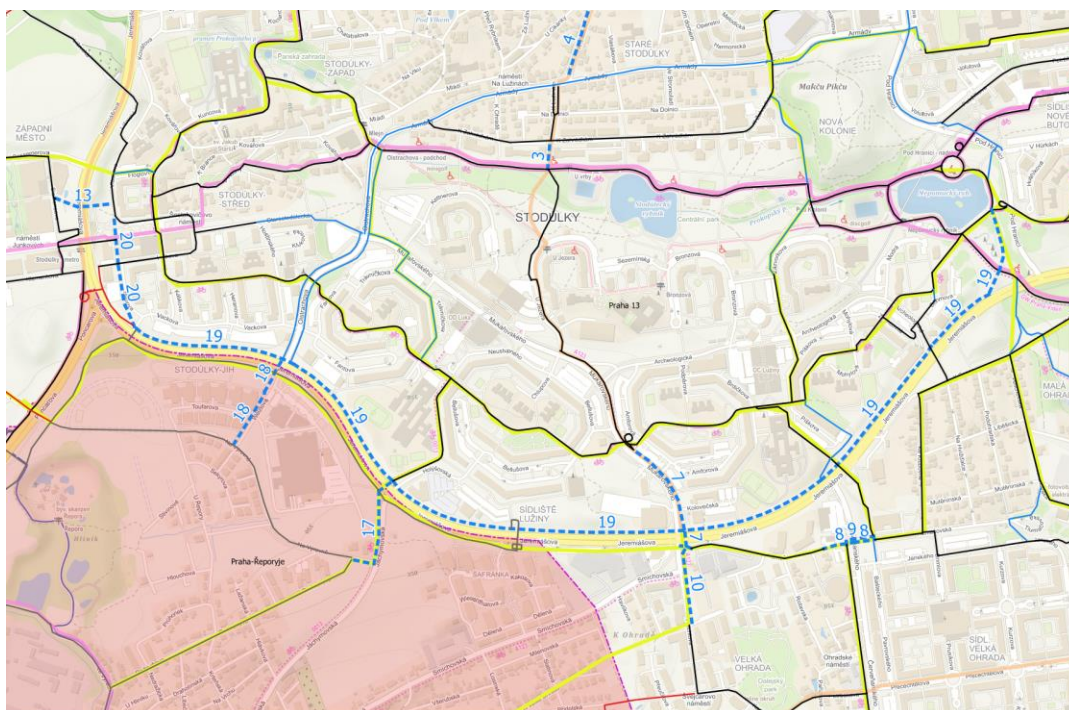
- Propojení ulic Holýšovská – Jáchymovská – Radouňova přes ulici Jeremiášova světelně signalizovaným přejezdem chráněnou komunikací (částečně na území MČ Praha Řeporyje)

## 18 Propojení Řeportunity – sídliště Stodůlky



- Propojení ulic Welzlova – Oistrachova přes ulici Jeremiášova světelně signalizovaným přejezdem a chráněnou komunikací (částečně na území MČ Praha Řeportunity)

## 19-20 Cyklotrasa podél ulice Jeremiášovy napojená na Centrální park



- Cyklostezka vytvořená rozšířením stávajícím chodníku podél ulice Jeremiášova včetně přejezdů přes příčné komunikace a napojení k Prokopskému potoku v Centrálním parku na východním konci a na metro Stodůlky na západním konci

## Příloha 6

Příklady realizace cyklistické infrastruktury

## **Příklady stávajícího stavu a návrhů úprav cyklistické infrastruktury – integrované trasy**

V návrhové části cyklistické infrastruktury jsou navrženy integrované trasy tam, kde není možné stavebními úpravami nebo realizací segregovaných stezek zajistit cyklistům samostatný dopravní prostor. V návrhu se předpokládá využití především ochranných cyklistických pruhů nebo cyklopiktogramů.

### ***Ulice Oistrachova, Armády v úseku mezi ulicemi Mukařovského – Pod Kulturním domem***

Vyznačení prostoru na komunikaci pro cyklisty ochranným pruhem nebo cyklopiktogramy.



