Hlavní město Praha

RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 261
ze dne 25.2.2019

k návrhu aktualizace Generelu cyklistické dopravy hlavního města Prahy a zahájení přípravy Strategie rozvoje bezmotorové dopravy

Rada hlavního města Prahy

I. s c h v a l u j e

úpravy v Generelu cyklistické dopravy hlavního města Prahy, který byl schválen jako součást Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020, přijaté usnesením Rady HMP č. 1776 ze dne 26. 10. 2010 dle přílohy č. 1 tohoto usnesení

II. u k l á d á

1. ředitelí Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy
   1. aktualizovat platný Generel cyklistické dopravy hlavního města Prahy dle bodu I. tohoto usnesení

      Termín: 30.4.2019

   2. zajistit spolupráci s RFD MHMP na plnění bodu II.2. tohoto usnesení

      Termín: 31.12.2019

2. MHMP - RFD MHMP
   1. zpracovat, ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hl.m.Prahy, Strategii rozvoje bezmotorové dopravy - střednědobou koncepci hl.m. Prahy v oblasti cyklistické a pěší dopravy

      Termín: 31.12.2019

MUDr. Zdeněk Hřib v. r.
primátor hl.m. Prahy

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček v. r.
I. náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: náměstek primátora Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.
Tisk: R-32300
Provede: ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, MHMP - RFD MHMP
Na vědomí: odborům MHMP

Aktualizace generelu cyklistické dopravy

6. 2. 2019

Použité zkratky:

generel	generel cyklistické dopravy hl. m. Prahy, schválený usnesením RHMP č. 1776 ze dne. 26. 10. 2010 jako příloha Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. m. Praze do roku 2020, ve znění usnesení RHMP č. 2235 ze dne 12. 9. 2017
cs.	cyklostezka
ct.	cyklotrasa
IPR	Institut plánování a rozvoje
KCD	Komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu
MPP	Metropolitní plán Prahy
RFD	Odbor rozvoje a financování dopravy magistrátu HMP
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
TSK	Technická správa komunikací

Úvod

Celoměstský systém cyklotras vznikl v roce 2006 a byl zpočátku aktualizován přibližně každé dva roky. V roce 2010 se stal přílohou Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. m. Praze do roku 2020, která byla schválena usnesením Rady HMP č. 1776 ze dne 26.10.2010. Poslední aktualizace proběhla na základě usnesení Rady HMP č. 2235 ze dne 12.9.2017. Ta spočívala v podstatě ve zpětném zanesení změn trasování systému, jak je řadou dílčích usnesení schválila Komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu v letech 2015-2017.

Tyto změny trasování byly převážně odůvodněny nutností upravit zastaralé vedení cyklotras v generelu ve stavu z roku 2010 v lokalitách připravovaných či uvažovaných investičních záměrů cyklo, a v koridorech cyklotras, jejichž příprava byla zejména v roce 2016 zahájena formou tzv. zadávacích karet TSK. Aktualizace generelu tak byla pouze dílčí a nereflektovala plně měnící se požadavky na charakter cyklotras dané vývojem území a v jednotlivostech formulovaných zejména v zadávacích kartách TSK zpracovaných v průběhu roku 2017.

Samotné provedení celoměstského systému vedlo mezi experty na cyklodopravu postupně k závěru, že je žádoucí připravit zcela nový dokument, který nabídne přehlednější rozčlenění cyklistické infrastruktury dle převažujícího účelu a očekávané intenzity provozu, formuluje požadavky na přijatelnost tras pro jednotlivé skupiny cyklistů a poskytne tak důslednější vodítko pro rozhodování o investicích do cyklistické infrastruktury. Příprava nového dokumentu je uvažována na roky 2019 a 2020.

Do té doby je žádoucí aktualizovat stávající generel tak, aby reflektoval poslední vývoj v uvažování o celoměstských cyklotrasách. Faktory vyžadující větší zásahy do stávajícího celoměstského systému jsou následující:

1. Doplnění systému cyklotras v souladu s koncepcí na bázi roštového systému, zejména v oblastech s vysokým potenciálem pro rozvoj cyklodopravy, nebo v místech, kde je vhodné vést v celoměstském systému propojení sousedních obcí. Jedná se například o severovýchod Prahy. Doplnění systému odpovídá druhému podpůrnému cíli Koncepce rozvoje cyklistické dopravy pro období 2010-20) v následujícím znění: "*Rozšířit základní síť pražských cyklotras o dalších 200–500 km a zakotvit ji v novém územním plánu.*"
2. Potřeba přeložit navržené cyklotrasy v okrajových částech Prahy z přetížených stávajících komunikací na samostatné těleso. Provoz na místních komunikacích na okrajích Prahy se vlivem suburbanizace v posledních desetiletích zvýšil do té míry, že po nich zpravidla již není myslitelné vedení cyklotras, a to ani po eventuálním dobudování chybějících částí Pražského okruhu. Cyklotrasy je nicméně v řadě případů možné přeložit nebo alternovat po historických komunikacích, u kterých se zachovala veřejná pozemková držba. Historické cesty bývají často řešeny směrově i výškově velmi příznivě, protože vznikly jako pěší. Jedná se řádově o několik desítek kilometrů cest.
3. Nezbytnost řešit konkurenceschopné bezmotorové alternativy zřizovaným uvažovaným kapacitním komunikacím pro IAD, a zachovat či zlepšit bezmotorové vazby v území v souvislosti s výstavbou silniční sítě. Jedná se zejména o Městský okruh, Pražský okruh, a některé radiály (např. Hostivařskou spojku).
4. Uvažování o nadřazených cyklotrasách vysoké kvality. Ty by byly obdobou povltavských páteřních cyklotras A1 a A2, které jsou za posledních deset let z větší části zřízeny ve slušném standardu a jejichž realizace se prokázala jako velmi úspěšná.
5. Realizace kvalitních tras (zčásti nadřazených) by se realizovala převážně jako drážní stezky, tj. cesty vedené buď v tělese opuštěné železniční trati či vlečky, nebo v souběhu se stávajícími železničními

