



**STUDIE CYKLODOPRAVY**  
**NA ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 7**  
BC. TOMÁŠ CACH ~ ÚNOR 2008

**OBJEDNATEL:**

**MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 7**

NÁBŘEŽÍ KAPITÁNA JAROŠE 1000/7  
170 00 PRAHA 7

**ZHOTOVITEL:**

**BC. TOMÁŠ CACH**

JIREČKOVA 1018 / 16  
170 00, PRAHA 7 - HOLEŠOVICE



# OBSAH

<b>1. ÚVOD</b>	<b>01</b>
<b>2. DOKUMENTY SOUVISEJÍCÍ S ROZVOJEM CYKLODOPRAVY</b>	<b>02</b>
<b>3. VYSVĚTLENÍ POJMŮ A ZKRATEK (V_01)</b>	<b>03</b>
<b>4. CHARAKTERISTIKA CYKLODOPRAVY</b>	<b>04</b>
SPECIFIKACE UŽIVATELŮ CYKLODOPRAVY A JEJICH POTŘEB	04
SCHÉMA ZPŮSOBU JÍZDY A ÚČELU CESTY (V_02)	04
VZTAH CYKLODOPRAVY K OSTATNÍM DRUHŮM DOPRAVY	05
<b>5. ROZBOR ÚZEMÍ</b>	<b>06</b>
VAZBY NA OKOLÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 7 (V_03)	06
PROBLÉMOVÝ VÝKRES ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 7 (V_04)	06
VÝKRES PLOŠNÉHO ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ DOPRAVY (V_05)	07
SCHÉMA ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ DOPRAVY A DOPRAVNÍCH VAZEB (V_06)	07
SWOT ANALÝZA	08
<b>6. CYKLOTRASY</b>	<b>10</b>
<b>SOUHRNNÁ CHARAKTERISTIKA SÍTĚ</b>	<b>10</b>
ZÁKLADNÍ PRINCIPY STÁVAJÍCÍ CELOMĚSTSKÉ KONCEPCE CYKLOTRAS	10
KATEGORIE CYKLOTRAS	10
PÁTEŘNÍ CYKLOTRASY (I. TŘÍDA)	10
HLAVNÍ CYKLOTRASY (II. TŘÍDA)	11
MÍSTNÍ CYKLOTRASY (III. TŘÍDA)	11
<b>CELOMĚSTSKÉ CYKLOTRASY NA ÚZEMÍ PRAHY 7 – STAV (V_07)</b>	<b>12</b>
PÁTEŘNÍ CYKLOTRASA A 1	12
PÁTEŘNÍ CYKLOTRASA A 16	15
PÁTEŘNÍ CYKLOTRASA A 31	16
HLAVNÍ CYKLOTRASA A 150	18
HLAVNÍ CYKLOTRASA A 151	18
HLAVNÍ CYKLOTRASA A 155	19
HLAVNÍ CYKLOTRASA A 160	20
HLAVNÍ CYKLOTRASA A 162	21
HLAVNÍ CYKLOTRASA A 165	21
<b>MÍSTNÍ CYKLOTRASY – NÁVRH (V_08)</b>	<b>23</b>



<b>7. LINIOVÁ SPOJENÍ PRO CYKLISTY PŘIPRAVOVANÁ JAKO SAMOSTATNÉ AKCE</b>	<b>25</b>
<b>8. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ – NÁVRH</b>	<b>26</b>
<b>ZÓNA 30 (V_09)</b>	<b>26</b>
<b>JEDNOSMĚRNÉ ULICE S OBOUSMĚRNÝM PROVOZEM CYKLISTŮ (V_10)</b>	<b>27</b>
NEJPOTŘEBNĚJŠÍ	28
VELMI POTŘEBNÉ	28
POTŘEBNÉ, RESP. VELMI VHODNÉ	30
VHODNÉ	30
<b>VYHRAZENÉ JÍZDNÍ PRUHY PRO CYKLISTY (V_11)</b>	<b>31</b>
1. ETAPA ~ PRIORITYNÍ ÚSEKY	32
VARIANTA ZKLIDŇOVÁNÍ PO DOSTAVBĚ SZ MO	32
ÚSEKY K VARIANTNÍMU POSOUZENÍ	33
<b>OBYTNÉ ZÓNY A PĚŠÍ ZÓNY S POVOLENÝM VJEZDEM CYKLISTŮ</b>	<b>34</b>
<b>9. NOVÝ VELKOPLOŠNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ</b>	<b>36</b>
HOLEŠOVICE-BUBNY ~ ORCO (V_12)	36
PRAGUE MARINA	37
DALŠÍ VÝSTAVBA	37
<b>10. DOPRAVA V KLIDU ~ PARKOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL</b>	<b>38</b>
POHOTOVOSTNÍ A KRÁTKODOBÉ STÁNÍ	38
STŘEDNĚDOBÉ A DLOUHODOBÉ STÁNÍ	39
KOMBINOVANÁ DOPRAVA – B + R, ÚSCHOVNY KOL	39
<b>11. CYKLOPŮJČOVNY</b>	<b>11</b>
<b>12. UZEL PŘEDPOLÍ HLÁVKOVA MOSTU – VLTAVSKÁ</b>	<b>41</b>
SOUČASNÝ STAV	41
PRVNÍ ETAPA ~ KRÁTKODOBÝ ČASOVÝ HORIZONT	41
DRUHÁ ETAPA ~ STŘEDNĚDOBÝ ČASOVÝ HORIZONT	42
TŘETÍ ETAPA ~ DLOUHODOBÝ ČASOVÝ HORIZONT	42
<b>13. DALŠÍ NÁMĚTY PRO ZLEPŠOVÁNÍ PODMÍNEK CYKLODOPRAVY</b>	<b>43</b>
<b>14. CO LZE DĚLAT IHNEDE</b>	<b>43</b>



## VÝKRESY

V\_01 / SOUVISEJÍCÍ SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

V\_02 / SCHÉMA ZPŮSOBU JÍZDY A ÚČELU CESTY

V\_03 / SCHÉMA VAZEB NA OKOLÍ M.Č. PRAHA 7

V\_04 / PROBLÉMOVÝ VÝKRES, BARIÉRY POHYBU

V\_05 / VÝKRES PLOŠNÉHO ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ DOPRAVY

V\_06 / SCHÉMA VAZEB A ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ CYKLODOPRAVY

V\_07 / VÝKRES PÁTEŘNÍCH A HLAVNÍCH CYKLOTRAS

V\_08 / MÍSTNÍ CYKLOTRASY ~ NÁVRH DOPLNĚNÍ

V\_09 / ZÓNA 30 ~ ORIENTAČNÍ NÁVRH MOŽNÉHO ROZSAHU

V\_10 / JEDNOSMĚRNÉ ULICE S OBOUSMĚRNÝM PROVOZEM CYKLISTŮ  
~ PRIORITY A NÁVRH ETAPIZACE

V\_11 / VYHRAZENÉ JÍZDNÍ PRUHY PRO CYKLISTY ~ NÁVRH

V\_12 / ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ ~ KORIDORY A VAZBY CYKLODOPRAVY



## 1. ÚVOD

**Tato studie cyklo dopravy na území městské části Praha 7 by měla sloužit především jako komplexní koncepční podklad** pro následná dílčí podrobnější řešení konkrétních situací či k dalšímu projednávání a podrobnějšímu dopracování řešení některých problémů souvisejících s rozvojem cyklo dopravy na Praze 7. Zásadním principem je komplexní přístup, bez kterého není možné dobře fungující prostředí příznivé k cyklistům vytvořit.

**Hlavním tématem je především řešení využití jízdního kola jako plnohodnotného dopravního prostředku**, tj. čisté cyklo dopravy. Na rozdíl od cyklistiky rekreační je zvláště v Praze význam cyklistiky dopravní stále opomíjen a nedoceněn, nezřídka naprosto nepochopen. Cyklo doprava tedy slouží k uspokojování potřeb obyvatel i návštěvníků města pro dosahování různých aktivit v prostoru – tedy propojování zdrojů a cílů dopravy pomocí jízdního kola. V tomto ohledu se tak jízdní kolo stává v konkrétních situacích plnohodnotnou alternativou ostatním druhům dopravy (či jejich doplněním) a tvoří nedílnou součást zdravého vyváženého dopravního systému města.

Především pro dopravní cyklistiku je tedy potřeba komplexní řešení celého území a jeho fungování, ne pouze několika vybraných koridorů cyklotras a cyklostezek. Ty mají samozřejmě také velký význam, ale bez vhodných návazností ztrácejí své dopravní opodstatnění, obdobně jako v případě individuální automobilové dopravy se nelze soustředit pouze na základní síť rychlostních a sběrných komunikací bez kontextu komunikací obslužných a zklidněných, u kterých se nachází naprostá většina zdrojů a cílů dopravy. **Podrobně je tedy třeba řešit dopravní obslužnost území cyklistickou dopravou:** zatímco však v případě zklidněných obslužných komunikací nejsou další zvláštní úpravy pro cyklisty potřebné (často jsou spíše nežádoucí), křižovatkové úseky významných komunikací s vyšším provozem IAD je třeba důsledně řešit promyšlenou integrací prvků cyklistické infrastruktury. Tím se v dotčené oblasti výrazně zvýší bezpečnost nejen cyklistických účastníků provozu. Odklony komunikací pro cyklisty od důležitých koridorů logicky fungujících jako komunikační městské osy (tj. kličkování přilehlou zástavbou) nebo umísťování provozu na chodníky s příkazy typu „cyklisto, sesedni z kola“ apod. vedou spíše k aktivnímu potlačení vlastní funkce tohoto druhu dopravy na krátké i delší vzdálenosti a jsou naprosto nepřijatelné.

**Celý problém je též třeba chápat v krátkodobém i dlouhodobém časovém horizontu.** Některé úpravy lze provádět ihned – ve stávajícím prostředí při současně platné legislativě i zvyklostech řidičů motorových i nemotorových vozidel. Jejich pozitivní přínos se často projeví vzápětí, někdy až postupem času s dalším nárůstem dopravních výkonů cyklo dopravy. Jiná opatření mohou být podmíněna plánovanými velkými investicemi v území: zde je pro rozvoj cyklo dopravy podstatné, aby se od chvíle prvních studií v projektech s plnohodnotným řešením pro cyklisty počítalo. Díky tomu lze při shodných nákladech vytvořit příznivé prostředí pro cyklisty, čehož lze opožděnými dodatečnými nákladnými úpravami docílit zpravidla velmi obtížně. Některá dobrá řešení prvků cyklistické infrastruktury (používaná v mnoha jiných evropských městech) je také vhodné realizovat později z toho důvodu, že pro jejich fungování je nezbytný předpoklad vzájemné zkušenosti a ohleduplnosti všech účastníků silničního provozu. Tohoto stavu se však dosahuje postupnými kroky, proto je vhodné vycházet od vybraných jednodušších situací po ty složitější.

**Reálným naplňováním konkrétních kroků pro rozvoj cyklo dopravy** jsou buď změny či provedení nového dopravního značení či stavební úpravy, nebo jejich vzájemná kombinace. Přitom obecně platí, že zásahy do dopravního značení jsou rychlejší a levnější, zatímco postupný proces schvalování dle stavebního zákona bývá zdoluhavý a nákladný. Jestliže jednodušší úpravy dopravního značení lze provést v krátkodobém časovém horizontu během několika měsíců (případně i týdnů) včetně fyzických „stavebních“ úprav formou dopravního značení, v případě stavebních úprav podle stavebního zákona se zpravidla jedná o střednědobý či dlouhodobý časový horizont v řádu minimálně desítek týdnů až několika let.



## 2. DOKUMENTY SOUVISEJÍCÍ S ROZVOJEM CYKLODOPRAVY

Rozvoj cyklistické dopravy je v Praze stále spíše v počátcích, nicméně zvláště v posledních letech její význam pozvolna stoupá společně s dílčími zlepšeními městské infrastruktury. V politické rovině je podpora cyklodopravy a jejího rozvoje zakotvena například v níže uvedených dokumentech.

- Národní strategie Ministerstva dopravy ČR o rozvoji cyklistické dopravy v ČR
- Strategie Rady hl. m. Prahy (bod I.4) o příznivějších podmínkách pro cyklisty a pěší (viz usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 19/03 ze dne 25.5.2000, předkladatel rada ZHMP, zpracovatel Útvar rozvoje hl.m. Prahy)
- Usnesení Rady HMP číslo 0544 ze dne 29.4.2003, které ukládá Odboru městského investora MHMP a řediteli Technické správy komunikací hl. m. Prahy „zajišťovat při přípravě rekonstrukcí a nové výstavbě komunikací případně i při přípravě dalších investičních akcí vytváření vhodných podmínek pro cyklistickou dopravu.“
- Schválený celoměstský systém cyklotras na území hl. m. Prahy (Rada hl. m. Prahy ze dne 3.10.2006)

Problémem však většinou je reálné naplňování těchto dokumentů, kdy se na nižší rozhodovací úrovni stále příliš nedaří cyklisty plnohodnotně integrovat do připravovaných investic. Reálný stav prostředí a jeho vývoj tak nadále bývá v přímém rozporu s přijatými strategiemi, což znamená další překážku v rozvoji cyklistické dopravy. Příklady z některých měst v ČR i jiných státech EU přitom ukazují, že v případě systematické integrace prvků cyklistické infrastruktury dochází k nárůstu a rozvoji cyklodopravy a zároveň poklesu kolizí cyklistů především s motorovými vozidly, přestože se všichni společně pohybují ve stejných městských koridorech.

V případě Prahy ještě stále není přijata celková podrobná strategie (resp. koncepce) rozvoje cyklodopravy, která by pro celé město přímo zajistila reálné naplňování současných přijatých strategií a usnesení stanovením podrobných opatření a používání prvků cyklistické infrastruktury v závislosti na konkrétních situacích. S výjimkou páteřních a hlavních cyklotras (1. a 2. třídy) je tak v tuto chvíli další rozvoj infrastruktury a podmínek pro cyklodopravu zpravidla úměrný aktivitě jednotlivých městských částí. Jejich názory a pojetí cyklistiky se však často zásadně liší – od zpracování podrobných generelů přes rozvoj rekreačních zelených stezek až po úplnou ignoraci.

**Tato studie by tedy měla sloužit jako prvotní podklad pro naplňování výše zmíněných přijatých strategií na území městské části Prahy 7 a jejich skutečné „propsání“ přímo do struktury města.**



### 3. VYSVĚTLENÍ POJMŮ A ZKRATEK (V\_01)

Vybráno je pouze několik nejčastěji používaných pojmů a zkratk, ostatní méně frekventované výrazy jsou vždy vysvětleny v příslušné části textu.

**Cyklistická trasa (cyklotrasa)** je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním značením. Cyklotrasa není zvláštním druhem komunikace - jde pouze o souvislé označení určité komunikace (koridoru) orientačním značením pro cyklisty.

**Cyklistická stezka (cyklostezka)** je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz cyklistů. Vyznačení v terénu je provedeno svislým a v některých případech i vodorovným dopravním značením. Může po ní být vedena cyklotrasa.

Označuje se dopravní značkou č. C 8a „Stezka pro cyklisty“

**Stezka pro chodce a cyklisty** pak na stejné pozemní komunikaci umožňuje též pěší pohyb: společný provoz je označen dopravní značkou C 9a, oddělený provoz pak značkou C 10a

**Prostor pro cyklisty V 19** je prostor ve vozovce vyznačený horizontálním značením, který je předsunutý před příčnou čarou souvislou („stop čára“) platnou pro ostatní (motorovou) dopravu na SSZ křižovatce. Především se jím omezuje možnost kolize s motorovým vozidlem při rozjezdu, umožňuje též významné urychlení cyklistického provozu

**IAD** = individuální automobilová doprava

**MHD** = městská hromadná doprava

**HDP** = hlavní dopravní prostor (např. vozovka)

**PDP** = přidružený dopravní prostor (např. chodník)

**SSZ** = světelně signalizační zařízení („semafor“)

**DZ** = dopravní značení

**VO** = veřejné osvětlení





## 4. CHARAKTERISTIKA CYKLODOPRAVY

### SPECIFIKACE UŽIVATELŮ CYKLODOPRAVY A JEJICH POTŘEB

Na rozdíl od IAD či pěší dopravy nejsou požadavky na výstavbu infrastruktury pro individuální cyklistickou dopravu v území zdaleka tak snadno jednoznačně definovatelné. Je to způsobeno mnoha faktory, především rozdílnými požadavky a potřebami vlastních uživatelů. Jejich spektrum je mnohem rozmanitější než v případě řidičů motorových vozidel, především díky většímu rozpětí věku uživatelů (od dětství až do stáří) a jejich rozdílné fyzické kondici (dlouhodobé i okamžité), nezanedbatelný je také účel cesty, druh používaného jízdního kola apod. Tímto se cyklisté též liší od pěších, pro které shodná dopravní infrastruktura zpravidla nepředstavuje překážku pro rozdílnou rychlost a styl chůze jednotlivých uživatelů. Uspokojit všechny uživatele cyklodopravy pouze jedním způsobem řešení cyklostezek a cyklotras však nelze – toho je možné docílit pouze uváženým komplexním aplikováním kombinací různých přístupů a prvků cyklistické infrastruktury v celém řešeném území.

Z hlediska cestovní rychlosti (nízká/střední/vysoká) i účelu cesty (doprava/rekreace+doprava/rekreace) lze při opravdu velkém zjednodušení vytvořit dvě „polarizované skupiny“ dle dominujícího požadavku (jedná se o extrémní případy, požadavky většiny uživatelů nejsou zpravidla tak ostře vyhraněné, nicméně jedno z těchto kritérií bývá prioritní pro každého uživatele): pro první „skupinu“ je zásadní požadavek separace od provozu motorových vozidel, přičemž cestovní rychlost nemá zásadní význam. Naopak pro druhou „skupinu“ je klíčová nejlepší časové dostupnosti, přičemž pohyb i v rámci provozu motorových vozidel pro dotčené uživatele není překážkou. Naprostá většina uživatelů cyklodopravy se nachází někde mezi těmito extrémy, přičemž v konkrétních situacích a kontextu může být možné všechny uspokojit stejným řešením v daném koridoru, zpravidla je však nutné, aby se dílčí řešení v území vzájemně doplňovala a konkrétní uživatel si mohl podle své aktuální potřeby vybrat. Například rodiče jedoucí s dětmi do školy či do parku mají poněkud odlišné požadavky pro volbu prostředí k průjezdu oproti samotnému zkušenému cyklistovi jedoucímu do práce. Navíc význam shodného prostředí dnes a v budoucnu bude opět odlišný v závislosti na postupném rozvoji cyklodopravy a vzájemnému zvykání a respektu cyklistů a motoristů. Například na obslužných komunikacích v ulicích městské zástavby se i pomalejší a zranitelnější cyklisté právem nebudou muset cítit ohroženi automobily tak, jako tomu je dnes v mnoha jiných městech s již vyšším podílem cyklodopravy.

### SCHÉMA ZPŮSOBU JÍZDY A ÚČELU CESTY (V\_02)

Pro každého cyklistu v pohybu v danou chvíli existuje právě jedna poloha v tomto schématu, která udává, proč a jak cyklista daným územím projíždí. Horizontální osa představuje relativně široké rozpětí charakteristiky pohybu cyklisty a jeho rychlosti (okamžité či celkové cestovní) – v závislosti na způsobu jízdy se uživatel cyklodopravy může v městském prostoru chovat jako chodec i jako moped. Svislá osa pak představuje význam vykonávané jízdy – ten se může pohybovat na celé škále mezi polarizovanými polohami čistě dopravního či čistě rekreačního účelu cesty. Pokud bodově umístíme všechny cyklisty či jejich poměrné množství v určitém časoprostorovém období, získáme předběžný přehled o převažujícím významu a formě cyklistických cest.