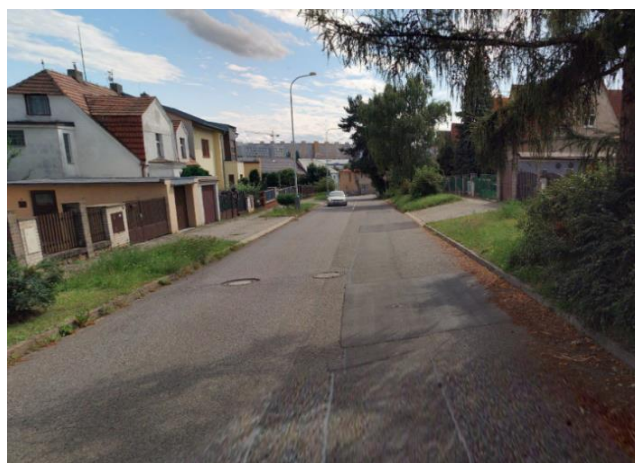
### ***Ulice Bavorská v úseku mezi ulicemi Jindrova – Nárožní***

Vyznačení prostoru na komunikaci pro cyklisty cyklopiktogramy.



### ***Ulice K Vidouli v úseku mezi ulicemi Armády – Nárožní***

Vyznačení prostoru na komunikaci pro cyklisty cyklopiktogramy.





## **Příklady stávajícího stavu a návrhů úprav cyklistické infrastruktury – chráněné trasy**

V případě návrhu chráněných tras se jedná o segregované trasy mimo hlavní dopravní prostor. Návrh počítá s využitím stávajících segregovaných stezek, rozšířením stávajících chodníků pro pěší, které budou stavebně upraveny nebo realizací nových stezek.

### ***Ulice Jeremiášova v úseku mezi ulicemi Pod Hranicí – Hábova***

Rozšíření stávajícího chodníku, který umožní sdílený pohyb cyklistů i pěších.



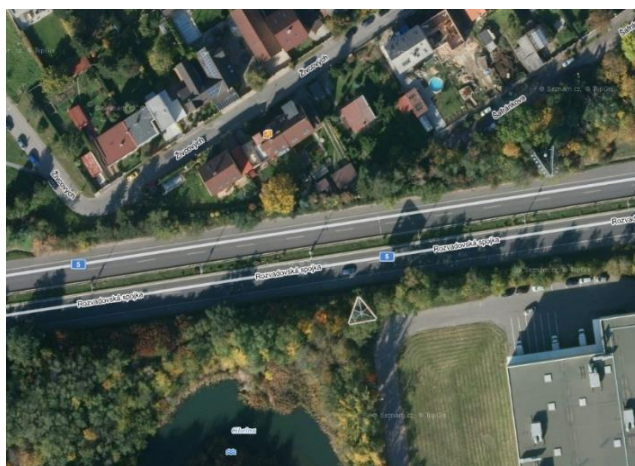
### ***Ulice Pod Hranicí v úseku mezi ulicemi Petržilkova – Nárožní***

Rozšíření stávajícího chodníku, který umožní sdílený pohyb cyklistů i pěších.



### ***Propojení přes Rozvadovskou spojku mezi ulicemi Šafránkova a komunikací obsluhující objekt XXX Lutz***

Nová lávka propojující cyklistickou síť rozdělenou čtyřproudou Rozvadovskou spojkou.



### **Centrální park**

Stávající uspořádání komunikace na které je oddělený provoz cyklistické a pěší dopravy.



### **Ulice Červeňanského**

V současnosti segregovaný úsek pro oddělený provoz cyklistů a chodců.



### **Chráněná komunikace (od ulice K Sopce)**

Komunikace propojující Malou Ohradu s Prokopským údolím je součástí značené cyklotrasy GW Praha - Vídeň.



### ***Koridor k propojení stezek***

Koridor pro budoucí propojení stezky podél ulice Jeremiášova do Centrálního parku.



### ***Ulice Řeporyjská, Radlická***

Mimoúrovňové křížení komunikace pro pěší a cyklistickou dopravu s ulicí Řeporyjská.



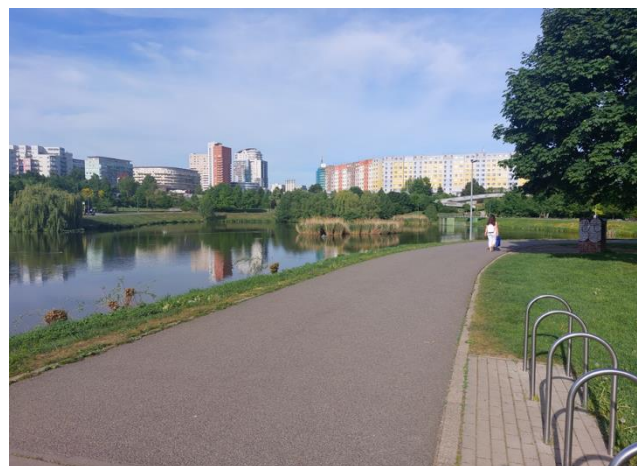
### ***Ulice Jeremiášova***

Lávka se společným provozem cyklistů a chodců propojující Velkou Ohradu a Lužiny.