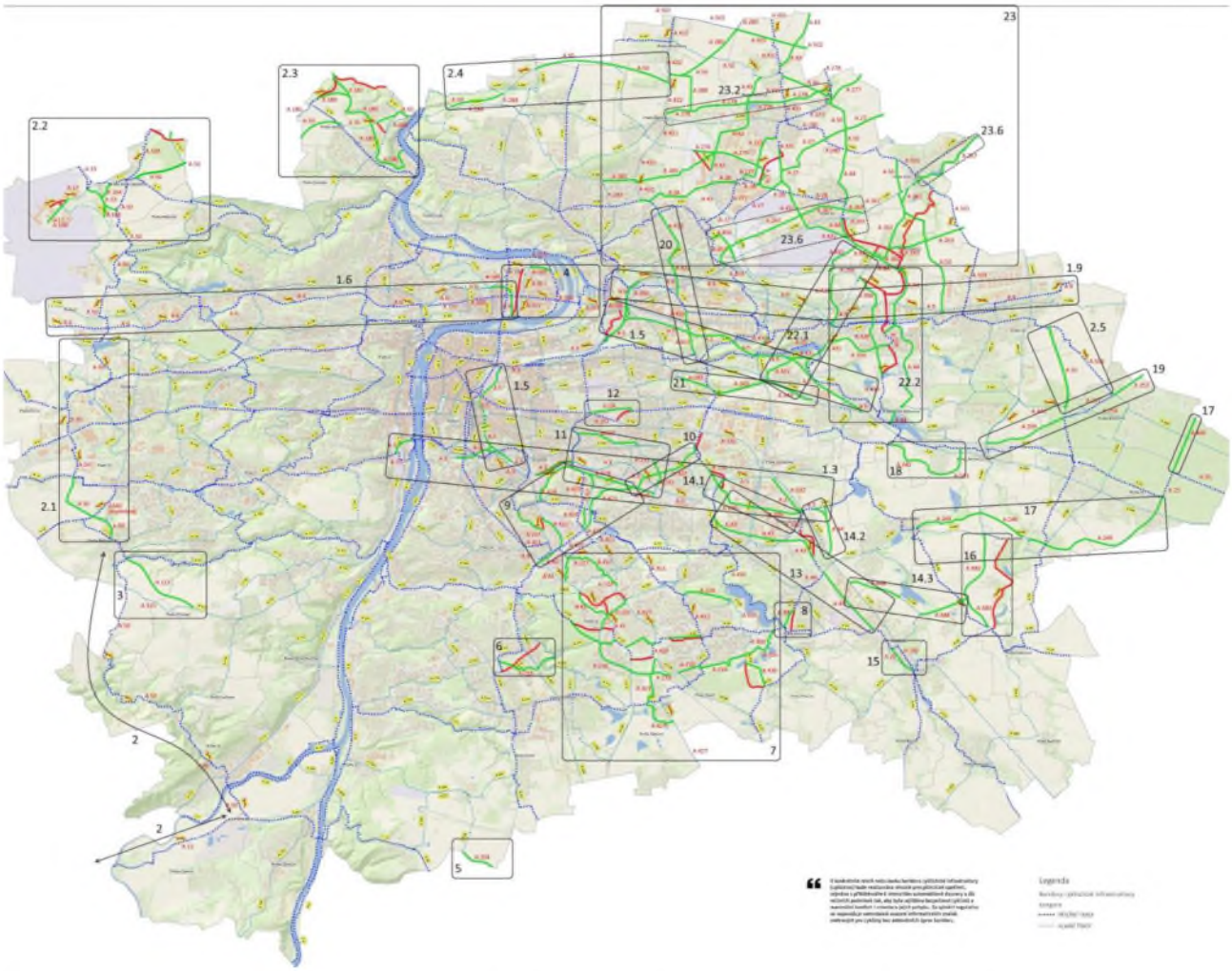
tratěmi. Takové vedení nabízí zpravidla přímý směr trasy s vyloučením automobilové dopravy a s malými podélnými spády a důrazem na bezpečné křížení motorových komunikací, které jsou pro atraktivitu cyklodopravy zásadní.

6. Rovněž se objevila poptávka po propojení lokálních středisek bezmotorové dopravy, ať už jsou to centra služeb, ohniska nové výstavby či nově vzniklé lesoparky jako vysoce frekventované cíle rekreační dopravy.

Proto KCD schválila dne 5. 6. 2018 aktualizaci celoměstského systému cyklotras usnesením 33.2 v následujícím znění:

Usnesení 33.2.:
KCD na základě úkolu 32/2 schvaluje předložený návrh změn (cyklo) generelu, jenž předložila pracovní skupina (viz příloha 1 zápisu), jako klíčový podklad pro chystanou technickou aktualizaci pražského (cyklo) generelu a žádá náměstka primátorky Dolínka za součinnosti RFD MHMP a IPR Praha o předložení projednaných změn ke schválení do Rady hl. m. Prahy.
KCD na základě úkolu KCD č. 32/3 schvaluje předložený návrh sítě bezmotorových propojení určených k zanesení do Metropolitního plánu hl. m. Prahy, jenž předložila pracovní skupina (viz příloha 2 zápisu), jako klíčový podklad pro připomínku KCD k návrhu Metropolitního plánu hl. m. Prahy a žádá RFD MHMP o součinnost při podání této připomínky.
KCD žádá pracovní skupinu k (cyklo) generelu , RFD MHMP a IPR Praha o součinnost a spolupráci při zpracování seznamu liniových staveb pro bezmotorovou dopravu, jež je třeba zahrnout do metropolitního plánu hl. m. Prahy jako veřejně prospěšné stavby, přičemž konstatuje, že za klíčové považuje zahrnutí nadřazené cyklistické sítě, tzv. cyklomagistrál a drážních stezek (viz příloha č. 3 zápisu), jakož i dalších důležitých bodových propojení, např. lávek, mostů, tunelů apod.
KCD žádá IPR Praha a RFD MHMP o spolupráci při vypořádávání připomínek KCD k návrhu metropolitního plánu hl. m. Prahy. (13-0-1)

Tento materiál obsahuje odůvodnění jednotlivých změn celoměstského systému cyklotras, navržených v příloze 1 zápisu z jednání komise (schematicky viz obr. s čísly změn, zeleně nové úseky tras, červeně úseky rušené).