V současné době v Praze naprosto převažuje levý dolní kvadrant, následovaný pravým dolním kvadrantem, zatímco směrem vzhůru zaplnění klesá a horní dva kvadranty jsou téměř prázdné – ve většině evropských městech je tomu právě naopak. To je způsobeno především tím, že pro potenciálně vyšší poptávku po cyklodopravě v Praze zatím neexistuje adekvátní nabídka stávajícího městského prostředí. V souladu s naplňováním současných strategií Prahy i ČR by tedy měla být snaha o zaplňování také obou horních kvadrantů.



**VZTAH CYKLODOPRAVY K OSTATNÍM DRUHŮM DOPRAVY**

Cyklistický provoz je nedílnou součástí zdravého vyváženého dopravního systému města. Může být plnohodnotnou alternativou či doplněním ostatních druhů dopravy v závislosti na vhodných podmínkách města. Rozhodující je pak především stupeň vyspělosti a kultury společnosti a jejího urbánního prostoru. Procentuální zastoupení dopravních výkonů cyklistiky v rámci celkového množství vykonaných cest v daném prostoru (tzv. modal split) se pak odvíjí od mnoha faktorů a v závislosti na nich může dosahovat hodnot nulových až po desítky procent všech vykonaných cest. V případě Prahy se nyní jedná o hodnoty kolem 1 %, za vhodných podmínek lze očekávat potenciál navýšení asi v řádu procent.

Jako konkurence pro ostatní druhy dopravy je cyklistika ideální při dosahování bližších cílů, jejichž vzdálenost se pohybuje od několika stovek metrů až po několik kilometrů. Zde může být cyklodoprava v příhodném prostředí nejefektivnějším způsobem dopravy osob, poskytujícím uživatelům nejvyšší mobilitu. Pěší chůze ani MHD takovouto mobilitu na většině území poskytnout nemůže; IAD v omezeném početním množství často ano, ale se všemi negativními vlivy na dané území.

Cyklistika zároveň může sloužit jako doplněk ostatních druhů dopravy na větší vzdálenosti (vzdálenost zdroj–cíl dopravy několik kilometrů a více). První formou kombinované dopravy je B+R (bike & ride) systém využití jízdního kola k rychlému dosažení jiného druhu dopravy s parkováním u zastávek, stanic či dopravních terminálů MHD (železnice, metro, tramvaj, autobus, popř. i u parkovišť automobilů při vytváření dopravních uzlů MHD a IAD, vícepodlažních garáží pro rezidenty ve větší vzdálenosti od bydliště apod.). Druhým způsobem je kombinace použití jízdního kola pro přesun po vlastní ose a prostředky hromadné dopravy osob, nejvíce železnicí a metrem. Tyto varianty pak mohou být v mnoha situacích plnohodnotnou alternativou k IAD i na velké vzdálenosti, kde by oba oddělené systémy byly samostatně nekonkurenceschopné. To může zpětně vést ke snížení automobilové dopravní zátěže v území.



## 5. ROZBOR ÚZEMÍ

### VAZBY NA OKOLÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 7 (V\_03)

Vzhledem k poloze Prahy 7 v centrální části města je množství zdrojů a cílů dopravy velmi vysoké nejen v řešeném území, ale i v jeho blízkém a vzdálenějším okolí. Díky tomu plní také významnou funkci pro cyklodopravu tranzitní, především pro severojižní vazbu centrum–severní terasa, ale i pro propojení některých východních a západních pražských předměstí. Zároveň je však poměrně malé množství přístupových bodů, kterými je možné hranici řešeného území městské části Praha 7 překonat. To je dáno meandrem řeky Vltavy a poloostrovním charakterem celého prostoru, který je se zbytkem města spojen pevninou pouze v jeho západní části. V grafické části jsou pak znázorněna stávající i plánovaná místa, kterými se cyklista může po vlastní ose pohybovat při jízdě mezi městskými částmi. V naprosté většině případů se jedná o mosty přes řeku společné též pro pěší, IAD a MHD, trojská lávka dnes slouží legálně pouze pěším a plánovaná lávka do Karlína přes Štvanici bude určena pro cyklisty a pěší. V západní části je možný průjezd na více místech, nejen společně s IAD, ale též stezkami vedenými městskou zelení. Reálně je zde možnost překonání hranice území ještě více, nemožnost průjezdu danými lokalitami je pouze provozně-legislativní, ne fyzická.

### PROBLÉMOVÝ VÝKRES ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 7 (V\_04)

Problémový výkres názorně graficky vyjadřuje hlavní negativní problémy, se kterými se cyklodoprava na Praze 7 potýká. Jeho hlavním obsahem jsou bariéry zabíhající pohyb územím (jeho prostupnosti, resp. průjezdnosti) a nebezpečná kolizní místa.

Bariérami cyklodopravy je nutno rozumět takové prvky v městském prostředí, které svým charakterem významně zabíhají jednoduchému, logickému, přímému spojení mezi jednotlivými zdroji a cíli dopravy v prostoru. Do výkresu byly zařazeny pouze ty významnější podle níže uvedených kritérií.

Významné bariéry byly rozděleny podle jejich prostorové formy a důležitosti. Z hlediska prostorového byly vybrány bariéry plošné o rozloze větší než 5,0 ha a liniové (s jedním převažujícím rozměrem) delší než 330 m (což přibližně odpovídá době jedné minuty při průměrné cestovní rychlosti 20 km/h). Z hlediska závažnosti, resp. možnosti jejich překonání se může jednat buď o překážky fyzické přírodní (terén či vodoteče) a umělé (uznavřené areály), nebo pouze měkké „psychické“, tedy méně závažné (zpravidla legislativní či provozní, např. zákaz vjezdu cyklistů, průchod či průjezd však „fyzicky“ možný je).

Dále jsou ve výkresu zaneseny vybrané nebezpečné či jinak problematické kolizní body a přetížené, nevhodně řešené dopravní osy v přirozených logických městských kompozičně-funkčních osách. Obě skupiny problémů tvoří nebezpečí pro všechny stávající uživatele cyklodopravy – první obdobným způsobem pro všechny, druhá pak představuje současně špatně překonatelnou bariéru a relativně nebezpečný dopravní koridor v závislosti na způsobu a účelu vykonávané cesty.

Vzhledem k výše řečenému je zřejmé, že většina problematických bodů a úseků se nachází ve společných koridorech s IAD v souvislosti s jejími vysokými intenzitami a nevyhovující dopravní infrastrukturou. Tu je však potřeba postupně upravit i pro potřeby dopravy cyklistické namísto snahy o segregaci všech cyklistů do jiných koridorů – vzhledem ke kontextu založení a fungování celého území mohou samostatné trasy pro cyklisty (např. nové spojení do Karlína přes Štvanici) ostatní komunikační síť pouze atraktivně doplnit, ne plnohodnotně nahradit. Tedy mají-li být skutečně naplňovány přijaté strategie související s cyklodopravou na území městské části Praha 7, jsou úpravy těchto problematických míst naprosto nezbytné.



**VÝKRES PLOŠNÉHO ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ DOPRAVY (V\_05)**

Základem je vymezení a rozdělení řešeného území podle hustoty zdrojů a cílů cyklo dopravy. Vzhledem k vysoce polarizovanému charakteru jednotlivých částí Prahy 7 bylo použito následné dělení:

- území s vysokou hustotou zdrojů a cílů dopravy (převážně kompaktní polyfunkční zástavba smíšená městského typu, kde se nachází bydlení s vybaveností i dalšími službami a aktivitami)
- území s nízkou hustotou zdrojů a cílů dopravy (převážně monofunkční uzavřené areály, např. sportovní hřiště, areály pro pořádání nárazových akcí apod.)
- atraktivní rekreační území s jinak nízkou hustotou cílů dopravy (významné plochy zeleně, např. Stromovka či Letenské sady)
- neatraktivní problematičtější území se zanedbatelnými zdroji a cíli cyklo dopravy (zdevastované brownfields železničních ploch, výrobní a skladové areály a chaotické torzovité území technické infrastruktury v okolí nádraží Holešovice)

Pro úplnost byly doplněny dopravně významné body stanic metra Vltavská a Nádraží Holešovice a dále pak železniční stanice Praha-nádraží Holešovice a Praha-Bubny. Stávající železniční zastávka Praha-Holešovice zde vzhledem k jejímu úplně okrajovému významu a plánovanému zrušení není uvedena.

**SCHÉMA ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ DOPRAVY A DOPRAVNÍCH VAZEB (V\_06)**

Při určitém zjednodušení lze vytvořit jednoduché schéma, které nejlépe charakterizuje současný stav a největší problémy cyklo dopravy na území městské části Praha 7: ve východní a západní části se nacházejí dvě relativně kompaktní, polyfunkční a intenzivně využívané urbánní celky Holešovic, resp. Holešovic, části Bubenče a Letné. V rámci těchto celků sice podmínky pro cyklo dopravu stále nejsou ideální, mnohem větším problémem je však možnost komunikace – spojení mezi těmito dvěma celky. To je přes příčnou bariéru délky přes 1,5 km možné pouze ve dvou lokalitách (vždy ve dvou přilehlých bodech – předpolí Hlávkova mostu/Vltavská a ulice Partyzánská/Železničářů), které jsou však svým stávajícím charakterem pro cyklo dopravu stěží použitelné. Naopak dobrá je vazba západní části zástavby na oba celky zeleně, kde je překážkou pouze nejednoznačně či špatně definovaný provozní režim parků.

**nejvýznamnější kolizní body:**

- předpolí Hlávkova mostu s mimoúrovňovou křižovatkou IAD a uzel MHD Vltavská
- křižovatka nábreží Kapitána Jaroše x Dukelských hrdinů
- provizorní nadjezd kolejiště mezi ulicemi Železničářů – Bubenská
- podjezd kolejiště mezi ulicemi U Výstaviště – Partyzánská
- přejezd Argentinské ulice (úrovňově: Plynární a nadjezdem: Vrbenského)



## SWOT ANALÝZA

Smyslem je nastínit pouze vybrané důležité momenty, které charakterizují stávající území a zároveň některé možnosti jeho dalšího vývoje z hlediska cyklo dopravy. Stávající slabé a silné stránky území jsou podrobněji popsány v problémovém výkresu a výkresu bariér, konkrétní návrhy a úpravy jsou pak obsaženy v následujících částech studie.

### S / přednosti (strengths)

- atraktivní kompaktní polyfunkční zástavba Holešovic i Bubenče, tj. s vysokou koncentrací množství rozličných zdrojů a cílů dopravy
- ideální poloha v centrální části města ve vztahu k ostatním aktivitám a funkcím celoměstského, národního i nadnárodního významu, tj. vysoké koncentrované množství rozličných zdrojů a cílů dopravy i v okolí řešeného území městské části (státní a samosprávné instituce, školství, služby, obchody, kultura, volný čas...)
- rozsáhlé ucelené plochy kvalitní parkové zeleně celoměstského významu, tj. ideální koridory pro průjezd ke vzdálenějším cílům dopravy i jako samotné cíle pro rekreaci (Stromovka, Letenské sady)
- vybavenost značné části domácností jízdními koly, která jsou zatím využívána převážně pouze k rekreaci

### W / slabé stránky (weaknesses)

- přetížení území vysokým provozem IAD na významných sběrných a obslužných komunikacích, které supluje městský a částečně i silniční okruh Prahy a jsou vedeny po nevhodných komunikacích (např. ulice Milady Horákové, Korunovační, Veletržní, Bubenská, Argentinská a další...)
- zásadní bariérovost území liniová a plošná, především umělými bariérami dopravních staveb pro IAD a železnici – území Prahy 7 je rozděleno na dvě oddělené části, přičemž jejich vzájemné propojení je pro cyklo dopravu velmi obtížně překonatelné (předpolí Hlávkova mostu a Vltavská, Bubenské nádraží, oblast Argentinské a Vrbenského ulice apod.)
- rozšíření rozsáhlých parkovacích ploch přímo ve stávajících uličních profilech přerozdělením dopravního prostoru v neprospěch ostatních druhů dopravy a nedotknutelnost tohoto nového stavu (např. stání na chodníku při nedostatečném prostoru pro průchod pěších, špatná průjezdnost či nevhodnost řešení pro cyklisty – šikmé či kolmé stání apod.)
- často nevhodné podmínky pro pohotovostní i dlouhodobější parkování jízdních kol, tj. na ulici i v budovách
- bariérovost přírodní – Praha 7 je ze tří stran obklopena Vltavou s omezenými možnostmi jejího překonání, příkré převýšení Letné oproti centru města zhoršuje atraktivitu této vazby oproti IAD (Letenský tunel)



**O / příležitosti (opportunities)**

- využití maximálního potenciálu stávající polyfunkční struktury města, které bylo původně založeno jako město krátkých vzdáleností pro nemotorovou dopravu pouze s okrajovou doplňkovou funkcí individuální motorové dopravy, aktivní podporou cyklistiky jako šetrného způsobu přepravy osob v území (změny dopravního značení, dílčí stavební úpravy)
- vznik nové soudobé čtvrti uprostřed Prahy 7 v oblasti Bubenského nádraží (Orco), která bude plnohodnotně fungovat i pro cyklistickou dopravu podle současných požadavků a stane se tak atraktivním cílem i přímou, bezpečnou a plynulou spojnici mezi oběma stávajícími zástavbami
- u nové výstavby vždy komplexně vyhodnocovat vliv na cyklodopravu a zapracovávat dílčí prvky a řešení cyklistické infrastruktury již od fáze prvních studií – v případě komunikací vzhledem k charakteru území Prahy 7 nutno preferovat bulvárové pojetí městských tříd namísto silničních spojení v izolační zeleni (např. nová ulice Bubenská-Partyzánská) či zklidňování dopravy namísto její prostorové segregace, u nových budov pak řešení cyklodopravy v klidu (kvalitativní a kvantitativní požadavky na parkování, obdobný model jako v případě osobních automobilů, platný na celoměstské úrovni)
- zklidňování a humanizace hlavních městských os v návaznosti na dokončení a zprovoznění městského okruhu (Korunovační, Veletržní, Argentinská apod.) včetně doplnění prvků cyklistické infrastruktury
- zrovnoprávnění cyklistické dopravy s jinými druhy dopravy – vždy objektivně komplexně posuzovat přínosy a zápory daného řešení a jejich dopad na fungování území
- zóna placeného stání – možnost omezení přetíženosti území IAD v klidu
- přibližování dalších cílů dopravy v okolních částech města: nová propojení do Karlína (včetně využití rekreačního potenciálu Štvanice) a k severnímu městu (Kobylisy) po novém Trojském mostě

**T / hrozby (threats)**

- pokračování rozvoje území technokratickým způsobem, kdy je význam dopravní infrastruktury (především pro IAD) nadřazován významu celého území, tj. kdy je územní plánování s urbanismem podřízeno plánování dopravy, a dochází tak k záměně příčin a důsledků (např. pojetí nového spojení Bubenská-Partyzánská v souladu se stávajícím územním plánem)
- další ignorování potřeb cyklistů a provádění nových investic v území bez integrace prvků cyklistické infrastruktury pro dopravu v pohybu i v klidu jako forma aktivního potlačování rozvoje cyklodopravy
- nadřazování významu ostatních druhů dopravy nad význam dopravy cyklistické namísto rovnocenného přístupu (např. vyšší prioritou parkování motorových vozidel co nejbližší objektům oproti zajištění bezpečného průjezdu cyklistů či maximální možný průjezd motorových vozidel daným místem oproti bezpečnému a plynulému průjezdu cyklistů apod.)





## 6. CYKLOTRASY

### SOUHRNNÁ CHARAKTERISTIKA SÍTĚ

#### Základní principy stávající celoměstské koncepce cyklotras

Cyklotrasy by v sobě měly zahrnovat obě funkce cyklistické dopravy: dopravní i rekreační, což vychází ze zásady plánování nabídky a napomáhání rozvoji cyklistické dopravy: „*Návrh cyklistické dopravy je nedílnou součástí řešení dopravní soustavy obce a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu má být v obci vytvořena ucelená síť, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb*“ (ČSN 73 6110 - čl. 10.4.1.2).

Neméně důležité je respektování základních zásad pro navrhování sítě cyklotras dle TP 179, tj. ucelenost a srozumitelnost sítě, přímé spojení potenciálních zdrojů a cílů, atraktivita, bezpečnost.

#### Kategorie cyklotras

Základem systému značení je tato kategorizace cyklotras, přičemž systém kategorií (tříd) cyklotras je obdobný jako systém tříd silnic v ČR

Celoměstský systém:

- páteřní cyklotrasy ( I. třída)
- hlavní cyklotrasy ( II. třída)

Místní cyklotrasy:

- místní cyklotrasy ( III. třída)

Jako samostatné kategorie lze chápat izolované cyklostezky (nejsou součástí sítě cyklotras – např. okruhy v parcích) a dočasné trasy (objížděné trasy nahrazující neprůjezdné úseky navrhovaných tras).

#### Páteřní cyklotrasy (I. třída)

Páteřní cyklotrasy tvoří základní kostru cyklistické dopravy v Praze. Slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města i pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní i rekreační funkci. Pokud možno sledují přirozené linie terénu, což umožní sklonově příznivý průběh.

Základem celé sítě jsou dvě páteřní trasy vedené po obou březích Vltavy. Na území městské části Praha 7 se jedná o levobřežní povltavskou cyklotrasu A 1.

Na trasy podél Vltavy navazují radiály, vedené především podél potoků, případně po hřebenech. Radiály na levém břehu Vltavy jsou označovány A 1X, na pravém břehu Vltavy A 2X (X je pořadové číslo po proudu Vltavy). V případě přechodu Vltavy je upřednostněna cyklotrasa s nižším označením. Na území městské části Praha 7 se jedná o cyklotrasu A16, která tvoří přímou spojnici mezi Libní a Dejvicemi-Hradčanskou

Celý systém páteřních tras propojují severojižní tangenty, které jsou na levém břehu Vltavy označovány A 3X, na pravém břehu Vltavy A 4X (X je pořadové číslo ve směru od Vltavy). Na území městské části Praha 7 se jedná o cyklotrasu A 31, zajišťující přímé spojení centra města (oblast Florence) se severními předměstími (oblast Kobylisy)



**Hlavní cyklotrasy (II. třída)**

Hlavní (sběrné) cyklotrasy rozšiřují síť páteřních cyklotras. Slouží především dopravní funkci. Zahrnují hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení městských částí. Sledují urbanistické osy, významné linky veřejné dopravy a další směry s vysokou potenciální poptávkou po cyklistické dopravě.

Označovány jsou trojmístným číslem ve tvaru A RRX (RR je číslo nejbližší radiály proti proudu Vltavy, X je rozlišovací číslo). Tangenty nemají na číslování hlavních cyklotras vliv. Rozlišovací čísla se volí tak, aby navazující hlavní trasy měly toto číslo shodné (v rámci možností se zachovává číslování od řeky).

Na území městské části Praha 7 se jedná o cyklotrasy nejvíce v přirozených městských osách a veřejných parcích. Ulicí Dukelských hrdinů procházejí trasy A 150 a částečně A 160, ulicí Argentinskou trasy A 151 a A161 a ulicí U Výstaviště pak trasa A 165. Stromovkou jsou vedeny trasy A 160, A 162 a A 165, Letenskými sady pak trasa A 165. Poslední dvě jmenované cyklotrasy též okrajově procházejí vedlejšími ulicemi letenské zástavby.