**Centrální park (Nepomucký rybník)**

Dopravně nerozdělený prostor pro cyklistou a pěší dopravu. U páteřních cyklostezek je dle „Standardy kvality cyklotras na území hl.m. Prahy“ nutné oddělit cyklistickou dopravu od pěší.



## **Příklady stávajícího stavu a návrhů úprav cyklistické infrastruktury – klidné a zklidněné trasy**

Klidné a zklidněné trasy pro cyklisty jsou navrženy v obytných oblastech ve kterých je možné zavést vzhledem k povaze automobilové dopravy nebo již jsou zde zavedeny „Zóny 30“. Dále jsou tyto trasy navrženy v ulicích s velmi nízkou intenzitou dopravy. Případně lze ke zvýšení bezpečnosti cyklistů využít zpomalovacích prvků.

### ***Ulice Janského (sídliště Velká Ohrada)***

Komunikace je v oblasti „Zóna 30“ ve které jsou umístěny zpomalovací prvky ve formě zvýšených přechodů pro chodce.



### ***Ulice K Hájům v úseku mezi ulicemi Jindrova – Bavorská***

Komunikaci plní vzhledem ke své poloze funkci obslužné komunikace pro danou oblast. V případě potřeby je možné řešit zklidnění zpomalovacími prvky.



### ***Ulice Petržílkova***

Komunikace je v oblasti „Zóna 30“ ve které jsou umístěny zpomalovací prvky a křižovatky jsou bez rozdělení na hlavní a vedlejší komunikaci což by mělo přispět k obezřetnější jízdě všech účastníků silniční dopravy.



**Ulice Ke Klubovně**

Komunikace má jednosměrný provoz pro automobilovou dopravu a leží v „Obytné zóně“. Cyklistům je umožněn obousměrný provoz.

**Ulice Dismanova**

Zklidněná komunikace procházející obytnou zástavbou.

**Ulice K Sopce**

Zklidněná obslužná komunikace, která navazuje na cyklistickou a vozíčkářskou stezku.



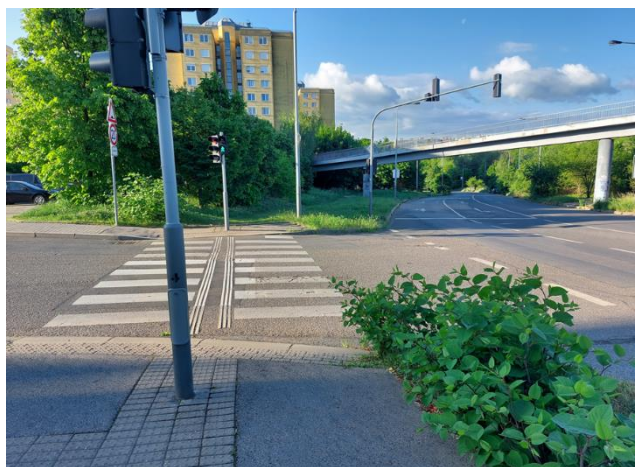
### ***Ulice Tlumačovská***

Potenciál integrace cyklistické dopravy do hlavního dopravního prostoru. Vzhledem k charakteru komunikace by byla trasa vedena jako zklidněná.



### ***Ulice Pod Hranicí***

Křížení dvou budoucích cyklistických koridorů podél ulic Armády a Pod Hranicí. Propojení segregovaných tras by bylo řešeno jako zklidněný úsek komunikace.



### ***Ulice Nárožní***

Budoucí propojení ze zklidněné ulice Dismanova na integrovanou trasu v ulici Bavorská a segregovanou stezku vedoucí na lávku přes Rozvadovskou spojku do ulice Šafránkova.



### ***Ulice Pod Hranicí***

Budoucí přejezd pro cyklisty přes ulici Pod Hranicí, který propojuje segregované stezky mezi sídlištěm Nové Butovice a Centrálním parkem.