Úpravy celoměstského systému cyklotras jsou z velké části v souladu s připomínkou ke konceptu Metropolitního plánu (připomínka KCD k návrhu metropolitního plánu ve verzi ze dne 24. 7. 2018, dále "*Připomínka KCD k MPP*"), kterou KCD zpracovala v těsné návaznosti na návrh změn celoměstského systému cyklotras. Připomínka KCD k MPP v mnoha případech odůvodňuje změny celoměstského systému a je na ni v textu hojně odkazováno. V několika případech Připomínka KCD k MPP navrhuje úpravu mírně odlišnou od mapy v příloze usnesení KCD, kterou je nicméně možné akceptovat jakožto podrobnější prověření koridoru.

1 Zavedení nadřazené cyklistické sítě

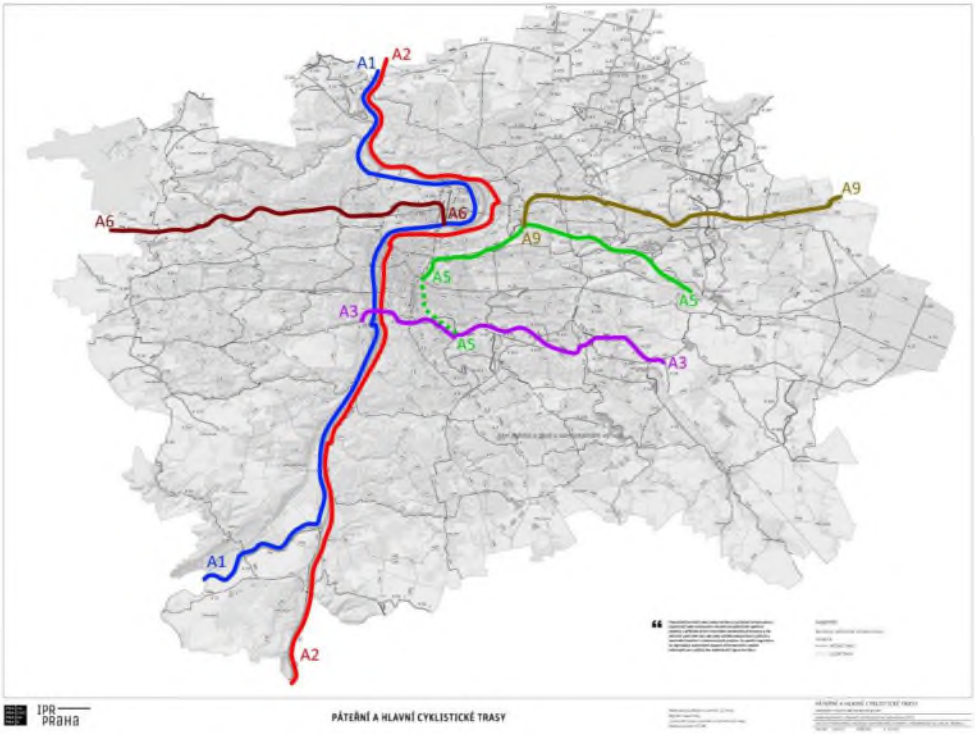
Popis změny

- Stávající páteřní cyklotrasy A1, A2 jsou nově kategorizovány jako součást nadřazené cyklistické sítě.
- Jsou zřízeny nové nadřazené cyklotrasy s jednomístnými čísly (v tuto chvíli A3, A5, A6, A9, čísla A4, A7 a A8 jsou rezervována pro případné další trasy).
- Pro nadřazené cyklotrasy se předpokládá řešení v nejvyšším dostupném standardu.
- Pro nadřazené trasy je (výše uvedeným usnesením KCD) navrženo začlenění do územního plánu jako veřejně prospěšných staveb.

Odůvodnění

V dosavadním systému jsou trasy navrženy ve dvou kategoriích: páteřní a hlavní trasy, přičemž u páteřních tras měl být kladen větší důraz na jejich chráněné provedení. V průběhu realizace celoměstského systému se postupně ukázalo, že některé koridory páteřních tras není možné – a nebylo by to ani smysluplné – realizovat v chráněném standardu. Nová formulace sítě chráněných cyklotras by měla být řešena v novém generelu. Ve stávajícím systému tak nicméně panuje nepřehlednost a rozlišení páteřní / hlavní trasy přestává být byť i jen orientačním vodítkem pro získání představy o charakteru té které trasy.

Souběžně se z iniciativy některých městských částí či investorů objevily příležitosti ke zřízení kvalitních cyklotras ve vysokém standardu především na opouštěných či překládaných drážních tělesech (drážní stezky) nebo v souběhu s železničními tratěmi (cyklomagistrály), a to v koridorech, které celoměstský systém ani nepředpokládal. Většina těchto tras byla do celoměstského systému začleněna aktualizací z února 2018 (zejm. trasa A237 v koridoru uvažované vršovické drážní promenády a trasa A260 v koridoru uvažované severovýchodní cyklomagistrály). Některé cyklotrasy, u kterých se předpokládala nejvyšší kvalita, tak jsou ovšem vedeny jako hlavní celoměstské cyklotrasy, tedy trasy nižší úrovně, což neodpovídá jejich předpokládanému významu, míře využití a potřebě územní ochrany pro jejich přípravu.



1.1 Cyklotrasa A1 (levobřežní povltavská trasa)

Nenavrhují se změny trasování.

1.2 Cyklotrasa A2 (pravobřežní povltavská trasa)

Nenavrhují se změny trasování.

1.3 Cyklotrasa A3 (vršovická nadřazená trasa)

Jádrem trasy je vršovická drážní promenáda (v současném systému č. A237), připravovaná aktuálně v rozsahu (přibližně) Nádraží Vršovice – triangl Rybníčky, trasa je ale prodloužena na západě k trase A13, na východě k trase A44 tak, aby získala kvalitní návaznosti a stala se atraktivním městským propojením. Z větší

části se jedná o přečíslování existující trasy, významné úseky jsou nicméně doplněny mezi Smíchovem a nádražím Vršovice (viz dále).

Další popis a odůvodnění trasy je uvedeno v Připomínce KCD k MPP, v sekci *Veřejně prospěšné stavby – A3* na str. 16 - 23 dokumentu.