**Místní cyklotrasy (III. třída)**

Místní cyklotrasy slouží k plošné obsluze území, zajišťují napojení na celoměstskou síť. Dále zahrnují čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem. Místní cyklotrasy jsou plně v kompetenci městských částí, které zajišťují i jejich realizaci.

Označovány jsou čtyřmístným číslem ve tvaru A RRXX (RR je číslo nejbližší radiály proti proudu Vltavy, XX je rozlišovací číslo). Systém je obdobný jako u hlavních cyklotras. Čísla jsou pouze evidenční, jejich používání na směrovkách se nepředpokládá. Systém číslování cyklotras je obdobný jako systém číslování silnic v ČR a vychází ze zvyklosti pražského číslování domů orientačními čísly (po proudu Vltavy /od Vltavy, lichá vlevo).

Na území městské části Praha 7 se jedná o dvě, resp. tři cyklotrasy vedené Letenskými sady. Propojení kolem Hanavského pavilonu k Čechovu mostu, resp. Úřadu vlády ČR, a Muzejní ulice s Čechovým mostem. Tato trasa je však nyní vyznačena rozporuplně – úpravami dopravního značení a piktogramů během rekonstrukce Letenských sadů došlo před několika lety na většině úseků k vyznačení režimu provozu se zákazem jízdy na kole. Zbylé dopravní značení, cyklistické směrovky i oficiálně publikované a prezentované mapy Magistrátu hl.m.Prahy na tuto trasu však nadále odkazují.





**CELOMĚSTSKÉ CYKLOTRASY NA ÚZEMÍ PRAHY 7 – STAV (V\_07)**

V současné době (únor 2008) probíhá příprava nového územního plánu hlavního města Prahy, ve kterém bude zanesen celý systém celoměstských tras I. a II. kategorie – oproti dnešnímu stavu se tak nebudou oba dokumenty vzájemně odlišovat a doplňovat, ale budou plně v souladu.

Přehled jednotlivých úseků celoměstských cyklotras a informace o jejich stávajícím stavu z hlediska použitelnosti, popř. připravovaných etapových projektech či možných úpravách (tato studie pouze nastiňuje možné scénáře, pro každou akci zvlášť je vždy potřeba vypracovat samostatný, zpravidla vícefázový projekt):

**páteří cyklotrasa A 1:**

- A 1 / nábreží Edvarda Beneše, nábreží Kapitána Jaroše po ulici Dukelských hrdinů
  - v současnosti provoz legálně pouze v HDP, chodníky relativně úzké se sloupy VO uprostřed šíře
  - ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu vypracovat variantní studii možných řešení, např. kromě dílčích úprav dopravního značení v HDP zvážení možnosti výstavby obousměrné stezky pro pěší a cyklisty (vzhledem k relativně nízkému pěšímu provozu a dlouhé části bez příčných vazeb) při variantním posouzení jejího provedení (přerozdělení stávajícího dopravního prostoru, větší stavební úpravy vykonzolováním, přemístění sloupů VO a tramvajové trakce od opěrné zdi Letenských sadů apod.) a dořešení parkování turistických autobusů a dopravních návazností na Štěfáníkův a Čechův most
- A 1 / nábreží Kapitána Jaroše (Dukelských hrdinů – Hlávkův most)
  - v současnosti průjezd po chodníku označeném značkou C9a jako stezka pro pěší a cyklisty a přerušovanou čarou vodorovného značení uprostřed jeho šířky. Nevyhovující je však stávající umístění sloupů VO uprostřed jízdního pruhu (horizontální značení toto vůbec nezohledňuje) a zúžení průjezdného profilu z cca 2,4 m na cca 1,5 m, dále pak stav živního povrchu či nízká podjezdová výška pod tabulí dopravního značení (2160 mm namísto minimálních 2 500 mm dle normy TP 179). Na obou koncích problematické křižovatky: vazba na ulici Dukelských hrdinů (připravuje se bezpečná úprava křižovatky s cyklopřejezdy, po téměř 2 letech /~únor 2008/ však stále není ani územní rozhodnutí) a nevyhovující mimoúrovňové křížení na předpolí Hlávkova mostu – obě místa jsou v této studii podrobně samostatně popsána níže
  - v krátkodobém časovém horizontu odstranit dílčí závady, tj. nejprve alespoň horizontálním značením zohlednit sloupy veřejného osvětlení a zajistit bezpečnou podjezdnou výšku nad komunikací pro cyklisty (zvednutí dopravního značení či jiná úprava). V dlouhodobém časovém horizontu odstranit veškeré sloupy ze stezky (nahrazení sloupů VO uprostřed středového dělicího pásu komunikace, resp. jejich umístění ke svahu až za zábradlí), vykonzolování SDZ apod. Vzhledem k šířkovým poměrům (přidružený prostor 2,4 m vs. vozovka pro jeden směr 8,0 m) vhodné buď provést cyklopruh ve vozovce při zúžení dvou stávajících jízdních pruhů šíře 4,0 m či rozšířit PDP a zajistit plynulé nájezdy a výjezdy ve vztahu k HDP. Možná řešení obou návazností na koncích úseku jsou popsána samostatně níže.
- A 1 / Bubenská nábreží (Hlávkův most – Argentinská)
  - V současnosti průjezd po chodníku z dlažebních kostek, celkové architektonické pojetí komunikace po komplexní přestavbě v rámci protipovodňových opatření odpovídá pouze provedení komunikace pro pěší. Uprostřed úseku je však stezka pro chodce a cyklisty ukončena (značka C9b). Od této značky dále stejný chodník umožňuje legálně pouze pohyb pěších bez alternativní trasy pro cyklisty s výjimkou HDP, do kterého se však lze dostat pouze přes trávník a jen v jednom směru. Chodník na Bubenské nábreží mezi železničním viaduktem a křižovatkou s ulicí Argentinskou byl v rámci protipovodňových



opatření, dokončených v roce 2005, nově přestavěn: vedle vozovky se třemi pruhy pro jeden jízdní směr celkové šíře cca 11,5 m se nachází cca 3,0 metry široký chodník (v místě sloupů VO zúžen na cca 2,2 m) ukončený cca 800 mm širokou protipovodňovou zdí se zábradlím. Za ní pak pokračuje 1,9 m široký pás betonové zdi nábreží bez jakéhokoliv využití - kdyby se v projektu s cyklisty počítalo, mohla zde již v tuto chvíli stát komfortní cyklostezka i chodník o souhrnné šířce 5 m, navýšení investice by přitom pravděpodobně bylo v celkovém kontextu zanedbatelné. Také v celém úseku chybí vhodná návaznost ke stanici metra Vltavská: pěší mohou použít buď nevhodné podchody a nadchody u Hlávčova mostu, nebo křižovatku se SSZ s ulicí Argentinskou. Cyklisté mohou toutéž trasou kolo vést, ve směru od nábreží také projet v hlavním dopravním prostoru (a opakovaně přitom přejíždět přes více pruhů, přičemž kvůli překonání vzdálenosti cca 20 metrů musejí ujet několik stovek metrů).

- V krátkodobém časovém horizontu dopravním značením legalizovat průjezd cyklistů v celé délce chodníku. Ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu pak na základě variantního posouzení realizovat důkladnější dopravní a stavební úpravy. Jednak rozšířit stávající chodník a nahradit část dlažebních kostek živичným povrchem, čímž vznikne samostatná cyklostezka podél chodníku pro pěší (ten by měl být zachován na straně při zábradlí). U viaduktu by nejlepším řešením pravděpodobně bylo provedení obousměrné cyklostezky s živичným povrchem, která by železnici nepodjížděla společně s chodníkem, ale v přidruženém dopravním prostoru, kde je nyní volný pruh zeminy a písku v šířce 2,4–3,0 metru. Nutno je též zohlednit možnosti sjezdu a výjezdu do HDP. Za viaduktem by si dnes rozšíření chodníku, resp. stezky dodatečnou dostavbou vyžádalo mnohem vyšší investici oproti roku 2005. Alternativním řešením po zprovoznění městského okruhu a nové Bubenské ulice by mohlo být vybudování obousměrné cyklostezky namísto pravého jízdního pruhu, toto řešení by muselo být součástí komplexní úpravy dopravního režimu IAD v území. Dále je pak třeba napojit oblast stanice metra Vltavská provedením přímého úrovnového spojení přechodem pro chodce a přejezdem pro cyklisty se SSZ v oblasti stávajícího přechodu pro chodce a SSZ křižení tramvají s vozovkou. Ve směru do centra nebude propustnost úseku pro IAD tímto opatřením prakticky dotčena vůbec, ve směru do Holešovic při koordinaci se SSZ na křižovatce s Argentinskou také ne.
- A 1 / Bubenská nábreží podél Holešovické tržnice
  - Vzhledem ke stísněným prostorovým poměrům (tram. ostrůvek 1,5 m, vozovka 3,0 m, chodník cca 1,7 m) a vysoké intenzitě pěšího provozu v návaznosti na tramvajové zastávky bylo v obou směrech před úsekem komunikace podél nástupního ostrůvku instalováno SSZ s aktivním řízením podle příjezdu tramvají; funguje zpravidla ve všední dny. Vozidla jsou tak po dobu vystupování a nastupování cestujících MHD zastavena před celým úsekem a neohrožují pěší. Cyklisté však nemohou úsekem bezpečně projíždět vedle automobilů, často proto raději jedou na červenou, aby se vyhnuli případným kolizím s rozjíždějící se kolonou automobilů. V další části nábreží je pak vzdálenost tram. kolejí od protipovodňové stěny cca 6 m, přičemž v prvním úseku je šířka chodníku cca 2,8 m, avšak v dalším je chodník zúžen na pouhých 1,5 m při zachování jednoho jízdního pruhu pro IAD ve vozovce a zákazu zastavení. Staré sloupy VO jsou stále uprostřed chodníku, nové jsou však již situovány mimo komunikační prostor do svahu. Při kraji vozovky (u obrubníku) je použit pás betonových prvků šíře 0,5 metru, který je naprosto nevhodný pro cyklisty (návaznost na živичný povrch je v místech, kde se cyklista často pohybuje při jízdě po silnici bez cyklopruhů – vzhledem k standardní nerovnosti tohoto spojení je cyklista nucen jet více vlevo u automobilů, při pokusu jízdy napravo od spoje může snadno dojít ke kolizi s obrubníkem).
  - V krátkodobém časovém horizontu lze zajistit úpravou dopravního značení a SSZ bezpečnější průjezd cyklistů (např. alespoň pouhým doplněním samostatného světelného návěstidla pro cyklisty). Provedení větších stavebních úprav, které by zasahovaly do protipovodňových opatření, je spíše nereálné. S ohledem na plánovanou výstavbu lávky



do Karlína přes Štvanici a nový most do Karlína poblíž ulice Komunardů lze v dlouhodobějším časovém horizontu v rámci příčného profilu navrhnout mnoho opatření, výběrem nejvhodnější kombinace variant by se měla zabývat samostatná studie. Jako možnost k ověření se například nabízí rozšíření chodníku na konstantní šířku cca 3 m s cyklisty v hlavním dopravním prostoru (optimálně s cyklopruhy a/nebo dílčími opatřeními ke zklidnění dopravy) či se změnou režimu stávající stezky pro pěší (C7a) podél řeky na C9a optimální pro pomalejší rekreačně-dopravní cyklisty, nebo též rozšíření a přeměna chodníku podél protipovodňové zdi na obousměrnou stezku pro pěší a cyklisty, resp. cyklostezku C8a, přičemž pěším by zůstal k dispozici chodník podél tržnice a promenáda podél Vltavy.

- A 1 / Bubenské nábřeží – Jateční ulice
  - V současnosti se zde nachází pouze relativně úzký chodník pro pěší, vystavěný společně s protipovodňovými opatřeními. V dlouhodobějším časovém horizontu lze bude pravděpodobně vedena cyklotrasa v rámci nového uličního profilu v asanovaném území (v souladu s územním plánem). S plnohodnotným řešením i pro cyklisty je třeba počítat již od fáze studie! V tuto chvíli slouží jako objízdná trasa ulice Komunardů a Jateční, společně s automobily.
- A 1 / ulice Jateční a Jankovcova (po Libeňský most)
  - V současnosti je trasa plně průjezdná v HDP, pro zvýšení bezpečnosti cyklistů zde lze uvažovat o drobných dopravních opatření pro zklidňování dopravy či vyznačení cyklopruhů v některých částech tohoto úseku. Ve střednědobém časovém horizontu je v souladu s plánovanou rekonstrukcí Libeňského mostu vhodné cyklisty v křižovatce plnohodnotně integrovat do HDP úpravami SSZ s vytvořením prostorů pro cyklisty V 19.
- A 1 / ulice Jankovcova a Varhulíkové
  - V současné době je trasa plně průjezdná společně s IAD, vzhledem k post-industriálnímu charakteru území i samotné komunikace a současnému silnému developerskému rozvoji však její stávající stav není optimální. V návaznosti na dostavbu většiny nových areálů je nutné v rámci samostatné architektonicko-urbanistické studie provést zklidňující stavební úpravy a přerozdělení uličního prostoru. Z hlediska dopravního značení je vhodné variantní posouzení snížené rychlosti 30 km/h bez dalších zvláštních úprav pro cyklisty či vyznačení cyklopruhů v HDP, samostatná cyklostezka v PDP v tomto koridoru není vhodná – rekreační funkci by měla plnit promenádní stezka u nově budovaného komplexu Prague Marina.
- A 1 / úsek Varhulíkové – nový Trojský most
  - V současnosti je úsek jako celek neprůjezdný. Podél zrušené vlečky pod železničním mostem a mostem Barikádníků je možné projet pouze po travnaté pěšině či štěrkem a bahnem, další prostup po úzkém betonovém molu podél průmyslového areálu na úrovni Holešovického nádraží prakticky není možný, pouze s obtížemi. V dlouhodobém časovém horizontu je zde třeba vybudovat stezku pro pěší a cyklisty (v závislosti na šířkových parametrech se polečným či odděleným provozem), vzhledem k pravděpodobným majetkoprávními komplikacím bude případně nutné provést etapizaci a jednotlivé úseky realizovat postupně.
- A 1 / úsek Holešovické nábřeží
  - V současné době zde prochází vyšlapaná pěší stezka v zeleni, která je při nerespektování dopravního značení B1 zákazu vjezdu všech motorových vozidel v závislosti na počasí sjízdná i pro cyklisty, v souvislosti s výstavbou nového Trojského mostu však dojde k dočasnému uzavření vstupu do tohoto prostoru. Poté by měla být vybudována nová stezka pro pěší a cyklisty, jejíž dokumentace pro územní rozhodnutí se v současné době připravuje (únor 2008, spojení nádraží Holešovice – ZOO, projektuje Proconsult). Jako výhodnější se zde jeví společná stezka pro pěší a cyklisty, mj. s ohledem na pohyb bruslařů a nárazově vyšší intenzity rekreačního a rekreačně-dopravního pěšího provozu.
- A 1 / ulice Za Elektrárnou



- V současné době je úsek cyklisty využíván společně s IAD, na většině délky úseku se zde nachází živičná komunikace šíře cca 10,5 m bez obrub a chodníků, která nárazově slouží též k parkování při významných akcích v areálu Výstaviště. U přemostění na Císařský ostrov se ulice dělí na připojovací rampy a rovinnou objíždnou trasu podél vstupu do Stromovky, která je formou dopravního značení v režimu obytné zóny a slouží též ne zcela uspořádanému parkování návštěvníků parku. Dále ulice pokračuje v úzkém profilu ke sportovnímu areálu.
- Především první úsek je třeba řešit komplexně v součinnosti s plánovanými úpravami režimu parkování samostatnou společnou studií, která zároveň zohlední např. možnosti vedení cyklotrasy formou cyklostezky ve stejné úrovni s vozovkou, různé časově omezené provozní režimy komunikace, provedení stezky na náplavce v nižší úrovni Holešovického nábreží apod. Ve všech variantách je nutné zachovat možnost pohybu cyklistů v HDP. V západním úseku je prioritou maximální zklidnění dopravy, prostorová segregace cyklistů zde není žádoucí.
- A 1 / propojení za Císařským mlýnem a Ekotechnickým muzeem
  - V současné době neprostupné území, avšak po majetkoprávních změnách již probíhá příprava a výstavba cyklostezky pro přímé spojení podél plavebního kanálu až do Papírenské ulice namísto stávající nutnosti použití významně horší delší objíždné trasy se ztraceným spádem průkopem mezi Bubenečským nádražím a bývalým Císařským mlýnem.

#### **páteří cyklotrasa A 16:**

- A 16 / Libeňský most
  - V současné době jsou na Libeňském mostě oba chodníky v režimu stezky pro chodce a cyklisty (C9a) až s větším odstupem od křižovatky, přičemž chybí plynulé napojení z hlavního dopravního prostoru – na severní straně mostu je navíc umístěno zábradlí, které brání vjezdu do vozovky: cyklista by tedy měl pěšky překonat několik desítek metrů, projít křižovatkou a dále pokračovat po vlastní ose; častěji však vjíždí do vozovky mnohem dříve, nebo naopak projede po chodníku až do ulice Jankovcova. Na opačné straně komunikace pak většina cyklistů najíždí na chodník již v křižovatce, nebo setrvávají v hlavním dopravním prostoru po celé délce mostu. Na druhé straně mostu na území Prahy 8 byly integrovány prvky cyklistické infrastruktury, zajišťující bezpečný a plynulý průjezd křižovatkou.
  - Ve střednědobém časovém horizontu je v souladu s plánovanou rekonstrukcí (v původním slova smyslu – tedy demolici a znovupostavení, avšak v poněkud pozměněné podobě) mostu nutné zohlednit cyklisty integrací samostatných stezek či cyklopruhů v celé délce a zajistit též bezpečný a plynulý příjezd a průjezd v HDP navazující SSZ křižovatkou Jankovcova – Dělnická, např. vytvořením prostorů pro cyklisty V 19.
- A 16 / Dělnická
  - Na převážné délce Dělnické ulice vzhledem k šířkovým poměrům a charakteru přilehlé zástavby nelze provést rozsáhlé segregované koridory pouze pro cyklisty. Prioritou je tedy celkové zklidňování dopravy dílčími prvky dopravního značení (např. dělicí ostrůvky na křižovatce s Osadní ulicí) a stavebně pak především kvalitním provedením nových živičných povrchů. Zvláštními samostatnými prvky cyklistické infrastruktury zde mohou být prostory ve třech SSZ křižovatkách a vyhrazené pruhy pro cyklisty v HDP v západní části ulice.
- A 16 / nádraží Bubny
  - V současné době nepřekonatelná bariéra železničních brownfields, v souvislosti s developerskou výstavbou nové čtvrti však vznikne naprosto klíčové spojení cyklodopravy. Stávající územní plán zde počítá s vytvořením pásu městské zeleně v ose Dělnická–Veletřní. Vzhledem k přípravě nového územního plánu je pro cyklodopravu žádoucí zachování tohoto plánovaného stavu nebo pouze provedení dílčích modifikací, se



zachováním neprůjezdnosti osy pro IAD. Součástí developerského projektu musí být plnohodnotné vedení cyklotrasy (pravděpodobně formou cyklostezky v zeleni) včetně dořešených návazností na křižovatkách s ulicí Argentinskou a novou ulicí Bubenskou, a to již v projektové fázi studie.