V oblasti Smíchova trasa přebírá koridor stávající páteřní cyklotrasy A13 a prochází rozvojovým územím, kde připravuje výstavbu soukromý investor. K překonání Vltavy využívá železniční most a prochází Výtoní jako drážní stezka po estakádě, křižovatku Výtoň kříží mimoúrovňově, čímž je zajištěna maximální souvislost a komfort trasy. V Nuselském údolí trasa částečně funguje jako drážní stezka, když využívá koridor jižně od železniční trati. Stezka je v souběhu v koridoru Čiklovy, kterou nekříží, a navazuje mimoúrovňovým křížením Sekaninovy na záměr MPP 610/-/18. Záměr vyžaduje investiční akci využívající částečně soukromé pozemky. Trasa pokračuje jako drážní stezka v souběhu s navrhovanými obchvatovými komunikacemi pro Křesomyslovu. Záměr vyžaduje investiční akci využívající částečně soukromé pozemky.

Mezi nádražím Vršovice a Zahradním městem upřesňuje provedení trasy několik studií, v plném navrženém rozsahu se trase věnuje "Zadání pro zpracování technické studie proveditelnosti" pro vršovickou Drážní promenádu z roku 2014, podrobněji se části promenády věnuje technická prověřovací studie "Drážní promenáda" z roku 2018.

Východně od Zahradního města části upřesňuje provedení trasy opět Připomínka KCD k MPP, oproti stávajícímu celoměstskému systému zde dochází k malé přeložce zkracující poněkud trasu. Část trasy A3 východně od Průmyslové ulice v koridoru zrušené vlečky je zadána k přípravě (ještě pod číslem A233) v zadávací kartě TSK 2017/15-7 *A230 Průmyslová (A430) – U starého nádraží (A22).*

1.4 Cyklotrasa A4

Cyklotrasa není navržena. Výhledově je toto číslo rezervováno pro nadřazenou trasu spojující centrum a Jižní Město v koridoru blízkém Severojižní magistrále.

1.5 Cyklotrasa A5 (drážní stezka centrum – Dolní Počernice)

Trasa vede z centra Prahy (ul. Vinohradská za hlavním nádražím, trasa A24) po existující drážní stezce Staré spojení a dále podél trati na Úvaly po ulici Lanžovskou v Dolních Počernicích. Ukončení trasy v této lokalitě je zvoleno v návaznosti na železniční stanici a přejezd a nabídku pokračujících tras. S výjimkou již zprovozněného úseku se jedná o doplnění nové trasy, která nabídne v daném směru zcela novou kvalitu a překoná s minimem převýšení relativně členitou oblast Prahy mezi Libní a Kyjemi.

Další popis a odůvodnění trasy je uvedeno v *Připomínce KCD k MPP*, v sekci *Veřejně prospěšné stavby – A5* na str. 23 - 27 dokumentu. Část trasy od Krejcárku po ulici Novozámeckou v Hostavicích je zadána k přípravě (ještě pod číslem A25) a podrobně popsána v zadávací kartě TSK 2017/20 *A25 Krejcárek – Hostavice (drážní stezka).*

Jedná se o dlouhodobé vedení cyklotrasy v koridoru blízkém železnici na Úvaly tak, aby vznikla cyklotrasa umožňující komfortně překonat větší vzdálenosti v maximálním komfortu. Předpokládá se příprava v úzké kooperaci se záměry na železnici (SŽDC), zadání předpokládá začlenění cyklostezky do některých záměrů SŽDC přinejmenším formou prostorových rezerv. Vzhledem k náročnosti přípravy takové akce se zde nicméně navrhuje dočasné řešení přinášející vyšší komfort jízdy než stávající trasa č. 1, byť za cenu kompromisního trasování. Trasování se poněkud liší od vedení v celoměstském systému 2012. Důvodem je jednak snaha využít aktuální infrastrukturu (Vítkovský tunel) jednak převedení trasy do trasování s

naprostým minimem podélných sklonů. Po realizaci výhledového řešení se předpokládá ponechání vybudovaných úseků dočasného řešení jako místních cyklotras s převážně rekreační funkcí.

Doplňkem trasy je napojení na trasu A3 ve Vršovicích novým bezmotorovým tunelem. Délka tunelu je cca 1200 metrů, tedy přibližně trojnásobek délky Žižkovského tunelu. Tunel by měl být propojen výtahem s Náměstím míru. Spojka má velký potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy. Cyklotrasa nabídne možnost objet centrum Prahy po jeho hranici s minimem spádů, vytváří tak komfortní alternativu trasám při břehu Vltavy, kde lze souvislou a kapacitní chráněnou cyklotrasu zřídit jen velmi obtížně a za cenu značných změn organizace dopravy. Propojení vytváří severojižní průjezd atraktivní pro téměř úrovňové spojení Karlína a Vršovic, návaznosti jižním směrem pokračují v podobě drážních stezek do Malešic i přes Kačerov až na jih Prahy jako celek. Vzhledem k tomu, že pro realizovatelnost tohoto záměru je třeba další prověření, nebyl tento úsek usnesením KCD v červnu 2016 navržen jako veřejně prospěšný záměr.

1.6 Cyklotrasa A6 (drážní stezka na Kladno)

Trasa vede v koridoru železniční trati na Kladno, a to od Vltavské po hranici Prahy. Trasa A6 vzniká fakticky přečíslováním z trasy A16, pouze v úseku Špejchar – Libeňský most jde o trasu A160. Tou je také trasa A16 na území Prahy 7 nahrazena.

Další popis a odůvodnění trasy je uvedeno v *Připomínce KCD k MPP*, v sekci *Veřejně prospěšné stavby – A6* na str. 27 - 30 dokumentu. Příprava cyklotrasy a její vedení jako veřejně prospěšné stavby je zásadní vzhledem k připravované rekonstrukci železniční trati na Kladno, kterou je nezbytné s drážní stezkou koordinovat. Stezka se uvažuje mimo území Středočeského kraje až do Kladna, čímž zajistí komfortní bezmotorové propojení dvou nepříliš vzdálených měst.

V úseku Vltavská – Výstaviště je trasa vedena v novém koridoru v souběhu s železniční tratí skrz rozvojovou oblast Bubny. Trasování v souběhu se železnicí zajistí napojení na nadřazenou trasu A2, nabízí výrazně vyšší atraktivitu a menší převýšení než vedení trasy v souběhu s ulicemi. Přípravu cyklotras je třeba koordinovat s plánovanou výstavbou v rozvojové oblasti.

1.7 Cyklotrasa A7

Cyklotrasa není navržena. Výhledově je toto číslo rezervováno pro nadřazenou trasu spojující v koridoru s malými převýšeními Hlubočepy, Braník, Krč (stávající A22), Spořilov, Zahradní Město, Strašnice, Hrdlořezy a Hloubětín.

1.8 Cyklotrasa A8

Cyklotrasa není navržena.

1.9 Cyklotrasa A9 (Severovýchodní cyklomagistrála)

Trasa se na Balabence odpojuje od trasy A5 a pokračuje víceméně v koridoru železniční trati na Lysou nad Labem po Horní Počernice, kde se napojuje na dálkovou cyklotrasu č. 19. Trasa byla studijně prověřena a následně začleněna do celoměstského systému v roce 2018. Téměř celá délka trasy je ve stávajícím systému vedena jako trasa A260, jedná se tedy pouze o přečíslování trasy, která se již v celoměstském systému nachází.

Stručný popis a odůvodnění trasy je uvedeno v *Připomínce KCD k MPP*, v sekci *Veřejně prospěšné stavby – A6* na str. 27 dokumentu. Jedná se o cyklotrasu nejvyššího řádu dle nově navržené specifikace, plnící v drtivé většině úseků současně rekreační a dopravní funkci a na kterých jsou dosahovány nebo se

předpokládají intenzity provozu v řádu několika tisíc cyklistů i chodců denně. Pro takové cyklotrasy je nezbytný nejvyšší standard kvality, zejména maximální oddělení cyklistů od motorové i pokud možno i od pěší dopravy, přímé trasování s minimem převýšení a minimum překážek jakéhokoliv druhu.

2 Úprava vedení okružní cyklotrasy A50

Popis změny

- Okružní cyklotrasa A50 se z větší části překládá do koridorů vedoucích na území Prahy.
- Západně od Zbraslavi se překládá přes Radotín do Řeporyjí a vyměňuje se s trasou A11, která je nově vedena od Zbraslavi na Černošice.
- V Řeporyjích vede trasa v souběhu s trasou A12, následně pak údolím Dalejského potoka k usedlosti Krteň a odtamtud pak severně do Chabů.
- Mezi Chaby a křižovatkou s trasou A33 nad Šárkou nahrazuje trasu A34. Trasa A34 je od Nebušic zkrácena po tuto křižovatku a úsek v ulici Poncarově jižně od Stodůlek je přečíslován na A340 (nebylo v komisí schválené mapě, oprava chyby v číslování trasy).
- Trasa A50 dále vede v koridoru trasy A33 do Přední Kopaniny a dále pak v koridoru podél plánované stavby Pražského okruhu do Suchdola.
- Při připravované mimoúrovňové křižovatce jižně od Přední Kopaniny je navrženo přeložení trasy A33 do blízkosti areálu letiště, vedení trasy A17 na letiště Václava Havla a trasa A164 propojující trasu A168 s Přední Kopaninou, a nahrazující část přeložené A33.
- V Suchdole trasa A50 vede v koridoru trasy A180, kterou nahrazuje, pokračuje koridorem Pražského okruhu přes Vltavu. Vedení trasy A180 v Suchdole se výrazně mění a vznikají trasy A182 a A183.
- Na pravém břehu Vltavy nahrazuje trasa A50 úseky tras A284 a A286, které propojuje v souběhu s Pražským okruhem. Nově je trasa A50 vedena podél Pražského okruhu až k ulici Ďáblické.
- Východně od ulice Ďáblické je trasa A50 vedena víceméně v souběhu s Pražským okruhem. V oblasti východně od Ďáblic a severně od Černého Mostu je navrženo rozsáhlejší doplnění tras celoměstského systému, které je popsáno v úpravě 23.1.
- Mezi Horními Počernicemi a Újezdem nad Lesy je trasa A50 převedena do přímější trasy, stávající vedení zůstává s číslem A500.
- V jihovýchodním a jižním sektoru Prahy se trasa A50 nepřekládá.

Odůvodnění

Okružní trasa A50 byla míněna původně jako aktualizace cyklotrasy 8100 - Pražské kolo. Trasa A50 byla z větší části navržena mimo území Prahy, a tudíž v zásadě nemohlo jít o realizovatelnou celoměstskou trasu.

Přeložení trasy A50 blíže Praze nabídne alternativní okruh kolem Prahy, který současně povede po pražském území, často nedaleko od Pražského okruhu, jehož obslužné cestní sítě a umělých staveb (např. severního mostu přes Vltavu) bude možné s výhodou využít. Trasa A50 má vedle dopravního významu i rekreační a turistický potenciál, neboť propojí cenná přírodní území na pražské periferii.

Předpokládá se, že trasa 8100 bude v úsecích mimo Prahu i nadále zachována, zvyšování komfortu překládáním z přetížených komunikacích nižších tříd na cyklostezky či bezmotorové komunikace, bude nicméně záležitostí Středočeského kraje.

Přeložka trasy A50 blíže městu má dopad na číslování některých stávajících páteřních a hlavních tras, a v některých místech byla vhodnou příležitostí k přehodnocení vedení celoměstských cyklotras v lokalitě.

Změny, které se dotýkají přetrasování A50 jsou zčásti odůvodněny v *Připomínce KCD k MPP*, zejména v oddílech věnujícím se cyklotrasám v kontaktu se severní sekcí Pražského okruhu.

2.1 Úsek A50 údolím Dalejského potoka nad Řeporyjemi

Přeložka údolím Dalejského potoka je částečně popsána v zadávací kartě cyklotrasy č. 2017/8-1 *A34 Krteň*. Investiční akce mezi Krtení a Chaby je realizovatelná díky městskému vlastnictví pozemků (stará cesta). Vedení cyklotrasy v tomto koridoru využívá relativně příznivé sklonové poměry k překonání značného převýšení mezi Řeporyjemi a Zličínem. Vedení trasy je zde žádoucí stabilizovat i proto, že je oblast určena k zástavbě a připravuje se na ni územní studie.