– A 16 / Veletržní

- v současné době ulice silně přetížena provozem tranzitní IAD, atraktivním spojením pro cyklisty se stane až po zprovoznění severozápadní části městského okruhu a dále pak průjezdu současným Bubenským nádražím
- V krátkodobém časovém horizontu lze pro zvýšení bezpečnosti cyklistů ve vybraných částech ulice vyznačit vyhrazené pruhy pro cyklisty, jednak mezi ulicemi Bubenská a Schnirchova, ale především ve stoupání mezi ulicemi Dukelských hrdinů a U Studánky, kde v současnosti šíře vozovky přesahuje 9,5 m, jsou zde pouze dva jednosměrné jízdní pruhy a s výjimkou zálivů zákaz parkování. Ve střednědobém časovém horizontu je v návaznosti na snížení objemu IAD vysoce žádoucí vypracovat komplexní architektonicko-urbanisticko- dopravní studii, která bude řešit celý koridor, jeho humanizace a přerozdělení dopravního prostoru. Z hlediska samotné cyklistické infrastruktury je zde podstatné především plynulé a bezpečné stoupání, zajištěné kombinací cyklopruhů a vyvýšených cyklopásů (stezek), a dále pak zásahy do SSZ křižovatek, vytvoření prostorů pro cyklisty V19 apod. Pro směr jízdy z Letné do dolních Holešovic není zvláštní vyhrazený cyklokoridor prioritou.

– A 16 / Letenské náměstí a ulice Milady Horákové (až po Špejchar)

- V současné době je zde silný provoz IAD a staré nevyhovující povrchy komunikací (např. dlažba ve vozovce). Zároveň zde již probíhá výstavba městského okruhu.
- V krátkodobém a střednědobém časovém horizontu zde dojde k dílčím úpravám Letenské křižovatky a radikální přestavbě zbytku celého úseku. V celé délce je nová komunikace navržena jako čtyřpruhová (2 x 7,0 m) s tramvajovým tělesem uprostřed. S výjimkou části Letenského náměstí budou v křižovatkách (všechny SSZ) v každém směru tři řadící pruhy. V křižovatce s ulicí U Sparty vzhledem k výstavbě nových garáží na Letenské pláni také, avšak o zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti pro nemotorovou dopravu s ohledem na přemístění tramvajových zastávek, rozšíření jednopruhu na dvoupruh a opodstatněnost třetího prostředního řadícího pruhu pouze pro směr přímo je možné polemizovat. Podél řady obytných domů bude realizováno kolmé stání, což je řešení relativně nebezpečné nejen pro cyklisty. Vzhledem k pokročilé fázi projektové přípravy, kde dosud není s prvky infrastruktury pro cyklisty počítáno, je právě nyní (únor 2008) poslední možnost v rámci daných mantinelů prostředí pro cyklisty alespoň částečně zlepšit. V opačném případě zde vznikne nová komunikace, která na několik desetiletí zafixuje pro cyklisty stavebně a dopravně nevhodný stav, který se bude velmi obtížně měnit, a to navíc za cenu mnohem vyšších nákladů a pravděpodobně s méně příznivým efektem.

**páteří cyklotrasa A 31:**

– A 31 / Hlávkův most

- V současnosti vysoké zatížení IAD, provoz cyklistů možný na obou chodnících, které jsou vyznačeny jako (obousměrné) stezky pro pěší a cyklisty. Dopravně významnější je nyní západní chodník, který má na lokální poměry relativně dobré návaznosti na obou březích, avšak napojení spodní úrovně ostrova Štvanice neumožňuje jinak než schodištěm. Na východní straně mostu je chodníkem umožněno přímé spojení holešovického břehu s ostrovem, na pravém břehu je však stezka bez návaznosti ukončena chodníkem. Překonání mostu v příčném směru v úrovni vozovky je vzhledem k intenzitě provozu nebezpečné a podstatnou část dne prakticky nemožné, mimoúrovňová objízdná trasa je možná pouze v nižší výškové úrovni nevhodným podchodem na holešovické straně. Stav





komunikací je v naprosto nevyhovujícím stavu, při průjezdu přes ostrov Štvanice jsou navíc umístěny sloupy VO a jiné přímo v jízdních pruzích

- V rámci komplexní rekonstrukce mostu je naprosto nezbytné integrovat v celé délce cyklistickou infrastrukturu, na základě variantního posouzení pravděpodobně samostatné zvýšené cyklopásky, resp. cyklostezky či stezky pro pěší a cyklisty s plynulým a bezpečným průjezdem i návaznostmi na PDP i HDP na koncích i uprostřed řešeného úseku. Vzhledem k bariérovosti vozovky mostu je nutné takové řešení, které po obou stranách umožní obousměrný provoz cyklistů, zároveň však vzhledem k dostavbě městského okruhu, určitému poklesu intenzit IAD a dalším změnám v okolí řešeného úseku též respektovat v dlouhodobějším časovém měřítku dominující směrové vazby ve vztahu k směru jízdy v přilehlé části HDP
- A 31 / předpolí Hlávkova mostu
  - V současnosti průjezd mimoúrovňovou křižovatkou možný pouze v HDP nadjezdem nábřeží a estakádou nad tramvajovou křižovatkou. Ve směru z centra je možné v celém úseku projíždět plynule při pravém kraji vozovky, v opačném směru je situace pro cyklisty komplikovaná díky nutnosti jízdy v levém jízdním pruhu v úseku, kde rychlost projíždějících vozidel zpravidla převyšuje 50 km/h. Vzhledem k vysokým intenzitám provozu IAD a celkovému charakteru pojetí prostoru pouze pro IAD je toto spojení cyklisty využíváno relativně málo a bývá preferována objízdna ulicí Dukelských hrdinů či ulicí Argentinskou. To je též dáno prozatím neexistující další významnější vzdálenější návazností tohoto spojení.
  - Ve střednědobém časovém horizontu v návaznosti na dostavbu městského okruhu, výstavbu nového Trojského mostu a Bubenské ulice a čtvrti na dnešních železničních brownfields bude naprosto nezbytné přehodnotit celý dopravní prostor, minimálně v tomto severojižním směru. Pohyb cyklistů z centra by měl být umožněn jednak vyhrazeným pruhem přímo ve vozovce, jejíž šířka v celém úseku přesahuje 8,0 m, dále pak i v návaznosti na obousměrnou stezku na mostě na západním chodníku v PDP. Pro směr do centra je pak potřeba provést důkladné vyhodnocení všech variant a možných kombinací vedení formou jedno i obousměrných stezek a vyhrazených pruhů, popř. přejezdů pro cyklisty, a to vždy úrovně bez ztracených spádů a v součinnosti s řešením pěší dopravy. Na tuto celou etapu bude primárně nutné vypracovat samostatný dopravní, popř. architektonicko-dopravní projekt přestavby. Ve vzdáleném časovém horizontu pak trasa musí být rovnoprávně zohledněna při případné sanaci a přestavbě celého prostoru.
- A 31 / nové spojení Bubenská - Partyzánská
  - V současnosti se jedná o jeden z dopravně nejpretíženějších a nejvíce nevyhovujících uzlů IAD. Do stávajícího stavu nemá smysl investovat prostředky pro dostavbu cyklistické infrastruktury, ta naopak musí být plně integrována do připravovaného projektu nové komunikace v úplně novém koridoru. Ta bude dobudována pravděpodobně až po dostavbě nového Trojského mostu a severozápadní části městského okruhu, v součinnosti s developerskou výstavbou společnosti Orco. Pro cyklodopravu je mnohem příznivější bulvarové pojetí městské třídy s přilehlou polyfunkční zástavbou namísto segregované komunikace v izolační zeleni, se kterou dosud počítá územní plán. Ten se však pravděpodobně může změnit v souvislosti s okolním rozvojem území. Dosavadní dopravní projekty s integrací cyklistů vůbec nepočítaly – pro jejich plnohodnotnou integraci, zajišťující plynulý a bezpečný průjezd (pomocí zklidňování dopravy, cyklopruhů, cyklostezek a úprav SSZ) je tedy právě nyní nejvyšší čas (únor 2008).
- A 31 / Partyzánská ulice (od ulice Vrbenského) a nový Trojský most
  - Celý úsek je nyní v přípravě a v následujících třech letech bude nově vybudován v souvislosti s výstavbou severozápadní části městského okruhu. S plnohodnotnou integrací cyklodopravy se v tomto koridoru ve stávajícím projektu stále nepočítá, cyklistům by podle dosavadních představ měl sloužit pouze východní 3,0 metry široký chodník na mostě a nový průkop pod kolejištěm v provozním režimu stezky pro pěší a cyklisty. Toto opatření však primárně slouží pouze rekreační, popř. rekreačně-dopravní funkci,



především pro propojení obou páteřních povltavských stezek a stanice metra a železnice nádraží Holešovice. Severojižní vazbu centrum–severní terasa toto opatření vůbec neřeší. Vzhledem k pokročilému stupni příprav (přepracovávání DSP pro most a dokončená DSP pro navazující úsek – únor 2008) již nejsou možné zásadní změny, ale v rámci daných mantinelů je potřeba urychleně prověřit a v maximální možné míře integrovat alespoň dílčí prvky cyklistické infrastruktury. U nového Trojského mostu navržené šířkové poměry na rozdíl od návazných úseků umožňují provedení vyhrazených pruhů pro cyklisty (2x 2 pruhy po 3,75 m změnit na 2x 2 pruhy po 3,0 m pro IAD a 1x 1,5 m cyklopruh), důležité jsou též plynulé vazby mezi PDP a HDP na koncích řešených úseků a dořešená návaznost na povltavskou cyklotrasu A1. V případě SSZ křižovatky je nutný především plynulý výjezd z HDP k nádraží Holešovice, prostory pro cyklisty V19 a bezpečný průjezd cyklistů v HDP od Trojského mostu do ulice Vrbenského.

### hlavní cyklotrasa A 150:

- křižovatka s nábrežím Kapitána Jaroše (A 1)
  - V současné době lze do ulice Dukelských hrdinů ze směru od Štefánikova mostu odbočit pouze z levého jízdního pruhu (po smrti Jana Bouchala v lednu roku 2006 byl upraven režim SSZ, takže vozidla v levém pruhu směřují vjet do křižovatky na plný signál pouze ve chvíli, kdy vozidla v protisměru stojí). Alternativou je chůze s vedením kola přes třípřechody pro chodce se SSZ na výzvu a s relativně dlouhou dobou čekání, u úzkých dělicích ostrůvků u tramvajové trati jsou navíc šířkové poměry pro stání s jízdním kolem nevyhovující. Ve směru od Dukelských hrdinů k Hlávkovu mostu lze legálně projet pouze v HDP směrem ke Štefánikovu mostu, jinou možností je přejít pěšky ve výše zmíněném nevyhovujícím koridoru. Od Hlávkova mostu je možné přijet po oboustranné stezce pro pěší a cyklisty na chodníku, nebo též v HDP v nevyhovujícím prostředí se silným provozem IAD. Někteří rychleji jedoucí cyklisté tak preferují HDP, většina pomaleji jedoucích cyklistů však v zájmu vlastní bezpečnosti raději porušuje stávající předpisy a jedou po chodníku, po přechodu pro chodce či po tramvajových kolejkách.
  - Připravuje se bezpečná úprava křižovatky se dvěma jednosměrnými SSZ přejezdy pro cyklisty (Proconsult): u stávajícího přechodu pro chodce přes nábreží ve směru od Dukelských hrdinů a na druhé straně křižovatky pro opačný směr. Rozšířeny by měly být plochy zeleně, středový dělicí pás i vyčkávací prostory pro chodce a cyklisty, ve směru od Štefánikova mostu by měl být pro přímý směr vymezen pouze jeden jízdní pruh a výjezd z ulice Dukelských hrdinů by měl být nově bez SSZ po zklidnění přes vyvýšenou vozovku v úrovni chodníku v místech stávajícího přechodu pro chodce. Po téměř 2 letech (~únor 2008) však stále není vydané ani územní rozhodnutí.
- ulice Dukelských hrdinů
  - V současnosti intenzivně využívaná městská třída, v převážné délce s atraktivním parterem, bez zvláštních cyklistických opatření. Je vhodné i nadále pokračovat v soustavném trendu zklidňování této komunikace s vytlačováním tranzitní IAD. V případě SSZ křižovatek (s ulicemi Kostelní, Milady Horákové a Veltržní) provést představené prostory pro cyklisty V 19,. Též je vhodné zvážit možná doplnění vyhrazených pruhů pro cyklisty ve vybraných úsecích (např. podél Veletržního paláce), především s ohledem na stupeň zklidnění celé ulice a možnosti pohotovostního stání dopravní obsluhy.

### hlavní cyklotrasa A 151:

- ulice Argentinská: úsek Bubenské nábřeží – Dělnická
  - V současné době slouží Argentinská jako kapacitní komunikace s vysokou zátěží IAD. Podél jednosměrné dvou až třípruhové vozovky je pravý chodník podél Holešovické tržnice vyznačen jako stezka pro pěší a cyklisty, v obousměrném úseku mezi ulicemi Jateční a Dělnická pak stezka pokračuje po opačném chodníku přilehlém k areálu bývalých železničních výtopen. Návaznosti pro jízdu cyklistů v PDP na SSZ křižovatkách



s Bubenským nábřežím ani s ulicí Jateční nejsou vůbec řešeny. Průjezd je tak možný pouze v HDP, avšak opět bez provázanosti s HDP

- Ve střednědobém časovém horizontu je po dostavbě severozápadní části městského okruhu nutné zkoordinovat humanizaci Argentinské ulice s developerským projektem společnosti ORCO včetně plnohodnotného řešení cyklistů. Optimálním řešením je konverze rychlostního průtahu na městský bulvár, jehož nedílnou součástí musí být plnohodnotné řešení bezpečného a plynulého průjezdu cyklistů, kde směrové vedení cyklistů vychází ze směru pohybu v HDP. Optimální je též případné doplnění zklidněného koridoru především pro obsluhu přilehlých objektů, nejlépe s obousměrným provozem cyklo dopravy bez nutnosti plynulých vazeb v křižovatkách. Nové řešení celého koridoru musí vycházet z komplexní architektonicko-urbanisticko-dopravní studie, ne pouze z utilitárního řešení primárně automobilové dopravy

#### hlavní cyklotrasa A 155:

- průjezd Letenskými sady
  - V současnosti stavebně relativně dobře provedený úsek, jehož podstatnou část tvoří přímá cca 6,0 m široká cesta s kvalitním živичným povrchem. V západní části by bylo vhodné provedení nového živичného povrchu s doplněním horizontálního značení pro cyklisty a dále drobné úpravy obrub v části východní mezi budovami gymnázia Nad Štolou a Ministerstva vnitra. V závislosti na denní době, počasí a ročním období však stezka často bývá vzhledem k jejímu silnému rekreačnímu využití obtížně použitelná dopravně – tomu by šlo částečně předejít například dostavbou obdobně kvalitní paralelní stezky v koridoru stávající jižní cesty a vytvořením rekreačního okruhu pro cyklisty a bruslaře. S tímto však první etapa přestavby Letenských sadů nepočítala a stávající širokou cestu naopak zúžila. Dalším problémem bývá venčení psů na vodítku při záboru podstatné či celé šíře stezky. V dlouhodobějším časovém horizontu lze uvažovat i o doplnění veřejného osvětlení.
- průjezd zástavbou Letné (Nad Štolou, Letohradská, část Ovinecké ulice)
  - V současnosti pouze vyznačená cyklotrasa bez dalších zvláštních úprav s výjimkou dvou dopravních značení. Prvním je jednosměrné vyznačení stezky pro pěší a cyklisty na chodníku nad portálem Letenského tunelu, druhým pak značka s nápisem „CYKLISTO, VEĎ KOLO“ v Ovinecké ulici. Problematické je přetížení lokality IAD, zvláště tou v klidu. Například šikmé stání v Ovinecké ulici často neumožňuje plynulý a bezpečný průjezd automobilů i cyklistů, režim vyhrazeného stání pro zásobování před křižovatkou Milady Horákové není systematicky respektován a opakovaně se zde parkuje šikmo či kolmo. Rozhledové a průjezdové parametry jsou tak nejen v tomto úseku katastrofální. Tento stav je propán i do nové zóny placeného stání, spouštěné k 1. březnu 2008. Křižovatky s režimem přednosti zprava pravděpodobně nejsou zdůrazněny dostatečně silně vzhledem ke kontextu okolí, protože nejsou velmi často respektovány. Před SSZ křižovatkou s Veletržní ulicí se nachází jeden z prvních dvou vyhrazených prostorů pro cyklisty V 19, vzhledem k naprosto špatnému stavu dopravního značení však není prakticky vnímán a správně používán, protože o něm motoristé ani cyklisté objektivně nemohou vědět. Ve směru od Letenských sadů se pro spojení do Stromovky ulicí Ovineckou po mnohaletém vývoji stabilizace vedení cyklotrasy v parkovém úseku a opakovaným změnám v režimu parkování a pohybu vozidel jeví jako výhodnější průjezd ulicí Nad Štolou a ulicí Jirečkova.
  - Ihned je potřeba odstranit značku „CYKLISTO, VEĎ KOLO“ (pod směrovkou IS19) – cyklista v hlavním dopravním prostoru nemá možnost bezpečně zastavit a sesednout z kola, protože se zpravidla pohybuje mezi jedoucimi vozidly (pokud může tuto značku přes parkující vozidla vůbec spatřit). Má-li značka platit až od křižovatky, měla by být doplněna i v ulici Milady Horákové, především však působí naprosto proti smyslu cyklo dopravy a nutí uživatele zbytečně porušovat dopravní značení. V případě dotčené stezky pro pěší a cyklisty v ulici Nad Štolou je dobré zvážit její současný význam – vznikla





zde totiž v době jiného režimu parkování vozidel, kdy nebyl možný přímý průjezd po přilehlé komunikaci. Okamžitě je také možné a vhodné kvalitně provést obnovu stávajícího platného dopravního značení prostoru pro cyklisty V 19 před křižovatkou s Veletržní ulicí. V krátkodobém časovém horizontu je žádoucí prvky dopravního značení zvýraznit existenci křižovatek s předností zprava (používání příčných prahů není nutné, postačí pouze kombinace svislého a horizontálního dopravního značení bez fyzických úprav). V případě odbočení do Muzejní ulice vzhledem ke špatným rozhledovým poměrům a relativně vyšší rychlosti příjezdějících vozidel od ulice Nad Štolou zvážit změnu dopravního režimu předností v jízdě. Možnou alternativou či doplněním obou výše uvedených situací je snížení maximální povolené rychlosti. Ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu je vysoce žádoucí pokračovat v maximálním stavebním zklidňování IAD, která vede k plnohodnotné a bezpečné integraci cyklistů do HDP. Především se jedná o zvýšené plochy křižovatek v úrovni chodníků či zvýšené přechody. V případě Oveňské ulice má nejvyšší prioritu křižovatka s Letohradskou ulicí, dále pak s ulicí Dobrovského. V oblasti směrově odděleného vedení provozu od ulice Muzejní až po portál Letenského tunelu by bylo žádoucí provést rozsáhlejší přestavbu celého veřejného prostoru na základě komplexní architektonické studie. Vzhledem k celkovému objemu a relativně vysoké nákladnosti celé investice je pravděpodobně nezbytně nutná etapizace, prioritou by měly být části s příčným pohybem pěších, popř. cyklistů k Letenským sadům a gymnáziu Nad Štolou.