2.2 Trasy východně od letiště

Stručný popis a odůvodnění trasy je uvedeno v *Připomínce KCD k MPP* , s. 43. Připravované rozšíření letiště a výstavba SOKP v severní části ruší přímé bezmotorové spojení Prahy s letištěm. Současně jsou tyto záměry příležitostí ke zřízení nových bezmotorových propojení, včetně využití technických komunikací budovaných v souběhu se SOKP. Letiště Praha též uvažuje o zřízení vyhlídkového okruhu ve svém okolí.

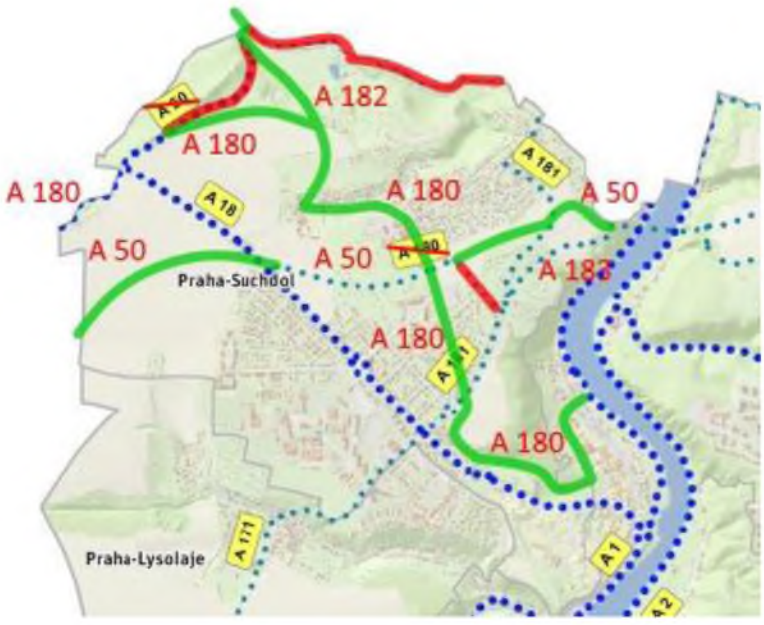
Trasy A17 a A168 jsou v prostoru letiště převedeny do polohy odpovídající budoucímu umístění železničního terminálu.

Změny trasování jsou v souladu s „Bezmotorovým generelem“ MČ Praha 6 z roku 2016.

2.3 Trasy v Suchdole

Vedení trasy A50 koridorem Pražského okruhu si vyžádalo úpravy trasování dalších hlavních cyklotras. Částečně jsou odůvodněny v *Připomínce KCD k MPP*, s. 44. (včetně požadavku na veřejnou prospěšnost záměru). Připravovaná výstavba SOKP v severní části vytváří příležitost ke zřízení nových bezmotorových propojení. Stávající řešení nepokrývá všechny potřebné bezmotorové vazby.

Změněná trasa A180 spojuje nově Sedlec se Suchdolem údolím potoka nabízejícím zde nejpřijatelnější sklonové poměry. V údolí byla v roce 2017 postavena cesta. Trasa dále pokračuje ulicí Suchdolskou a přes Kozí hřbety směrem na Horoměřice, zde je aktuálně vyznačena trasa A18. Do Tichého údolí vede odbočná trasa A182.



2.4 Doplnění trasy A50 podél Pražského okruhu severně od Čimic

Vedení trasy A50 koridorem Pražského okruhu si vyžádalo úpravy trasování dalších hlavních cyklotras. Částečně jsou odůvodněny v *Připomínce KCD k MPP*, s. 44, a to stejně jako trasy v Suchdole, tedy potřebou doplnit chybějící bezmotorové vazby.

2.5 Přeložka trasy A50 mezi Horními Počernicemi a Klánovickým lesem

Přeložka trasy A50 se provádí západním směrem, do přímějšího koridoru staré cesty mezi Čertousy a Újezdem nad Lesy přes lokalitu V jezerech. Trasa kříží dálnici D11 novou lávkou, u které již probíhá příprava na žádost MČ Praha 20. V koridoru stávající trasy A50 nebude po výstavbě MUK Beranka možné dosáhnout stávajícího komfortu a plného oddělení cyklistické dopravy od IAD, zůstává zde tedy trasa nižší kategorie.

3 Trasa A113 Slivenec - Řeporyje

Popis změny

Trasa A113 je ze Slivence nově vedena do Řeporyjí přímo, koridorem staré cesty. Dosavadní trasa směrem k Ořechu je nadále vedena jako A115.

Odůvodnění

Přeložka byla navržena v zadávací kartě TSK 2017/12 *A113/A114 Hlubočepy – Řeporyje*. Akci připravuje MČ Praha – Slivenec, bude se postupovat podle projektové dokumentace vyhotovené městskou částí. Trasa povede částečně v koridoru ulice K Austisu a pak po starých cestách, převážně v majetku města. Doplnění trasy bylo navrženo také v Připomínce KCD k MPP (s. 54).

4 Přeložky a přečíslování tras v Holešovicích

Popis změny

- Ruší se západní větev trasy A161 od Bubenského nábřeží po ul. Vrbenského.
- Trasa A161 se přečíslovává na A311
- Trasa A160 západně od Výstaviště se přečíslovává na A165 a prodlužuje Jankovcovou ulicí k trase A1.

(Změna trasy A16 na A160 a trasa A6 byly popsány u změny č. 1).

Odůvodnění

Změny těsně souvisí s návrhem trasy A6 podél trati na Kladno v rozvojové oblasti Bubny. Vedení podle generelu zajišťuje logická a maximálně přímá propojení jednotlivých tras. Trasa A161 je přečíslována na A311, protože vede severojižním směrem paralelně s trasou A31 v Bubenské ulici.

Návrh celoměstského systému se zde odlišuje od Připomínky KCD k MPP (s. 29) v tom, že nenavrhuje všechny trasy doporučené v Připomínce. Ta navíc v transformačním území doporučuje zřídit propojení vedení podél železniční trati na Kralupy a propojení osou rozvojové oblasti od železničních tratí přes holešovické nádraží k Vltavě, které je třeba územně zajistit, nemají ale celoměstský význam.