#### hlavní cyklotrasa A 160:

- úsek Dukelských hrdinů
  - V současnosti intenzivně využívaná městská třída s atraktivním parterem na východní straně a s rozvolněnými plochami trávníku na straně západní, bez zvláštních cyklistických opatření. Je vhodné i nadále pokračovat v soustavném trendu zklidňování této komunikace s vytlačováním tranzitní IAD. V případě SSZ křižovatky s ulicí Veletržní provést představené prostory pro cyklisty V 19,. Též je vhodné zvážit možná doplnění vyhrazených pruhů pro cyklisty ve vybraných úsecích (např. ve směru do centra), především s ohledem na stupeň zklidnění celé ulice a možnosti stání motorových vozidel.
- předprostor Výstaviště a podjezd železniční trati:
  - Nyní rozsáhlá rozptýlová plocha s živiným povrchem pro pěší a vjezdem do Stromovky. Trasa zde kříží cyklotrasu A165. Z ulice U Výstaviště i Dukelských hrdinů je platný zákaz odbočení a následují postupně 3 značky B1 zákazu vjezdu všech vozidel. Dodatkovými tabulkami je povolen vjezd MHD a vozidel se souhlasem hl.m.Prahy , resp. dále pouze vozidlům se souhlasem hl.m.Prahy nebo TSK. Na stejném místě ve směru ze Stromovky od zoologické zahrady jsou pak umístěny značky konec stezky pro pěší (C7b) a konec stezky pro cyklisty (C8b), ve směru z Letné pak svislé dopravní značení chybí úplně. V rámci vnitřního režimu provozu parku je pak legální průjezd povolen převážně horizontálním značením piktogramy v souladu s vyhláškou hl.m. Prahy č. 6/2001 Sb., o ochraně veřejné zeleně. Stávající stav je nelogický, rozporuplný a prakticky všichni cyklisté jsou nuceni porušovat zákon.
  - Ihned odstranit nevhodné dopravní značení B1 a nahradit ho značením B11, optimálně sjednotit celé dopravní značení na všech vjezdech do Stromovky i Letenských sadů. taktéž je nutné umožnit cyklistům legální odbočení z obou přilehlých ulic. Ve střednědobém časovém horizontu je vhodné zvážit možnost výstavby SSZ přejezdu pro cyklisty u stávajícího přechodu pro chodce s vyčkávacím prostorem v PDP. V dlouhodobějším časovém horizontu je nutné, aby v rámci výstavby nové estakády městské železnice se zastávkou Výstaviště a souvisejících komunikací byly do připravovaných projektů okamžitě integrovány prvky cyklistické infrastruktury, které s cyklodopravou v současném kvalitativním pojetí vůbec nepočítají.



- průjezd Stromovkou
  - V současné době je na této trase legální průjezd umožněn v rámci vnitřního režimu provozu parku převážně horizontálním značením piktogramy v souladu s vyhláškou hl.m. Prahy č. 6/2001 Sb., o ochraně veřejné zeleně. Stávající koridor je vhodný svými šířkovými, směrovými i výškovými parametry, ale vlastní stavební provedení je na převážné části tohoto úseku od povodní v roce 2002 nevyhovující. V horní části je živý povrch relativně zachovalý s výjimkou několika defektů, avšak ve spodní části se nyní nachází jen zpevněný, převážně jílový a šterkový povrch. Ten je za sucha prašný a za vlhka pak tvoří měkkou hmotu a pojezdem se snadno rozstříkuje, čímž zvláště za méně příznivého počasí zásadně degraduje dopravní funkci této trasy. Vhodná je tedy oprava, resp. úprava stávajících povrchů (nejdříve však po úplném dokončení stavebních prací ve Stromovce, které souvisejí s výstavbou městského okruhu).
- průjezd přes Císařský ostrov
  - Průjezd předpolím a rampami u mostu je shodný s koridorem cyklotrasy A 1, dále pak po živém povrchu stávajících komunikací. V předprostoru sportovního (dostihového) areálu se v případě deště tvoří velká kaluž vody přes celou šíři dopravního prostoru a následně pak bahno na přilehlém trávníku. Stávající provozní režim trojské lávky umožňuje legálně pouze vedení jízdního kola. V současnosti je pro tento úsek připravována dokumentace dopravního značení (Proconsult, únor 2008). V rámci projektu je žádoucí legalizace průjezdu cyklistů přes most, s ohledem na nárazově vysoké intenzity rekreačního a rekreačně-dopravního pěšího provozu je nutné zachovat svrchné postavení pěších v tomto koridoru. Jako nejvýhodnější se v tomto ohledu jeví použití dopravního značení pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů, a to v délce celé lávky i navazujících rampových úsecích. V delším časovém horizontu lze opravit téměř bezodtoký, špatně spádovaný úsek vozovky.

#### hlavní cyklotrasa A 162:

- průjezd Stromovkou
  - identická situace s trasou A 160

#### hlavní cyklotrasa A 165:

- úsek Oveňská ulice
  - V současnosti je tento úsek Oveňské ulice z hlediska dopravního značení pouze s jednosměrným provozem od ulice U Akademie až po Veletržní. Pohyb cyklistů v opačném směru je realizován na chodníku v PDP formou dopravního značení – To však bylo provedeno prakticky asi před 10–15 lety a nachází se v naprosto nevyhovujícím stavu. Mezi Veletržní ulicí a ulicí U Akademie je alespoň vyznačena dělicí plná čára na chodníku, svislé dopravní značení C8a by však mělo být nahrazeno značkou C10a. Křižovatky s ulicí U Studánky i U Akademie nejsou řešeny vůbec, svislé dopravní značení také chybí úplně. Jízda cyklistů je tak v současnosti v celé této části nelegální, situaci navíc komplikují automobily zaparkované i v několika řadách až na přechody pro chodce. Původně byla vyznačena cyklostezka i na chodníku podél oplocení areálu AVU, zde však veškeré dopravní značení zmizelo úplně. Výjimkou ze špatného stavu celého úseku je později dobudovaný a správně provedený plynulý výjezd do PDP z křižovatky s ulicí Veletržní. Ten však bývá pravidelně nepoužitelný díky velmi omezené skupině arogantních řidičů, kteří s oblibou opakovaně parkují za betonovou bariérou city-bloků v křižovatce na přechodu pro chodce přímo na nájezdu na cyklostezku. Pro opačný směr je uvažován pohyb v HDP, před křižovatkou s Veletržní ulicí se nachází jeden z prvních dvou vyhrazených prostorů pro cyklisty V 19, vzhledem ke špatnému stavu dopravního značení však není zpravidla vnímán a správně používán.



- Ihned je nutné ve spolupráci s městskou policií začít intenzivně vymáhat zachování volného nájezdu od Veletržní ulice na stezku, který bývá opakovaně blokován bezohlednými řidiči. Okamžitě je také možné a vhodné kvalitně provést obnovu stávajícího platného dopravního značení prostoru pro cyklisty V 19 před křižovatkou s Veletržní ulicí (na rozdíl od druhé V 19 na protější straně Veletržní ulice je zde optimální živičný povrch). V krátkodobém časovém horizontu je vysoce žádoucí dopravním značením legalizovat stávající průjezd v PDP, optimálně včetně dvou cyklopřejezdů a s vyznačením úseků křižovatek s ulicemi U Akademie a Nad Královskou oborou u vstupu do Stromovky jako obytné zóny. Ve střednědobém a dlouhodobém časovém období je vhodné provést důkladnější stavební proměnu a případné přerozdělení dopravního prostoru na základě architektonicko-dopravních studií. Lze provést i etapizaci – v první fázi změnit stávající živičný povrch chodníků mezi ulicemi Veletržní a U Akademie, variantně přitom posoudit oddělenou či společnou stezku cyklistů s pěšími (především vzhledem k pásu stromořadí a venčení psů). V následující fázi je důležité provedení vyvýšeného pásu v úrovni chodníku pro překonání ulice U Studánky, v případě ulic U Akademie a Nad Královskou oborou pak variantně porovnat možnosti stavebního zvýšení obou křižovatek s ohledem na plynulou přímou vazbu nemotorové dopravy mezi chodníky a vstupem do Stromovky. U vstupu do Stromovky změnit režim parkování – přesunout stání vozidel do míst stávajícího nekvalitního chodníku, který není reálně využíván. Jako alternativu pro pohyb cyklistů je též potřeba posoudit možnost částečného či úplného obousměrného vedení cyklistů v HDP, přičemž šířkové poměry při stávajícím režimu parkování toto bezkolizně umožňují především v úseku s podélným stáním.
- úsek Stromovka (Ovenecká – Výstaviště)
  - v současné době je v této trase legální průjezd umožněn v rámci vnitřního režimu provozu parku převážně horizontálním značením piktogramy v souladu s vyhláškou hl.m. Prahy č. 6/2001 Sb., o ochraně veřejné zeleně. Problematické je však svislé dopravní značení před vstupy do parku: zatímco od Ovenecké ulice je umístěna značka stezka pro pěší a cyklisty C9a, u Výstaviště jsou rozmístěny značky zákazu vjezdu všech vozidel B1, přičemž v dodatkových tabulkách cyklisté nejsou uvedeni. Samotné stavební provedení tohoto úseku je vyhovující.
  - Ihned odstranit nevhodné dopravní značení B1 a nahradit ho značením B11, optimálně sjednotit celé dopravní značení na všech vjezdech do Stromovky i Letenských sadů.
- úsek ulice U Výstaviště
  - V současnosti ulice U Výstaviště funguje jako částečná náhrada městského okruhu s relativně vysokou zátěží IAD, především ve směru do Strojnické ulice. Povrchy komunikací jsou značně nekvalitní (především dlažba „kočičích hlav“), pro cyklisty je pak nejvíce kolizní oblast podjezdu železničního kolejiště vzhledem k úzkým šířkovým a nepřehledným rozhledovým poměrům a vedení po tramvajové trati v kombinaci s nerovnostmi povrchu vozovky. Toto místo dnes není možné plnohodnotně či lépe objet, podstatná část cyklistů tudy projíždí raději po chodníku.
  - V krátkodobém časovém horizontu je potřeba při běžné údržbě a opravách stávajících komunikací důsledně dbát na kvalitu provedení s ohledem na zvýšené požadavky cyklistů na rovinnost a adhezní vlastnosti povrchů. Vzhledem k plánované výstavbě nového spojení Bubenská – Partyzánská, nové estakády městské železnice se zastávkou Výstaviště a souvisejících komunikací je bezpodmínečně nutné začít okamžitě integrovat prvky cyklistické infrastruktury do připravovaných projektů, které s cyklo dopravou v současném kvalitativním pojetí vůbec nepočítají.



**MÍSTNÍ CYKLOTRASY – NÁVRH (V\_08)**

Jedná se o nový, zatím neprojednávaný a neschválený návrh na doplnění tras převážně lokálního významu, tzv. „zahušťovacích“ tras systému celoměstského. Vzhledem ke kompaktnímu polyfunkčnímu charakteru většiny stávající městské zástavby Prahy 7 a relativně husté síti páteřních a hlavních tras na území městské části je potenciál pro vyznačování dalších cyklotras značně omezený. Přehnaná snaha o vyznačování velkého množství cyklotras v rámci intenzivně využívaného území s vysokou hustotou rovnoměrně rozmístěných zdrojů a cílů je nežádoucí až kontraproduktivní.

Jednak tedy navrhované místní cyklotrasy spojují významné cíle cyklodopravy takovými koridory, které dosud nejsou dobře a jednoznačně definované, přestože je to žádoucí (průjezd veřejnými parky). Dále jsou cyklotrasy navrženy takovými místy, která tvoří logické městské funkční osy, jež však bude z větší části potřeba humanizovat. Poslední skupinou jsou předběžně zakotvené základní směry v rozvojových územích, kde je nutno průjezd cyklistů zajistit a počítat s ním již v prvních fázích přípravných architektonicko-urbanistických studií – v závislosti na zvolené prostorové formě a účelu plánovaného využití lze v rámci přijatelných mantinelů trasování pozměňovat a zajistit vzájemnou symbiózu cyklodopravy s novou částí města.

- cyklotrasa Čechův most - Špejchar (A 1550)
  - v současné době je v této trase legální průjezd umožněn v rámci vnitřního režimu provozu parku převážně horizontálním značením piktogramy v souladu s vyhláškou hl.m. Prahy č. 6/2001 Sb., o ochraně veřejné zeleně, problematický je úsek s prudkým klesáním, zakončeným schodištěm
  - ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu především odstranit schodiště, zvýšit kvalitu živičného povrchu a snížit bezpečnostní riziko stávající kamenné opěrné zídky u svahu
- cyklotrasa Čechův most – Muzejní (A 1551)
  - v krátkodobém časovém horizontu odstranit současný nejednoznačný stav a umožnit legální průjezd cyklistů úpravou dopravního značení a v rámci vnitřního režimu provozu parku v souladu s vyhláškou hl.m. Prahy č. 6/2001 Sb., o ochraně veřejné zeleně. V klesání zvážit provedení zpomalovacích prvků, v dlouhodobém časovém horizontu odstranit schodiště u Čechova mostu
- cyklotrasa Ověnecká – náměstí Pod Kaštany (A 1651)
  - umožnit legální průjezd cyklistů v rámci vnitřního režimu provozu parku v souladu s vyhláškou hl.m. Prahy č. 6/2001 Sb., o ochraně veřejné zeleně



- cyklotrasa Bubenské nábreží – nádraží Holešovice (A 1500 a A 1600)
  - nutno řešit v rámci developerské výstavby společnosti Orco; dopravně-rekreační cyklotrasa s vysokou preferencí segregace od IAD a požadavkem na atraktivní okolí s prvky městské zeleně. Důležité je její napojení na nedaleké stanice metra a železnice a na vzdálenější rekreační cíle dopravy, především Stromovku a oba související úseky páteřní cyklotrasy A1.
- cyklotrasa U Průhonu – Výstaviště (A 1610)
  - alternativní „by-pass“ v doplňkové funkci k páteřní cyklotrase A16, vedeno především vedlejšími zklidněnými ulicemi, s přímou návazností na předprostor Výstaviště a Stromovky.
  - nutno řešit v rámci developerské výstavby společnosti Orco; výstavby nové Bubenské ulice a nové estakády městské železnice
- cyklotrasy U Uranie–Plynární (A 1650) a -Vrbenského (A 1611)
  - slouží k propojení páteřních a hlavních cyklotras přes území s významnými přestupními body hromadné dopravy, vedeny jsou ve stávajících městských osách, při průchodu územím s plánovanou výstavbou je vhodné provést jejich včasné začlenění do připravovaných projektů a integrovat je nejvhodnějším způsobem vzhledem k charakteru daného funkčního využití. Případná realizace jejich vyznačení v terénu opodstatněná až v případě provedení významnějších úprav stávajících koridorů, nejdříve ve střednědobém časovém horizontu.
- cyklotrasa 1601
  - diagonální propojení páteřních cyklotras s napojením mezilehlých tras, výhodná vazba, přesnější prostorová stabilizace koridoru v závislosti na rozvoji území
- místní bez bližší specifikace
  - především takové dílčí trasy a úseky cest ve Stromovce a Letenských sadech, které mohou plnit doplňkovou funkci v rámci širších dopravních vazeb, žádoucí je tak umožnění legálního průjezdu cyklistů v rámci vnitřního režimu provozu parku v souladu s vyhláškou hl.m. Prahy č. 6/2001 Sb., o ochraně veřejné zeleně



## 7. LINIOVÁ SPOJENÍ PRO CYKLISTY PŘIPRAVOVANÁ JAKO SAMOSTATNÉ AKCE

Tyto cyklotrasy a cyklostezky jsou připravované jako samostatné investiční akce, prováděny budou z větší části nezávisle na jiné výstavbě

### cyklotrasa Nádraží Holešovice – ZOO

Rekreační a rekreačně-dopravní význam této vazby, v převažující délce trasa vede shodným koridorem s cyklotrasami celoměstského významu, nebo v jeho těsné blízkosti. Cyklotrasa je rozdělena na jednotlivé úseky s návrhem etapizace s ohledem na součinnost s jinými investičními akcemi v jejím koridoru. Podtržené úseky projektuje společnost Proconsult.

- napojení podél ulice Vrbenského bude potřeba řešit v rámci komplexní dopravně-urbanistické studie tohoto koridoru, resp. celého souvisejícího území
- úseky v předpolí nového Trojského mostu a nového prostupu pod kolejištěm nádraží Holešovice budou řešeny jako součást této investice OMI, propojení páteřních cyklotras A1 a A31
- Holešovické nábřeží: společný koridor s páteřní cyklotrasou A1, nová stezka šíře 4,0 m, optimálně s obousměrným smíšeným provozem pěších, cyklistů a bruslařů, příprava projektu ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí
- Za Elektrárnou: společný koridor s páteřní cyklotrasou A1, řešení optimálního průjezdu bude součástí pozdější komplexní studie této části ulice, kde bude zohledněn též požadavek nového provozního režimu parkování
- spojení přes Císařský ostrov do Troje: nové proznačení cyklotrasy a stanovení dopravního značení, optimálně úprava provozního režimu Trojské lávky s rampami na pěší zónu s povoleným vjezdem cyklistů

### cyklotrasa Florenc – Pelc-Tyrolka

převážně v koridoru páteřních a hlavních cyklotras, probíhá příprava projektové dokumentace pro územní rozhodnutí; jedná se o cyklostezku v přidruženém dopravním prostoru pro úsek propojující ulici Plynární a západní chodník mostu Barikádníků kolem parkoviště P+R, resp. B+R a se SSZ přejezdy ulice Vrbenského. Ve střednědobém časovém horizontu bude stezka částečně přejímat funkci hlavní cyklotrasy A161, po zklidnění a humanizaci Argentinské ulice bude hlavní význam převážné části stezky spočívat především v zabezpečení snadného příjezdu ke stanici metra Nádraží Holešovice v rámci kombinované dopravy. Projektuje společnost Dipro.





## 8. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ – NÁVRH

### ZÓNA 30 (V\_09)

Plošné zavedení maximální povolené rychlosti 30 km/h na místních komunikacích v intenzivně využívané kompaktní polyfunkční zástavbě výrazně zvyšuje ochranu nejslabších účastníků silničního provozu, tedy cyklistů a pěších, zároveň snižuje další související negativní vlivy automobilové dopravy (především hluk, emise, prašnost apod.), čímž napomáhá zlepšování kvality životního prostředí obyvatel i návštěvníků dané lokality. Zóna 30 samozřejmě nezasahuje do systému nadřazené sítě významných obslužných a sběrných komunikací, též nesmí být v konfliktu s požadavky na plynulý provoz MHD. V rámci zóny 30 je též v odůvodněných případech možné lokálně maximální povolenou rychlost ještě snížit.

Pro cyklisty je tedy v první řadě podstatné samotné zvýšení bezpečnosti, dané především snížením pravděpodobnosti střetu cyklisty s motorovým vozidlem a případně méně závažnými následky této kolize. V případě souběžné jízdy je rozdíl rychlostí cyklisty a automobilu při standardní maximální povolené rychlosti 50 km/h mnohem výraznější, často i přes 200 %, zatímco při omezení 30 km/h jsou rychlosti srovnatelné či rozdílné zpravidla pouze v řádu desítek procent. V případě protisměrné jízdy je význam vzhledem k riziku čelního střetu ještě podstatnější, přičemž v této souvislosti je třeba připomenout nejen pozitivní efekt snížené rychlosti pro zavádění obousměrného cyklistického provozu na jednosměrných komunikacích, ale především stísněné šířkové poměry podstatné části obousměrných ulic zvláště v oblasti Letné. Zde bývá rozdíl rychlostí automobilu a cyklisty při vzájemném protisměrném míjení často vyšší než 70 km/h, což zvláště v kombinaci s šikmým stáním a nepřehledným, nerovnoměrným, úzkým průjezdným profilem neumožňuje zajištění bezpečnostních odstupů. Snížení rychlosti též povede k vyššímu respektování křižovatek s předností jízdy zprava, které dnes mnoho řidičů v relativně nepřehledných situacích vůbec nezaregistruje. To se opět týká především oblasti Letné, která je silně přetížená IAD v klidu a na rozdíl od dolních Holešovic není tvořena přehledným rastrem ulic s většími odstupy křižovatek.