5 Prodloužení A204 na hranici Prahy

Popis změny

Trasa A204 mezi Cholupicemi a Dolními Břežany se prodlužuje po hranici Prahy na okraj Dolních Břežan do ulice Ke Kapličce.

Odůvodnění

Zajišťuje plné propojení trasy A204 se středočeskou trasou 19A a dovoluje městu podílet se na případné investici cyklotrasy v úseku na hranici Prahy.

6 Přeložka trasy A215 u Lhotky

Popis změny

Trasa A215 mezi ul. Libušskou a Kunratickým lesem se překládá z ulic Jalodvorská a K zelené louce do souběhu s ulicí Trnkovou.

Odůvodnění

Přeložka trasy byla navržena v zadávací kartě TSK 2016/13b *A215 Modřany - Kunratice*. Trasa tak, jak je zakreslena v současném celoměstském systému, se vyznačuje cca 10metrovým ztraceným spádem při vedení údolím Kunratického potoka. Výhodou nového trasování je také návaznost na trasu A420 a Kunratice ve výškové úrovni cca 285 m, stávající vedení umožňuje spojení Kunratic a Kamýka opět pouze se ztraceným spádem. Namísto vedení trasy jednosměrnou ulicí Trnkovou je možné zřídit bezmotorovou cestu podél plotu areálu Akademie věd.

7 Změny cyklotras v oblasti Jižního Města

Změny generelu na Jižním Městě vycházejí z následujících podkladů:

- „Generel cyklistické dopravy městské části Praha 11“ (zpracovatel ing. Syrový, 2007)
- Zadávací karty na investiční akce TSK č. 2017/04-7, 2017/04-10 (trasa A22), 2017/7 (trasy A227 a A219), 2017/09-8 (Tomčíkova - Chodov), 2017/18 (lávka před D1 u Opatova), 2017/22 (lávka Kačerov - Roztyly), které navrhují dílčí aktualizace celoměstského systému cyklotras na území Prahy 11.
- Stezka podél ulice U Kunratického lesa – doporučení dopravní komise MČ Praha 11 dne 9. 2. 2016.
- Návrh cyklotrasy MČ Praha-Šeberov mezi ul. K Trníčku a Na Jelenách.

- Návrh sítě tzv. Významných cyklotras v návrhu Metropolitního plánu určený ke společnému projednání.
- Projednávání cyklotras na dopravní komisi MČ Praha 11.

7.1: Korekce vedení trasy A22 v centrálním parku Prahy 11

Přeložka trasy do polohy odpovídající probíhající revitalizaci parku, která již byla částečně realizovaná v terénu.

7.2: Napřímení trasy A22 a přeložka přemostění přes D1

Napřímení a zkrácení trasy. Vedení trasy mimo frekventované koridory v blízkosti OC Chodov – zde zůstává místní trasa. V koridoru mezi ul U Kunratického lesa a Roztylská se předpokládá investiční akce – zřízení cyklostezky oddělené od stávajících pěších komunikací. Součástí změny je nutné doplnění návaznosti na stávající trasu A215. Existující trasa A22 včetně vedení po lávce přes D1 u OC Chodov zůstává jako místní trasa.

Dále se zde navrhuje zkrácení trasy A22 vedením přes D1 do ulice U kolonie. Metropolitní plán i „Generel cyklistické dopravy městské části Praha 11" zde nabízí vedení lávky v několika polohách, a to včetně té v aktuálním generelu. Na základě zadávací karty 2017/18 byla zahájena příprava lávky v této poloze. Územní studie na prostor Opatov – Na jelenách, realizovaná ve druhé polovině roku 2018 předpokládá vedení lávky podle generelu, problémem pro brzkou realizaci je zde ovšem nevyřešená pozemková držba. Výsledná poloha lávky by každopádně měla naplnit co nejlépe funkci pěšího i cyklistického spojení Jižního Města I a II.

Napřímení trasy včetně prověření majetkoprávních vztahů je řešeno v zadávací kartě 2017/18 *Nadlimitní akce – Lávka přes D1 Opatov a návaznosti.*

7.3: Trasa A216 podél ulic U Kunratického lesa a Na Jelenách po ul. Jurkovičova

Návrh na cyklostezku podél ulice U Kunratického lesa byl diskutován v dopravní komisi Prahy 11 a dne 9. 2. 2016 bylo k části záměru přijato usnesení č. 6: *Komise doporučuje RMČ P11, aby projednala možnosti realizace cyklistické stezky podél ul. U Kunratického lesa a Kunratické spojky dle návrhu Mgr. Blažka, PhD. Mgr. Blažek, PhD. Zašle členům komise návrh vedení cyklostezky v této lokalitě.*

Cyklostezka je navržena v koridoru severovýchodně od ulic U Kunratického lesa a Na Jelenách. U čerpací stanice Agip překřížení na jižní stranu a pokračování dle studie MČ Praha – Šeberov. Křížení přes D1 je v místě lávky uvažované v konceptu Metropolitního plánu a v přímé návaznosti na již existující cyklostezku. Společně s č.5 vytváří jižní obchvat Jižního Města, na který může být výhledově přeložena dálková cyklotrasa Greenway Praha - Wien.

Cyklostezka podél ulice Na jelenách je navržena také v konceptu územní studie pro oblast Opatov – Na jelenách.

Pozn. Stávající trasa A216 je přečíslována jako prodloužení trasy A430.

7.4: Trasa A427 Opatov – Šeberov

I na tuto trasu se vztahuje usnesení dopravní komise č. 6 ze dne 9. 2. 2016. Vedení trasy reflektuje projekt cyklostezky od ul. V Trníčku a návaznost k Opatovu nabízí s pomocí lávky na A22 v jižní poloze. Z pohledu celoměstského systému je tato trasa žádoucí tím, že zajišťuje spojení od metra Opatov jižním směrem.

Koncept územní studie pro oblast Opatov – Na jelenách předpokládá vedení cyklostezky podél ulice Chilské, vedení je možné i novou zástavbou oblasti Na jelenách.

V zásadě se jedná o prodloužení trasy A227. Trasa byla přečíslována na A427, aby mohla pokračovat i jižně od trasy A22 a severně od trasy A23 (viz úpravy na Praze 4).