Návrh na zavedení režimu zóny 30 v konkrétních úsecích ulic vychází především z celkového významu a charakteru přilehlé zástavby a jejího fungování. Zahrnuty jsou tedy všechny místní obslužné komunikace s kompaktní polyfunkční zástavbou alespoň při jedné straně ulice, relativně často s úzkými průjezdnými profilem a ne zcela přehlednými křižovatkami. V rámci těchto ulic je v některých úsecích maximální povolená rychlost již dnes snížena na 30 km/h. V odůvodněných případech lze lokálně maximální povolenou rychlost snížit i po zavedení zóny 30. Nadřazená komunikační síť významných obslužných a sběrných komunikací (např. Veletržní ulice) v zóně 30 být zahrnuta nemůže, z celkového rozsahu komunikační sítě jsou též vyjmuty úseky s jiným režimem provozu (pěší či obytné zóny, např. Strossmayerovo náměstí nebo část ulice Tusarova) či provozem MHD (např. ulice Dukelských hrdinů), kde je případný režim zkidňování provozu třeba řešit samostatně v rámci tohoto koridoru.



**JEDNOSMĚRNÉ ULICE S OBOUSMĚRNÝM PROVOZEM CYKLISTŮ (V\_10)**

Jednoproudé jednosměrné ulice zpravidla vznikají z důvodu požadavku na zvýšení průjezdnosti automobilů územím tam, kde se proti sobě jedoucí vozidla nemohou (bezpečně) vyhnout z důvodu nedostatečných šířkových poměrů komunikace, nebo naopak z důvodu snížení atraktivity trasy pro nežádoucí tranzitní automobilovou dopravu. Toto opatření však s sebou přináší zásadní zhoršení možnosti průjezdu územím pro cyklisty a cyklistika se pak stává mnohem méně efektivním a konkurenceschopným způsobem dopravy. Často úplně zbytečně, protože průjezdný profil bývá dostatečně široký pro bezpečné míjení dvoustopého a jednostopého vozidla. Cyklodoprava je tak nadbytečně zatížena negativními vlivy automobilové dopravy i na té nejnižší úrovni obslužných komunikací, pro kterou bývá nejefektivnější, aniž by jí tato ztráta byla jakkoliv kompenzována v nadřazené komunikační síti.

V této souvislosti je nutné připomenout, že v souladu se zajišťováním rovnocenných podmínek jednotlivých druhů dopravy dle přijatých strategií je snaha o co nejjednodušší, nejpřímější a nejméně komplikovaný průjezd územím pro cyklisty žádoucí v rámci zvyšování prostupnosti území pro nemotorovou dopravu oproti stávajícímu stavu. To je rozdíl oproti dopravě automobilové, pro kterou je vzhledem k její prostorové náročnosti, charakteristice pohybu a minimálních vzdálenostech pro reálnou efektivitu vykonané jízdy v kompaktním polyfunkčním městském prostředí zpravidla vyžadován pravý opak. Zavedení obousměrného provozu cyklistů v ulicích s jednosměrným provozem tak v případě městské zástavby na území Prahy 7 pouze částečně navrácí původní komfort prostředí pro nemotorovou dopravu, pro kterou primárně bylo toto území vystavěno a s jejíž významným podílem na dopravních výkonech zvláště v koncové obslužné funkci území je schopno fungovat efektivněji.

Vzhledem ke stávajícímu vysokému stupni motorizace, prozatímní nedotknutelnosti počtu parkovacích stání přímo u objektů v uličních profilech, vysoce omezeným možnostem změn dopravního režimu a v současnosti zatím relativně nízkému stupni vzájemného zvykání motoristů a cyklistů je nezbytně nutné provádět cyklistické zobousměrňování ulic s jednosměrným provozem postupně, například podle níže navržené etapizace. Jednosměrné ulice byly rozděleny do kategorií v závislosti na několika kritériích, především na závažnosti bariérového efektu pro samotný průjezd cyklistů širším územím, v závislosti na ztížené dopravní obsluze potenciálně významných cílů cyklodopravy a konečně též na obtížnosti provedení vzhledem k současnému stavu komunikace. Prioritní tak mohou být jednak ulice s relativně komplikovanějším způsobem řešení, které je však opodstatněné vysokou bariérovostí, ale též ulice, které svými stávajícími šířkovými poměry a dopravními intenzitami bezproblémový obousměrný průjezd cyklistů umožňují, a zpravidla tak zlepšují dopravní obslužnost minimálně desítek až stovek zdrojů a cílů dopravy v přilehlých objektech. Pro každý případ zvlášť je nutné vypracovat samostatný projekt pro stanovení dopravního značení, v některých situacích je žádoucí provádět variantní porovnání koncepčně rozdílných možností.





**/ nejpotřebnější**

Tyto jednosměrné ulice tvoří zásadní bariéru pro pohyb cyklistů v urbanizovaném území Prahy 7. U každého případu je uvedena délka překonávaného jednosměrného úseku a nejkratší možná legální objízdná trasa po vlastní ose. Ta sama o sobě navíc vůbec nemusí být optimální, obdobně jako pěší vedení kola, které v rámci pohybu cyklisty územím opravdu nelze chápat jako cyklopravu.

- Nad Královskou oborou (Šmeralova > Ovinecká)
  - objízdná trasa: 1 350 m / překonávaný úsek: 110 m
  - šířkové poměry v HDP i režim šikmého a podélného stání jsou v tomto úseku shodné s následným pokračováním ulice s obousměrným provozem všech vozidel. Tento úsek funguje v jednosměrném režimu kvůli znemožnění objíždění Letenského náměstí průjezdnou IAD.
- Osadní (U Průhonu > Dělnická)
  - objízdná trasa: 650 m / překonávaný úsek: 180 m
  - šířkové poměry mezi oboustranným šikmým stáním umožňují obousměrné vedení cyklistů v HDP, variantně je vhodné posoudit možnost fyzického přerozdělení dopravního prostoru mezi obrubami pomocí prvků dopravního značení s vytvořením jednosměrného cyklistického pásu mezi obrubou a šikmým stáním.
- Ortenovo náměstí – západní část (Vrbenského – U Pergamenky)
  - objízdná trasa: 1 000 m / překonávaný úsek: 120 m
  - vzhledem k příčnému profilu daného koridoru se pravděpodobně jako výhodnější jeví stezka v PDP na východním chodníku. Nutný je bezpečný a plynulý výjezd z HDP ze SSZ křižovatky s ulicí Vrbenského

**/ velmi potřebné**

Tyto jednosměrné ulice tvoří velmi významnou bariéru pro pohyb cyklistů v urbanizovaném území Prahy 7 s nutností relativně dlouhých objízdých tras, často též brání nekomplikovanému dojezdu či odjezdu ve vztahu k významným (potenciálním) cílům cyklopravy. Možnost realizace nového dopravního značení v krátkodobém či střednědobém časovém horizontu závisí na komplikovanosti jednotlivých úseků, která je v každém konkrétním případě odlišná.

- Ovinecká (Veletržní > Nad Královskou oborou)
  - nevyhovující stav současné stezky v PDP, podrobně popsáno výše v charakteristice tohoto úseku cyklotrasy A 165 v rámci hlavních cyklotras celoměstského významu
- Heřmanova
  - Bubenská > Řezáčovo nám.
    - úsek s původně obousměrným provozem všech vozidel byl v rámci zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu IAD upraven jako jednosměrný. Vhodné navrácení obousměrného provozu pro cyklisty vzhledem k širším vztahům v území (např. možnosti nepřímého levého odbočení na SSZ křižovatce či kontinuálního průjezdu cyklistů mimo koridory komunikací s vysokým podílem IAD apod). Později zde pak bude v návaznosti na výstavbu druhého vestibulu metra Vltavská, nové stanice městské železnice a nové developerské výstavbě obousměrný provoz cyklistů naprosto nezbytný. V tomto časovém horizontu lze však počítat s rozsáhlejšími změnami dopravního režimu.
  - Veverkova-Františka Křížka
    - používání této ulice v celé délce jako „stoupacího by-passu“ nedalekých městských os, tedy jako atraktivní alternativy ulicím Milady Horákové a Veletržní



pro pomalejší jízdu cyklistů ve stoupání v klidnějším prostředí, brání právě tento úsek, který je nutné objíždět trojnásobně dlouhou trasou s převážně nevhodným dlážděným povrchem. Vzhledem k nutnosti menšího či většího zásahu do stávajícího režimu stání v případě průjezdu HDP variantně posoudit možnost legálního pohybu v PDP, přičemž je třeba zohlednit nadřazenost pěšího pohybu nad pohybem cyklistickým a též relativně nízkou rychlost cyklistů při průjezdu tímto úsekem.

- Františka Křížka
  - Skalecká > Kostelní
    - návaznost na Letenské sady, zvláště důležité v případě změny provozního režimu stezky na úbočí svahu sadů a využití celého koridoru jako lokální obslužné trasy území
  - Vinařská > Letohradská
    - především pro zachování kontinuity – logického přímého průjezdu územím bez ztracených spádů všech objízdných tras
  - Letohradská > Milady Horákové
    - významné především vzhledem ke snadné obousměrné dostupnosti ZŠ a všech objektů v posledních domovních blocích v Letohradské ulici ve vztahu směrem k třídě Milady Horákové
- U Studánky (Strojnická > Kamenická) + Umělecká
  - především dojezd k ZŠ, Sokolu a případně MŠ, zvláště ve vztahu pro příjezd od spodní části ulice Veletržní
- U Akademie (Ovenecká > Malířská):
  - úsek pro přímý logický dojezd k AVU od hlavní celoměstské cyklotrasy A 165, především pro směr od Výstaviště pro eliminaci trojnásobně dlouhé objízdné trasy kolem domovního bloku
- Na Výšinách
  - především přímý dojezd k DDM, popř. ZŠ mimo hlavní komunikace, zároveň eliminace několikanásobně delší objízdé trasy i pro obsluhu přilehlých budov při příjezdu od Sparty
- U Sparty
  - především dojezd ke sportovní hale Sparty Praha, zároveň eliminace několikanásobně delší objízdé trasy i pro obsluhu přilehlých budov při příjezdu od Letenské pláně
- Strojnická (Dukelských hrdinů > Janovského)
  - především pro zlepšení dopravní obsluhy okolních objektů ve vazbě na hlavní celoměstské cyklotrasy, stejné uspořádání dopravního prostoru dále pokračuje v režimu obousměrného provozu všech vozidel
- Jateční (Komunardů > Stupkova)
  - pro zlepšení dopravní obsluhy ve vztahu k Holešovické tržnici i objektů na severní straně ulice. Významné též jako přímá vazba k SSZ křižovatce s ulicí Argentinská, ve střednědobém horizontu ještě vyšší důležitost vzhledem k nové developerské výstavbě. Velmi dobré šířkové poměry HDP i režim stání.
- Tusarova
  - Na Maninách > Komunardů
    - pro výrazné zlepšení průjezdu územím a dopravní obsluhy přilehlých objektů, funguje částečně též jako přímý „by-pass“ SSZ křižovatky
  - Argentinská > Osadní



- především pro zlepšení dopravní obsluhy přilehlých objektů, zvýšení významu po dokončení nedaleké developerské výstavby a případné humanizaci Argentinské ulice
- U Pergamenky
  - Ortenovo náměstí
    - především jako dojezd k pobočce městské knihovny a MŠ, zároveň též k dalším objektům na protější straně vozovky bez nutnosti někloikanásobně dlouhé objízdny trasy
  - Ortenovo náměstí > Jankovcova
    - především pro obsluhu přilehlých objektů ve vztahu k převládající směrové dopravní vazbě k Ortenově náměstí, velmi dobré šířkové poměry v HDP
- Jankovcova (Argentinská – U Pergamenky)
  - podstatné především kvůli přímé návaznosti na nedalekou zástavbu oblasti nejsevernějšího holešovického domovního bloku, ideální šířkové poměry. Důležité zvláště v návaznosti na žádoucí zklidňování a humanizaci Argentinské ulice po dostavbě severozápadní části městského okruhu.

#### / potřebné, resp. velmi vhodné

Tyto jednosměrné ulice tvoří významnou bariéru pro pohyb cyklistů v širším měřítku urbanizovaného území Prahy 7, nicméně brání nekomplikované a uživatelsky přívětivé dopravní obsluze přilehlých objektů. Jejich realizací tak dojde k důležitému zlepšení možností pohybu cyklistů v území (např. bez nutnosti většinou cca třikrát delší objízdny trasy kolem bloku domů, plynulé stoupání mimo vytižené komunikace apod). Možnost realizace nového dopravního značení v krátkodobém či střednědobém časovém horizontu závisí na komplikovanosti jednotlivých úseků, která je v každém konkrétním případě odlišná.

- Čechova (Nad Královskou oborou > Sládkova > Keramická > Letenské náměstí)
- Dobrovského (Ovenecká > U Letenského sadu > Kamenická)
- Jirečkova (Ovenecká > Nad Štolou)
- Letohradská ( Františka Křížka > Kamenická ; U Letenského sadu > Ovenecká)
- Nad Královskou oborou (Korunovační > Havanská)
- Strossmayerovo náměstí ( KD Vltavská > ul. Na Ovčínách)
- Tusarova (Argentinská > U Garáží > Stupkova > Osadní)

#### / vhodné

Všechny ostatní ulice s jednosměrným provozem, ve kterých je požadavek na obousměrný provoz cyklistů odůvodněný, avšak v následujících letech jej nebude možné uspokojit vzhledem k jiným prioritám a postupnému vzájemnému navykání cyklistů a motoristů. Realizaci je tedy možné zvažovat pouze jako výhledovou v dlouhodobém časovém horizontu a při zaběhnutém fungování jiných, méně komplikovaných a dříve realizovaných úseků. Součástí řešení budou nutné větší úpravy, například výhybny pro cyklisty s úbytkem cca 1–2 stání pro jeden běžný úsek ulice mezi křižovatkami blokové zástavby a lokálně též výrazné snížení maximální povolené rychlosti.



**VYHRAZENÉ JÍZDNÍ PRUHY PRO CYKLISTY (V\_11)**

Vhodně vyznačené vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty ve vozovce poskytují cyklistům vyšší stupeň ochrany ve vztahu k motorovým vozidlům během jízdy v HDP na komunikacích s maximální povolenou rychlostí vyšší než 30 km/h. Opodstatněné jsou především na komunikacích s vyššími intenzitami IAD, kde motorová vozidla ve větším množství míjejí cyklisty v rámci jednoho jízdního pruhu, a je zde tak vyšší riziko kolize automobilu s cyklistou vinou přehlédnutí cyklisty motoristou nebo relativně většího směrového vybočení cyklisty během jízdy. Přerozdělením dopravního prostoru prostřednictvím dopravního značení tak dojde k určitému zklidnění automobilové dopravy zúžením jízdních pruhů a zároveň zůstane zachována možnost plynulého průjezdu vozidel s předností v jízdě. Především méně zkušeným cyklistům pak vyhrazený pruh pevně vymezuje prostor, ve kterém se mohou, resp. mají pohybovat. Díky tomu se pak v dopravním provozu snáze orientují a pohybují se v něm jistěji a bezpečněji především ve vztahu k automobilům. V případě vzájemného předjíždění cyklistů či objíždění překážky a náhlému vybočení ze směru jízdy pak tato úprava cyklistu důrazně upozorňuje na přednost jízdy souběžně jedoucího vozidla v levém pruhu. Pokud ke stejnému manévru dochází v rámci jednoho jízdního pruhu, mnoho méně zkušených cyklistů častěji špatně vyhodnotí vzájemný rozdíl rychlosti oproti motorovému vozidlu a zbytečně pak ohrozí sebe i ostatní účastníky provozu.

V rámci území Prahy 7 je vyznačení vyhrazených pruhů pro cyklisty vhodné v některých úsecích stávajících městských tříd a významných ulic, kde to prostorové podmínky umožňují a zároveň je to vzhledem k intenzitám a rychlostem IAD opodstatněné. Přitom je třeba připomenout, že pro pozitivní přínos tohoto řešení na bezpečnost a plynulost provozu není bezpodmínečně nutné kontinuální provedení v celé délce cyklotrasy či ulice – pozitivním přínosem vzhledem k celkovému kontextu úseku může být i vyhrazený pruh v délce 100 m. Pokud se jedná o místní obslužnou komunikaci, je namísto vyznačování vyhrazených pruhů prioritou maximální zklidnění komunikace stavebními prvky, dopravním značením či obojím a tedy nastavením vhodných podmínek pro maximálně bezkolizní integraci cyklistů a motorových vozidel. Potenciálně může být negativním jevem spojeným s vyhrazenými pruhy pro cyklisty jejich špatný provozní stav z hlediska znečištění. Motorová vozidla svým pohybem víří prach a přemísťují drobné částice stranou trajektorie jejich pohybu. V případě přilehlého cyklopruhu se pak nečistoty usazují právě zde, což v případě zvýšeného pohybu znečištěných vozidel (např. ze stavby) a nedostatečné údržby komunikací může výrazným způsobem snižovat jízdní komfort a za určitých situací též zvýšit riziko smyku. Pro každý úsek je potřeba vyhotovit samostatný projekt pro stanovení dopravního značení.



## 1. etapa ~ prioritní úseky

Tyto vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty je možné provést v krátkodobém časovém horizontu. Jedná se o koridory přirozených kompozičně-funkčních os městského prostředí s vysokým významem pro cyklodopravu. Opodstatněnost a vhodnost provedení vyhrazených pruhů pro cyklisty je zde dána především vyššími intenzitami IAD a dostatečnými šířkovými poměry.

- Veletržní (Dukelských hrdinů > U Studánky)
  - úsek ve stoupání dlouhý cca 230 m, šíře vozovky přesahuje 9,5 m, jsou zde pouze dva jednosměrné jízdní pruhy a s výjimkou zálivů zákaz parkování. Posoudit též variantu se dvěma vyhrazenými pruhy pro oba směry. Úsek se nachází v koridoru páteřní cyklotrasy A16 (v terénu zatím nevyznačeno).
- Dukelských hrdinů (Strojnická > Veletržní)
  - úsek dlouhý cca 130 m, šíře vozovky mezi tramvajovou tratí a obrubou přes 8,0 m, resp. 6,0 m mezi obrubami podél tramvajového ostrůvku. Podélné stání pouze v širším úseku, ukončení vyhrazeného pruhu před řadícími pruhy, resp. stávajícími detekčními smyčkami SSZ. Úsek je součástí hlavní cyklotrasy A160.
- Dělnická (Osadní > Argentinská)
  - úsek dlouhý cca 170 m, šíře vozovky mezi obrubami cca 7,0 m, podélné stání při pravé straně, ukončení vyhrazeného pruhu před řadícími pruhy. Posoudit též variantu i s vyhrazeným pruhem v opačném směru - v tomto úseku délky cca 230 m však převažuje šikmé stání na chodníku oproti podélnému stání ve vozovce. Úsek se nachází v koridoru páteřní cyklotrasy A16. (v terénu zatím nevyznačeno)
- U Uranie (Jankovcova <> Přívozní)
  - úsek dlouhý cca 450 m, šíře vozovky mezi obrubami cca 13,0 m, podélné stání při obou stranách, ukončení vyhrazeného pruhu před řadícími pruhy. Provedení vyhrazených pruhů na obou stranách komunikace. Koridor je součástí návrhu místní sítě cyklotras

## varianta zklidňování po dostavbě sz mo

Po dostavbě severozápadní části městského okruhu lze významněji zklidňovat dopravu na dnes přetížené nadřazené komunikační síti. V této souvislosti lze jako s jednou z možností počítat též se zaváděním vyhrazených pruhů pro cyklisty přerozdělením stávajícího HDP změnou dopravního značení. V dlouhodobém časovém horizontu je pak vhodnější postupně provádět významnější, avšak nákladnější stavební úpravy těchto koridorů na základě komplexních architektonicko-urbanisticko-dopravních projektů.

- Ortenovo náměstí a ulice Vrbenského
  - provedení vyhrazených pruhů pro cyklisty ve stávající stavební úpravě musí být pouze prvním předstupněm zásadní proměny a humanizace celého koridoru v delším časovém horizontu
  - koridor je součástí návrhu místní sítě cyklotras, především s ohledem na významnou vazbu ve vztahu k železniční stanici nádraží Holešovice
- Argentinská
  - posoudit v celé délce, koridor hlavních cyklotras A151 a A161
  - úsek U Průhonu > Plynární možno provést již v krátkodobém časovém horizontu ve stávajícím odstavném pruhu s režimem zákazu zastavení



- v úseku most Barikádníků > Plynární v krátkodobém časovém horizontu posoudit zavedení vyhrazeného pruhu pro autobusy MHD a cyklisty – stávající vyhrazený pruh legální průjezd cyklistů nedovoluje, přičemž pohyb cyklistů nalevo od něj není bezpečný
- v úseku Plynární > most Barikádníků po dostavbě SZ MO co nejdříve posoudit zavedení vyhrazeného pruhu pro autobusy a cyklisty, resp. přerozdělení dopravního prostoru fyzickou úpravou alespoň formou dopravního značení a vytvoření koridoru pro nemotorovou dopravu v PDP namísto třetího pravého jízdního pruhu
- Bubenská (předpolí Hlávkova mostu > Heřmanova)
  - přerozdělení stávajícího dopravního prostoru se dvěma jízdními pruhy celkové šíře přes 8,0 m, ve střednědobém horizontu plynulá návaznost na novou ulici Bubenská a novou developerskou výstavbu
  - koridor páteřní cyklotrasy A31
- Veletržní
  - úsek Bubenská > Schnirchova možno posoudit již dnes
  - úsek Strojnická <> Letenské náměstí – podstatné především pro stoupání, posoudit provedení v obou směrech, koridor páteřní cyklotrasy A16
- Korunovačnická
  - posouzení provedení cyklopruhů v celé délce ulice s výjimkou řadících pruhů jako varianty k jiným způsobům zklidňování a zvyšování bezpečnosti provozu

#### úseky k variantnímu posouzení

Výhodnost provedení vyhrazených pruhů v těchto úsecích je nutné posoudit v širším kontextu, na základě variantního porovnání s jinými alternativami forem zklidňování. Pokud je tedy například možné provést dílčí stavební úpravy či snížení maximální povolené rychlosti, nebo se naopak prokáže možnost reálného ohrožení plynulosti MHD, není vyznačení těchto vyhrazených pruhů žádoucí.

- Jankovcova
  - posuzovat jednotlivé úseky od ulice Tusarova až po ulici U Vody
  - variantní návrh k významnějšímu celkovému zklidnění a snížení maximální povolené rychlosti (zóna 30) – v takovém případě preferovat tuto možnost
  - převážná část ulice je součástí koridoru páteřní cyklotrasy A1
- Dělnická
  - úsek Komunardů > Osadní, šíře vozovky min. 10,5 m, s výjimkou řadících pruhů jsou zde pouze dva jednosměrné jízdní pruhy s podélným stáním na severní straně vozovky. Úsek k variantnímu posouzení
  - Úsek se nachází v koridoru páteřní cyklotrasy A16.
- Bubenské nábřeží
  - úsek podél Pražské tržnice, především ve směru od centra
  - k podrobnějšímu posouzení jako variantní návrh zklidnění
  - koridor páteřní cyklotrasy A1
- Dukelských hrdinů
  - vybrané dílčí části k podrobnému variantnímu posouzení, především úsek podél ramp Veletržního paláce a podél budovy úřadu M.Č. Praha 7 v místě zrušeného tramvajového ostrůvku
  - koridor hlavní cyklotrasy A150





**DZ / OBYTNÉ ZÓNY A PĚŠÍ ZÓNY S POVOLENÝM VJEZDEM CYKLISTŮ**

Obytné zóny „pozitivně diskriminují“ nemotorovou dopravu ve vztahu k motorovým vozidlům tam, kde je zvýšená ochrana nejzranitelnějších účastníků provozu vzhledem k celkovému kontextu prostředí potřebná. Nejčastěji se tak jedná o místa s významnou intenzitou pěšího provozu či zvýšeným výskytem dětí, přičemž průjezdná IAD má pouze lokálně-obslužnou dopravní funkci. Především méně zkušeným cyklistům poskytují mnohem vyšší pocit bezpečí a ochrany před automobily, z hlediska prostorově-provozního umožňují též bezpečný obousměrný pohyb cyklistů na takových úsecích komunikací s jednosměrným provozem motorových vozidel, které by jinak svým šířkovým uspořádáním tento režim neumožňovaly.

Pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů zajišťují pěším nejvyšší možný stupeň „pozitivní diskriminace“ ve vztahu k motorové dopravě, aniž by tak docházelo k omezování pohybu cyklistů. Postavení chodce je zde nedotknutelné a význam pěšího provozu je nadřazen provozu cyklistickému. Zároveň však pro cyklisty nedochází ke zhoršení průjezdnosti území či výrazné ztrátě reálné cestovní rychlosti, která by pak cyklo dopravu učinila neefektivní, resp. nekonkurenceschopnou vůči ostatním druhům dopravy osob. Při vzájemné ohleduplnosti může tento dopravní režim v závislosti na podrobnějším kontextu dané lokality fungovat i při relativně vysokých intenzitách pěšího i cyklistického provozu. Vzhledem k současnému velmi nízkému podílu cyklistiky na celkovém objemu dopravních výkonů v Praze zatím nelze ani v dlouhodobém časovém horizontu předpokládat, že by zde mělo dojít k odůvodněnému rušení tohoto opatření.

Níže navrhované komunikace pro zavedení dopravního režimu obytné zóny či pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů je vhodné v krátkodobém časovém horizontu uvést do provozu alespoň novým stanovením dopravního značení. Vhodné, ale ekonomicky i časově náročnější stavební úpravy daných lokalit je pak následně možné postupně provádět ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu.

- Antonínská ulice
  - úsek Bubenská – Farského (v současnosti obslužná komunikace s jednosměrným provozem): pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů
  - úsek Farského – Strossmayerovo náměstí vysoce žádoucí řešit společně v rámci studie zprůjezďování dopravního uzlu Vltavská pro cyklisty (podrobněji níže v samostatné části). Vzhledem k požadavku na zachování parkovacího stání a průjezdnosti úseku pro IAD se jako nejvýhodnější jeví možnost provedení obytné zóny s jednosměrným provozem IAD a obousměrným provozem MHD a cyklistů (obdobně jako na Praze 1 na náměstí Republiky), prozatím bez potenciálních stavebních úprav ve střednědobém či dlouhodobém časovém horizontu (obdobně jako dolní část Václavského náměstí). Nejvýhodnější řešení je nutné posoudit v rámci první fáze projektu pro stanovení dopravního značení, ve kterém je též žádoucí dořešit návaznost v oblasti nejbližší tramvajové zastávky Strossmayerova náměstí (vedle sebe zde nyní fungují tři různé



dopravní režimy, z nichž pouze jeden umožňuje legální pohyb cyklistů – optimálně rozšířit možnost legálního pohybu cyklistů v rámci celé nové pěší zóny)

- ulice Varhulíkové
  - v krátkodobém časovém horizontu dopravním značením jako obytná zóna, v dlouhodobějším časovém horizontu optimálně stavební úpravy zklidňující provoz a humanizující celý veřejný prostor (nyní koridor s širokým živičným povrchem mezi řadou garáží a vysokou železobetonovou protipovodňovou stěnou, z jejíž opačné strany je v současné době dokončována nová obytná výstavba)
  - koridor páteřní cyklotrasy A1
- U Pergamenky – Na Maninách
  - stávající průchod pro pěší převážně v parkové zeleni v celé šířce uličního koridoru, v současné době vjezd povolen pouze dopravní obsluze. především v rámci lokální obslužnosti ideální „by-pass“ křižovatky SSZ ulic Přístavní a U Uranie
  - provedení nového dopravního značení úseku s režimem pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů a dopravní obsluhy (tedy s jasně deklarovanou nadřazeností pěšího provozu), variálně též posoudit kombinace provozního režimu stezky pro pěší a cyklisty a zákazu vjezdu všech motorových vozidel s výjimkou dopravní obsluhy
- Nad Královskou oborou – oblasti tří vstupů do Stromovky
  - v krátkodobém časovém horizontu provést formou dopravního značení, v dlouhodobějším časovém horizontu pak postupně i stavebními úpravami
  - zakončení Oveňecké ulice i vjezd do Stromovky jsou součástí koridoru hlavní cyklotrasy A165, též vzhledem ke špatnému stavu a velmi nízké atraktivitě trasy východního chodníku podél oplocení areálu AVU zvýšený pěší provoz ve vozovce a k relativně malému provozu IAD nejvyšší priorita
  - zakončení Čechovy ulice před vstupem do Stromovky vytváří rozsáhlou plochu vozovky s živičným povrchem, nyní částečně zklidněnou provizorní úpravou dopravním značením. Pro vstup do Stromovky je nutné použít jeden ze dvou cca 30 metrů vzdálených přechodů pro chodce, přičemž mezilehlé zábradlí vysoce snižuje komfort pěšího pohybu. Výhodnější variantou je výraznější zklidnění provozu IAD, což zde zvýší bezpečnost projíždějících cyklistů. Zároveň však bude možné pěším nabídnout atraktivnější přímou vazbu a motoristům více parkovacích míst podél oplocení Stromovky
  - komunikace podél nároží ulice Nad Královskou oborou se vstupem do Stromovky v relativně stísněných prostorových poměrech s jednosměrným provozem a s nízkými intenzitami IAD by v novém režimu zajistila kromě možnosti vyššího komfortu pro pěší též bezpečné znovuzavedení obousměrného cyklistického provozu





## 9. NOVÝ VELKOPLOŠNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

Velké investiční akce, zpravidla soukromého sektoru formou developerské výstavby, jsou jednou ze zásadních příležitostí zlepšování podmínek cyklodopravy. Vytvářením nového urbanizovaného prostoru vzniká nové prostředí, které na velmi dlouhou dobu dopředu významně předurčí to, jak se obyvatelé a návštěvníci v daném území budou chovat a jakým způsobem se v něm budou pohybovat. Důležité jsou jednak vlastní nově vytvářené objekty, jejichž dopravní význam spočívá především ve vytváření zdrojů a cílů dopravy včetně nutného řešení dopravy v klidu, ale podstatné je též vymezení parcelace, uliční sítě a struktury veřejného prostoru. Zvláště v případě intenzivně využívaného polyfunkčního území s mnoha různými vlastníky pozemků a objektů je pak prostorově-funkční podstata území pevně zafixována minimálně na desítky, spíše však stovky let dopředu.

Původní urbanistické založení naprosté většiny zástavby na Praze 7 vzniklo jako kompaktní polyfunkční území s dominantním postavením nemotorové dopravy pro zajištění dopravní obslužnosti pouze s relativně méně významnou doplňkovou funkcí dopravy motorové. Většina nynějších problémů nemotorové dopravy v tomto území, zvláště dopravy cyklistické, pak vychází především z mnohem významnějšího současného zastoupení individuální motorové dopravy v rámci dopravního systému města, na které před sto lety toto území nebylo dimenzováno. Stávající kompromisní úpravy mezi současnými prostorovými a kapacitními požadavky IAD a původním založením města pak zpravidla pro dopravu cyklistickou významně ztěžují podmínky efektivního konkurenceschopného fungování omezením snadné přímé a bezkolizní obsluhy území, která je často velmi obtížná. Ve druhé polovině 20. století pak bylo především v širším koridoru tehdy plánované severojižní magistrály a jejích návazností systematicky vytvářeno takové prostředí, které je s cyklodopravou prakticky neslučitelné a dodnes tvoří pravděpodobně nejvýznamnější překážku jejího dalšího rozvoje území městské části Prahy 7.

Pro nově vznikající urbanistické celky i jednotlivé objekty na Praze 7 je dnes součinností všech legislativních požadavků docíleno vytváření takového prostředí, které může zabezpečovat bezkolizní fungování IAD především dodržáním všech prostorových a kapacitních návrhových parametrů komunikací i dostatečnými plochami stání vozidel přímo na soukromých pozemcích v souladu s celoměstskou dopravní politikou. Pro rozvoj cyklodopravy je klíčové, aby se od chvíle prvních studií v projektech s plnohodnotným řešením pro cyklisty počítalo s obdobnou důsledností, jaká je v současnosti vyžadována při řešení dopravy motorové. To samo o sobě vůbec neznamená obdobně vysoké zvýšení pracnosti a náročnosti investičních příprav, výsledně se zpravidla jedná pouze o drobné modifikace navrhovaných řešení, které však musejí probíhat ve vzájemné součinnosti již od úrovně prvních urbanistických studií. Díky tomu je možné při shodných nákladech vytvořit příznivé prostředí pro cyklisty, čehož lze opožděnými dodatečnými nákladnými úpravami docílit zpravidla velmi obtížně, pokud vůbec. Situaci též komplikuje fakt, že na celoměstské úrovni stále neexistují s IAD srovnatelné podrobné závazné požadavky pro integraci cyklodopravy do městského prostředí. Za stávající situace tak většinou záleží především na pozitivním přístupu investora a příslušné městské části k cyklodopravě.

### HOLEŠOVICE - BUBNY ~ ORCO

Vzhledem k mnoha faktorům, především klíčové poloze tohoto prostoru v rámci městské části, která je dobře patrná z analýzy stávajícího stavu, má rozvoj této části Prahy 7 **naprosto zásadní význam pro cyklodopravu místní i celoměstskou**. V současnosti je toto území nejrozsáhlejší bariérou Holešovic, případě uváženého rozvoje se však může stát přínosným tmelícím prvkem celé Prahy 7. K dosažení tohoto stavu je mimo jiné naprosto nezbytné v návrhu zohlednit klíčové vazby a potřeby cyklodopravy, a to ve všech stupních projektové dokumentace od fáze studie až po realizaci. Nutné je též zajištění kvalitní dopravní obslužnosti a volného pohybu – průjezdu cyklistů uvnitř území. Související vazby cyklodopravy včetně návaznosti na okolí jsou patrné z přiloženého schématu.



Řešeným územím procházejí významné páteřní a hlavní cyklotrasy, které tvoří klíčová spojení cyklodopravy celoměstského významu. V těchto koridorech je nutné zajištění nejen bezpečnosti, ale též plynulosti cyklistického provozu. Ve východozápadním směru území protíná páteřní trasa A16 mezi ulicemi Dělnická a Veletržní, v severojižním směru je pak v koridoru nové Bubenské ulice vedena páteřní cyklotrasa A31 a na opačné straně ulic Argentinskou hlavní trasy A 151 a A161. Podrobný popis jednotlivých úseků je součástí samostatné části této studie.

Návrhy koridorů dalších zahušťovacích cyklotras místního významu pouze přibližně vymezují základní směry, kde je nutno průjezd cyklistů zajistit. V závislosti na zvolené prostorové formě a účelu plánovaného využití sousedícího okolí lze v rámci vzájemné součinnosti trasování cyklotras modifikovat a upřesňovat, čímž dojde ke vzájemné symbióze cyklodopravy s novou částí města. Zejména je potřeba zohlednit navrhovanou významnou severojižní místní cyklotrasu (pracovní označení A1500, resp A1600). Její funkce je především dopravně-rekreační a rekreační s vysokou preferencí segregace od IAD a atraktivního okolí s prvky městské zeleně. Významná je též forma provedení jejího napojení na nedaleké stanice městské kolejové dopravy (metra a železnice) a na vzdálenější rekreační cíle dopravy, především Stromovku a oba sousedící úseky páteřní cyklotrasy A1.

Z hlediska lokálních koncových návazností cyklodopravy je podstatné zklidňování IAD na místních obslužných komunikacích a zachování maximální možné průjezdnosti cyklistů územím pro co nejlepší dosažitelnost cílů dopravy, tj. zachování co nejjednodušších a nejpřímějších možností příjezdu i odjezdu k jednotlivým objektům bez nutnosti objízdných tras. To je též neméně důležité i pro fungování kombinované dopravy a možnosti příjezdu k novému vestibulu stanice metra Vltavská a nové stanice městské a příměstské železnice Bubny, včetně dořešeného komfortního a bezpečného parkování jízdních kol (B+R). Pro cyklodopravu v klidu je vysoce žádoucí stanovit zásady, resp. závazná pravidla pro způsob jejího prostorově-funkčního řešení a kapacitního dimenzování obdobným způsobem, jako je tomu v případě IAD. Vzhledem k dosavadní neexistenci obdobné závazné vyhlášky na celoměstské úrovni by v tomto případě měla iniciativu převzít městská část Praha 7.

V současnosti se příprava projektu stále nachází ve variantním posuzování v úrovni urbanistických studií. V souvislosti s přípravou nového územního plánu lze očekávat též některé významné úpravy funkčního využití ploch této rozvojové lokality oproti dnešnímu stavu. **Právě nyní jsou tedy ideální podmínky pro počátek systematického zapracovávání požadavků cyklodopravy, které je potřeba začít urychleně řešit v úzké součinnosti s developerem, společností Orco.**

## PRAGUE MARINA

Vzhledem k pokročilému stupni výstavby nelze provádět významné změny samotných objektů. V souvislosti s cyklodopravou je třeba zmínit vhodnost provedení stezky pro pěší a cyklisty mezi novými budovami a slepého ramene Vltavy, která ve střednědobém časovém horizontu bude sloužit především jako zlepšení dopravní obsluhy objektů a k rekreaci, v dlouhodobém časovém horizontu při vhodných podmínkách a změnách využití návazných úseků lze tímto koridorem realizovat přímé propojení ulic Jateční a Varhulíkové, přičemž tak dochází k zajištění plynulého průjezdu mimo komunikace s provozem IAD. V krátkodobějším časovém horizontu je pak nutné variantní posouzení možností zklidňování ulice Jankovcova, kterou je vedena páteřní cyklotrasa A1.

## DALŠÍ VÝSTAVBA

V případě další připravované výstavby (například areál Tesly Holešovice apod.) je vždy vhodné požadovat přiměřené řešení cyklodopravy v klidu, případné úpravy dopravního režimu sousedících komunikací nesmějí v žádném případě zhoršovat podmínky dopravní obslužnosti území z hlediska cyklodopravy oproti stávajícímu stavu, optimálně by je naopak měly zlepšovat



## 10. DOPRAVA V KLIDU ~ PARKOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL

Nedílnou součástí řešení cyklo dopravy ve městě je nejen doprava v pohybu, tedy vlastní jízda cyklistů a s ní související infrastruktura a opatření, ale též doprava v klidu, tedy řešení bezpečného a bezproblémového parkování jízdních kol. Bez uspokojivého provedení této návaznosti v místech zdrojů a cílů dopravy je pak výrazně omezena možnost rozvoje cyklo dopravy v pohybu, výsledně tedy cyklo dopravy jako celku. Vzhledem ke stávající situaci na Praze 7 je však na straně nabídky výrazně významnější deficit v oblasti uspokojování poptávky po dopravě v pohybu. Z tohoto důvodu je v této studii problematika dopravy v klidu zmíněna jen velmi okrajově, přičemž podrobnější rozpracování řešení tohoto problému lze provádět v následných etapách, v součinnosti s rostoucí poptávkou a přijetím ucelené koncepce na celoměstské úrovni, resp. na základě samostatné podrobnější studie M.Č. Praha 7.

### POHOTOVOSTNÍ A KRÁTKODOBÉ STÁNÍ

Nejčastější varianta parkování jízdního kola při dosahování cílů běžných denních potřeb, tedy např. obchodů a služeb, zpravidla po dobu relativně krátkého časového úseku v řádu minut až desítek minut. Prioritou je především co nejkratší, nejlépe prakticky nulová docházková vzdálenost od zaparkovaného jízdního kola k cíli dopravy, v případě vyšší koncentrace více cílů dopravy v jednom místě či delším čase stráveném v cíli dopravy pak může být uživatelsky přijatelná i docházková vzdálenost několika desítek metrů. Méně podstatný je pak požadavek na ochranu před negativním vlivem počasí. Z hlediska ochrany proti krádeži je důležité preferovat především umístění mimo nepřehledné okrajové části prostoru, které neumožňují nepřetržitou vizuální kontrolu ostatními návštěvníky prostoru. Z možných druhů cyklistických stojanů jsou vhodné pouze ty, které umožňují snadné uzamčení rámu a předního kola, aniž by docházelo k poškozování výpletů, bovdenů či kotoučových brzd. Tuto podmínku splňují například jednoduché robustní ocelové stojany s konstrukcí typu „převráceného U“. Stejnou funkci v praxi nejčastěji přejímají sloupy dopravního značení a veřejného osvětlení, zábradlí, mříže, bleskosvody apod.

Od celkové výše dopravních výkonů cyklo dopravy se pak odvíjí nutnost případného zvyšování nabídky odpovídajícího množství možností k parkování. V krátkodobém časovém horizontu je především potřeba nabídnout cyklistické stojany tam, kde je v současnosti deficit jiných možností k bezpečnému zamčení kola, například v ulici Dukelských hrdinů u Strossmayerova náměstí či v některých úsecích ulice Milady Horákové (v této souvislosti je třeba připomenout vedlejší pozitivní efekt zavedení zóny placeného stání a s ním spojený výskyt nových sloupků dopravního značení v místech, kde v okruhu mnoha desítek metrů nebylo možné ve veřejném prostoru jízdní kolo bezpečně zamknout). U nově umisťovaných stojanů je pak třeba klást zvýšený důraz na zachování komfortních podmínek pro pěší dopravu a s tím spojené variantní posuzování umisťování stojanů pro jízdní kola na chodníku či ve vozovce (v ose parkování IAD mimo jízdní profil, nejvýhodněji v návaznosti na křižovatky a minimální bezpečnostní odstupy, přičemž je též nutno účinně zabraňovat možnosti poškození stojanů motorovými vozidly).



## STŘEDNĚDOBÉ A DLOUHODOBÉ STÁNÍ

Nejrozšířenější způsob parkování především v souvislosti s bydlením, vzděláváním, zaměstnáním, volnočasovými aktivitami apod. Oproti krátkodobému parkování klade především mnohem vyšší nároky na ochranu před počasím a zabezpečení proti odcizení. Z hlediska lokalizace je podstatné zajištění vyhrazeného prostoru přímo v rámci souvisejícího objektu či areálu při zajištění atraktivity, jednoduchosti a komfortu užívání v širším provozně-funkčním kontextu a ve vztahu k ostatním druhům dopravy. V případě mnoha stávajících domácností na Praze 7 bývá parkování jízdních kol řešeno již dnes, avšak pouze v rámci stávajících, většinou ne zcela vhodných prostorových možností a především s ohledem na občasné rekreační využití. V případě škol, samosprávných institucí, soukromých zaměstnavatelů, volnočasových zařízení apod. je nutné systematicky podporovat utváření vhodných podmínek pro komfortní a bezpečné parkování jízdních kol – v případě dlouhodobějšího stání význam důsledného zabezpečení proti krádeži mnohem více ovlivňuje rozhodnutí o zvolení cyklistiky jako způsobu dopravy.

Pokud počáteční či závěrečná fáze každé související vykonané cesty není dostatečně komfortní a je příliš zdoluhavá, reálná přístupová doba cyklodopravy a tím její celková konkurenceschopnost a atraktivita výrazně klesají. Především z tohoto důvodu je vysoce žádoucí stanovit závazná pravidla pro způsob prostorově-funkčního řešení a kapacitního dimenzování cyklodopravy v klidu obdobným způsobem, jako je tomu v případě IAD. Vzhledem k dosavadní neexistenci obdobné vyhlášky na celoměstské úrovni by v tomto případě měla iniciativu převzít přímo městská část, především s ohledem na intenzivní developerský rozvoj území Prahy 7, související budoucí reálné dopady na intenzitu zatížení území jednotlivými druhy dopravy v pohybu a ztížené možnosti a náročnost dodatečné implementace.

## KOMBINOVANÁ DOPRAVA – B + R, ÚSCHOVNY KOL

V případě dopravy v klidu se jedná pouze o jeden z typů kombinované dopravy, kdy jízdní kolo zůstává zaparkované v místě změny dopravního prostředku, nejčastěji poblíž stanice nadřazené sítě hromadné dopravy, především kolejové. Systém B+R (bike & ride) je tak cyklistickou obdobou automobilového systému záchytných parkovišť P+R (park & ride).

Podstatné je však opět rozlišení více situací, především podle doby stání – pro dlouhodobější parkování je výhodnější využití stojanu B+R v rámci oploceného hlídaného parkoviště P+R s relativně větší docházkovou vzdáleností k vestibulu metra či nástupišti železnice, zatímco pro krátkodobější stání je prioritou komfortní nejkratší možná vzdálenost bez požadavku na zvýšenou lidskou ostrahu. V případě Prahy 7 je v současné době systém B+R provozován pouze v podobě nevyhovujících stojanů v rámci P+R, pro plnohodnotné fungování je potřeba instalovat vyhovující typ stojanu nejen zde, ale též v blízkosti stávajících vestibulů stanic metra Nádraží Holešovice a Vltavská. V dlouhodobějším horizontu provést též v návaznosti na nový vestibul stanice metra Vltavská a novou stanici městské železnice Bubny

Další možností parkování jízdních kol jsou úschovny. Může se jednat o časově omezenou službu s lidskou obsluhou, automatizované boxy s neomezenou možností přístupu či nejrůznější kombinace. V kombinaci s kvalitativně i kvantitativně rozličnými způsoby parkování B+R, nabídkou služeb, servisu a doplňků se pak může jednat o významné cyklodopravní terminály. V případě území Prahy 7 je potenciál pro tvorbu tohoto komplexního uzlu ve vazbě na železniční stanici nádraží Holešovice a severní vestibul metra.



## 11. CYKLOPŮJČOVNY

Součástí cyklo dopravy a dopravních systémů města jsou též cyklopůjčovny. Ty mohou být buď s lidskou obsluhou, nebo plně automatizované. V případě klasických půjčoven bývá omezená otevírací doba a lokalizace zpravidla jedné pobočky významným limitem možného využití. Jako ideální se tento systém jeví především pro malá města s umístěním půjčovny u hlavního terminálu MHD, kde může díky podpoře města a sponzorů fungovat i zdarma (např. některá města ve Švýcarsku). V českém prostředí je podobným, ale především rekreačním systémem půjčovna kol Českých drah, kde je možné vracet jízdní kola i v jiných vybraných železničních stanicích. V Praze jsou obdobné půjčovny jízdních kol využívány především návštěvníky v centru města k rekreačním a dopravně-rekreačním turistickým projíždkám.

Z hlediska městské cyklo dopravy jsou mnohem významnější automatizované systémy s hustou sítí parkovacích hnízd v ulicích a nepřetržitým provozem. V tuto chvíli je pravděpodobně nejvýznamnějším zástupcem této kategorie pařížský systém Vélib, který hustou a stále se rozšiřující sítí téměř tisícovky kapacitních hnízd pokrývá celé město. Projekt vznikl za spolupráce pařížské radnice a dopravního podniku, k vypůjčení kola postačí čipová karta, přičemž systém je nastaven tak, aby maximálně motivoval včasné vrácení jízdních kol, která jsou pak stále v oběhu. V jiných významných evropských městech fungují obdobné systémy s používáním platebních karet či mobilů, avšak zpravidla zatím nedosahují takto zásadního dopravního významu. V Praze zatím funguje automatizovaný systém půjčování jízdních kol v Karlíně ([www.homeport.cz](http://www.homeport.cz)), spuštění tohoto či obdobného systému v jiných pražských městských částech se zatím stále z provozně-technických důvodů oddaluje. V této souvislosti je nutné podotknout, že reálný dopravní význam těchto systémů roste především s jejich rozšířením plošným i kapacitním, případně jejich vzájemnou provázaností, jednoduchou přístupností při zachování osobní zodpovědnosti a výrazným progresivním zpoplatněním dlouhé doby vypůjčení.

V případě Prahy 7 se v krátkodobém a střednědobém časovém horizontu se jako pravděpodobně nejperspektivnější jeví rekreačně-dopravní provázání oblasti Holešovic a Bubenče s oblastí Troje, konkrétně zoologické a botanické zahrady a Trojského zámku. Výhodnost možných variant provedení je potřeba variantně posoudit samostatnou studií. Ve střednědobém či spíše dlouhodobém časovém horizontu je dopravně výhodné na území Prahy 7 provozovat takový automatizovaný systém půjčování kol, který bude plnohodnotně obsluhovat nejen její území, ale bude plnohodnotně provázán též s jejím okolím a širším centrem Prahy vůbec. Nutným předpokladem je však zlepšení dopravní infrastruktury,





## 12. UZEL PŘEDPOLÍ HLÁVKOVA MOSTU – VLTAVSKÁ

### SOUČASNÝ STAV

Tento dopravní uzel je svým provedením typickou negativní ukázkou pojetí segregace jednotlivých druhů dopravy druhé poloviny minulého století. Celému prostoru dominuje mimoúrovňová křižovatka, která je torzem nikdy nedokončené severojižní magistrály. Primárně byla vystavěna pro bezkolizní fungování IAD, pro všechny ostatní druhy dopravy představuje bariéru a významnou komplikaci při pohybu územím. Druhým důležitým prvkem je přestupní bod MHD Vltavská – stanice metra trasy „C“ se zastávkami tramvaje, dále pak se zastávkou nočního autobusu.

Z hlediska cyklo dopravy v Praze 7 představuje tento uzel v současné době pravděpodobně nejzásadnější problém. Jak vyplývá z problémového výkresu a schématu vazeb, jedná se o jedno z pouhých tří míst, kudy je možné překonat bariéru při pohybu mezi oběma intenzivně využívanými částmi Prahy 7. V širším kontextu se toto místo nachází také ve velmi důležité poloze vzhledem k trasám celoměstského významu (procházejí tudy dvě páteřní cyklotrasy A 1 a A 31). Zároveň je zde stanice metra Vltavská, důležitá z hlediska kombinované dopravy (dnes především pro pokračování v cestě metrem spolu s jízdním kolem, později i B+R). Přesto však cyklista nemůže toto území překonat na jízdním kole bezpečně a legálně.

V rámci celého uzlu je pozice nemotorové dopravy nejhorší: do okolí stanice metra Vltavská cyklisté nemají povolený vjezd – legálně se zde mohou pohybovat pouze jako chodci. V oblasti mimoúrovňové křižovatky jsou na tom cyklisté obdobně špatně jako chodci. Ti pro dosažení vzdáleností několika desítek metrů musejí překonávat stovky metrů podchody s opakovanými ztracenými spády v naprosto závadném prostředí (odpadky, moč, výkaly, hluk, prach, nebezpečí kriminality), orientace je zde pro mnoho lidí problematická. Výsledkem je stav, kdy část pěších překonává bariéru oficiální cestou se všemi jejími negativy, ostatní přebíhají po zakázaných logických trasách po povrchu mezi automobily. Na rozdíl od nich se mohou cyklisté pohybovat legálně i v některých částech hlavního dopravního prostoru, který pro ně však vzhledem k absenci prvků cyklistické infrastruktury a vysoké intenzitě automobilového provozu není bezpečný.

Celé území vyžaduje urychlené řešení problému, a to v několika postupných etapách. Navržené členění je pouze orientační, s možným množstvím podetap:

### PRVNÍ ETAPA ~ KRÁTKODOBÝ ČASOVÝ HORIZONT

Formou dopravního značení zajistit legální a bezpečný příjezd cyklistů ke stanici metra Vltavská včetně průjezdu kolem této stanice pro možnost spojení mezi oběma částmi Holešovic. Během přípravy projektu pro stanovení dopravního značení je třeba posoudit všechny možné varianty a vybrat nejvýhodnější kombinaci. Pro jednotlivé úseky stávajících komunikací hlavního i přidruženého dopravního prostoru je třeba zvážit zavedení např. společných či oddělených stezek pro pěší a cyklisty, pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů (dle rozsahu popř. i MHD a dopravní obsluhy), vyznačení formou zákazu vjezdu všech motorových vozidel (mimo MHD a dopravní obsluhu), obytné zóny apod.

Návaznosti: od Strossmayerova náměstí ulice Antonínská (nutno řešit v celé délce i šířce) a Bubenská, v opačném směru pak Bubenské nábřeží a ulice Za Viaduktem.

Dopravním značením též umožnit legální průjezd po cyklotrase A1 pod železničním viaduktem.





**DRUHÁ ETAPA ~ STŘEDNĚDOBÝ ČASOVÝ HORIZONT**

Komplexně vyřešit snížení bariérového efektu mimoúrovňové křižovatky pro nemotorovou dopravu a zvýšení bezpečnosti jejích účastníků (v kombinaci s alespoň částečnou humanizací prostoru). V případě cyklo dopravy se jedná především o severojižní vazbu páteřní trasy A 31 z Hlávkova mostu do Bubenské ulice (provedení cyklopruhu v hlavním dopravním prostoru ve směru z centra a variantního posouzení všech možností jednosměrného i obousměrného vedení na opačné straně komunikace v závislosti pohybu cyklistů na Hlávkově mostě). Dále pak o východozápadní vazbu páteřní trasy A 1 s nutnými stavebními úpravami při průjezdu předpolím Hlávkova mostu i na nábreží Kapitána Jaroše a Bubenském nábreží a její napojení na stanici metra Vltavská formou přejezdu se SSZ.

Řešení cyklo dopravy musí probíhat společně s řešením dopravy pěší – především s výstavbu nových přechodů (navrácení úrovňového křížení nemotorové dopravy a IAD) tak, aby byly odstraněny ztracené spády a dlouhá obcházení. Vybrané podchody je třeba revitalizovat, ostatní uzavřít. V horní části mimoúrovňové křižovatky je nutné posoudit provedení přechodů pro chodce (variantně v kombinaci s přejezdy pro cyklisty) mezi Hlávkovým mostem a Kulturním domem Vltavská, na druhé straně komunikace pak u odbočení na Bubenské nábreží. V nižší úrovni je nutné zajistit přímé propojení od stanice metra Vltavská až k nábreží formou přechodů pro chodce spolu s přejezdy pro cyklisty pro překonání obou směrů hlavního dopravního prostoru Bubenského nábreží v oblasti křížení s tramvajovou tratí. Na opačném konci mimoúrovňové křižovatky u nábreží Kapitána Jaroše pak poblíž stávajícího SSZ doplnit i přechody pro chodce přes celý hlavní dopravní prostor.

Tato opatření je vhodné provést již v návaznosti na připravovanou celkovou rekonstrukci Hlávkova mostu (a výstavbu nové ulice Bubenské). Realizace bude prováděna až po dostavbě severozápadní části městského okruhu a pravděpodobně v době počínajícího developerského rozvoje území Bubenského nádraží.

**TŘETÍ ETAPA ~ DLOUHODOBÝ ČASOVÝ HORIZONT**

V dlouhodobém časovém horizontu by bylo vhodné připravit projekt sanace území s návratem úrovňového (popř. kombinovaného) provedení křižovatky – vzhledem k výši intenzity provozu IAD, umístění stavby v městském prostředí širšího centra města a prostorovým nárokům dopravní infrastruktury by takové řešení bylo naprosto odůvodněné i přes relativně vysokou finanční náročnost. V této době již pravděpodobně nebude aktuální bariérový efekt Bubenského nádraží, kde již bude stát nová čtvrť města, spojující dnes oddělené části Holešovic.

V tuto chvíli lze problém začít řešit v úrovni ideových studií.



### 13. DALŠÍ NÁMĚTY PRO ZLEPŠOVÁNÍ PODMÍNEK CYKLODOPRAVY

Vybrané dílčí situace a kolizní body podle problémového výkresu, které nejsou zmíněny v rámci podrobného popisu jednotlivých úseků cyklotras či jiných navrhovaných úprav a opatření. **Na základě dalších případných podnětů z řad veřejnosti je seznam možné dále rozšiřovat.**

#### Strossmayerovo náměstí – Milady Horákové

- absence možnosti odbočení vlevo do ulice Milady Horákové při jízdě po ulici Dukelských hrdinů od nábreží Kapitána Jaroše
- možné řešení nepřímým levým odbočením, tedy úpravou dopravního značení a SSZ, tedy navrácením, resp. modifikací zrušeného světelného návěstidla ve směru od pěší zóny. Optimálně v součinnosti s rošířením, resp. zavedením povoleného vjezdu cyklistů v přilehlé pěší zóně

#### Milady Horákové - Letenské náměstí

- obousměrný zákaz vjezdu cyklistů do oblasti tramvajových zastávek Letenské náměstí zhoršuje celkové dopravní vazby cyklodopravy, například neumožňuje vhodný příjezd k hlavní poště, dále zde chybí návaznost ze Šmeralovy ulice
- legalizovat obousměrný průjezd cyklistů (např. použitím dodatkové značky či nahrazením zákazu vjezdu všech vozidel (B1) zákazem vjezdu všech motorových vozidel (B11) mimo MHD apod., obdobná situace např. ve Vodičkově ulici u stanic tramvaje Václavské náměstí). Koridor Milady Horákové přes Letenskou pláň až po Letenské náměstí nově přestavován, v návaznosti na výstavbu severozápadní části městského okruhu v realizační fázi přípravy projektové dokumentace, dílčí integrace prvků cyklistické infrastruktury nutné zpracovat co nejdříve. Možné je tedy např. provázání úseku se Šmeralovou ulicí vytvořením nového přejezdu pro cyklisty v součinnosti s přestavbou stávajícího SSZ přechodu pro chodce.

#### Ortenovo náměstí: propojení U Uranie – Komunardů

- zábrana v průjezdu cyklistů křižovatkou v této vazbě
- řešit tuto vazbu úpravou dopravního značení a SSZ křižovatky, nutno variantně posoudit všechna možná vhodná řešení

### 14. CO LZE DĚLAT IHNEDE

Několik možností, jak lze okamžitě alespoň trochu zlepšit podmínky cyklodopravy na Praze 7:

- obnovit oba vyhrazené prostory V19 v Ovinecké ulici na křižovatce s Veletržní ulicí
- ve spolupráci s městskou policií začít intenzivně vymáhat zachování volného nájezdu na cyklostezku od Veletržní ulice, který bývá opakovaně blokován bezohlednými řidiči
- odstarnit značku s nápisem „CYKLISTO, VEĎ KOLO“ v Ovinecké ulici
- nahradit značkou B11 stávající B1 v Plynární ulici u metra Nádraží Holešovice za odbočením na parkoviště P+R
- sjednotit svislé dopravní značení při vjezdech do veřejných parků Stromovka a Letenské sady (např. všude použít dopravní značení B11 namísto stávajících B1)
- začít připravovat změnu dopravního značení v oblasti dopravního uzlu Vltavská a Antonínské ulice