7.5: Trasa A216 Euklidova – Jurkovičova

Trasa vede z větší části po stávajících cestách, částečně již i vyznačených, dokončuje jižní obchvat Jižního Města a napojuje jej na Petrovice (A23, A44) trasou s minimálním spádem, který je pro jízdu na kole velmi komfortní. Na území Petrovic vyžaduje investiční akci.

7.6: Přeložka A216/A430 v Milíčovském lese

Stávající trasa A216 (v návrhu přečíslovaná na A430) na již existující a užívanou, pohodlnější cestu, vyhýbající se obtížně řešitelnému úseku pěšiny na jihovýchodním okraji Milíčovského lesa.

7.7 : Přeložka trasy z Blatenské do koridoru jižně od Ryšavého

Návrh ze zadávací karty 2017/09-8 překládá celoměstskou cyklotrasu A223 do koridoru jižně od ulice Ryšavého, kde jsou pro vedení cyklistické dopravy příznivější sklonové poměry. Křížení ul. Ryšavého v blízkosti okružní křižovatky s ul. Pod Chodovem se předpokládá jako mimoúrovňové.

Stávající trasa včetně uvažované cyklostezky mezi ul. Komárkovou a Hrdličkovou zůstává jako místní trasa.

Současně je trasa v tomto koridoru nově vedena jako páteřní s číslem A41, vedená v logickém souběhu dopravní osy centrum – Pankrác - Jižní Město. Stávající trasa A41 je ponechána jako A411.

7.8: Přeložka trasy A225 do ulice Pod Chodovem

Návrh odpovídá záměru z Metropolitního plánu, a prodlužuje přímou trasu podél ulice Mírového hnutí až kolem OC Chodov ke stávající A22 u polikliniky Šustova. Vzhledem k předpokládané stavební náročnosti záměru je trasa chápána spíše jako výhledové řešení.

7.9: Doplnění tras na Starém Spořilově

Návrh nové trasy (s adaptovaným číslem A227) stabilizuje užívané průjezdy starým Spořilovem, které mají význam propojení mezi čtvrtěmi (Budějovická – Chodovec a Michle – Chodov). Trasa potvrzuje také cyklistický průjezd podél ulice Türkovy pro přípravu zakrytí ulice Spořilovské.

Propojka mezi ul. Sliačskou a lávkou na Roztyly (zde též použito č. A227), je navržena v rámci ZK TSK 2017/09-8 *A411/A223 Tomčíkova – Pod Chodovem*.

7.10: trasa A228 v Hostivařském lesoparku

Spojka uzavírá okruh kolem Jižního města a propojuje rekreační oblast kolem Hostivařské přehrady s cyklotrasou A225 v údolí Košíkovského potoka.

8 Přeložka trasy A44 v Petrovicích

Návrh překládá trasu A44 z ulice Edisonovy do ulice Ampérovy. Je to koridoru, ve kterém již trasa byla vyznačena, jedná se tedy pouze o technickou korekci.

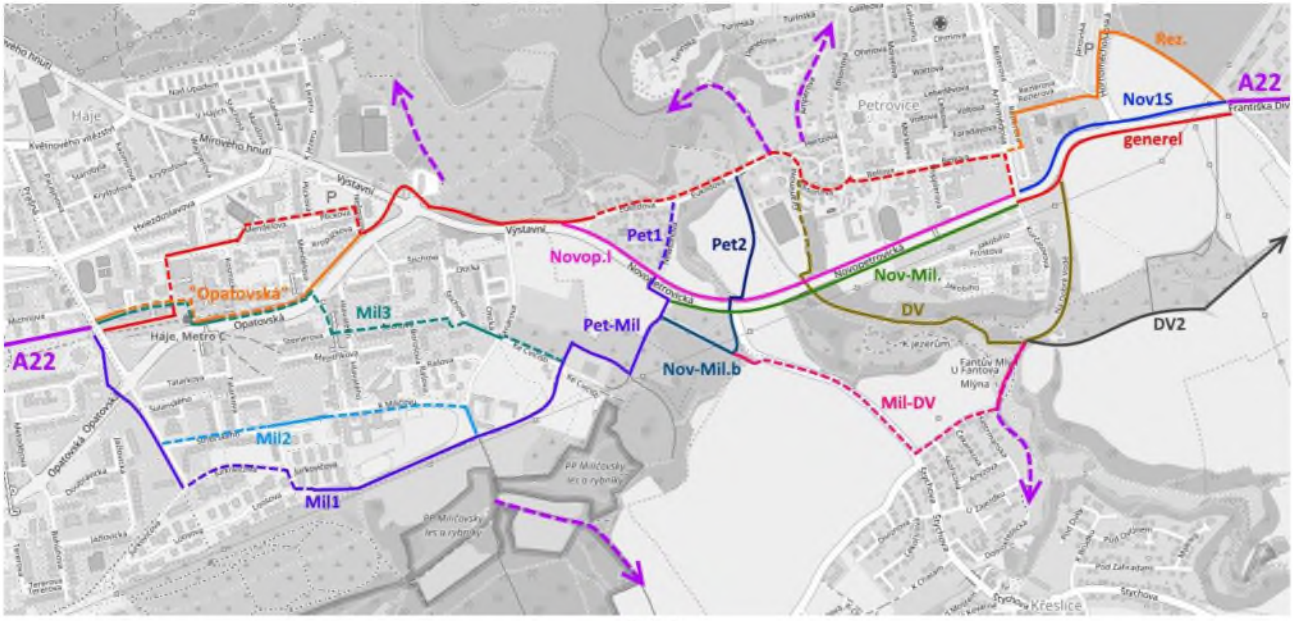
Poznámka k vedení cyklotras mezi Jižním Městem, Petrovicemi a Uhříněvsí

Pro případné další aktualizace systému či návrh nového generelu v této oblasti je třeba znovu důkladně posoudit vedení cyklotras v celém prostoru mezi Hájemi (metro), Petrovicemi, Křeslicemi a Uhříněvsí tak, aby zejména východozápadní páteřní cyklotrasa protínající zaříznuté údolí Botiče (A22) vedla koridorem optimalizovaným co do převýšení a sklonu. Současné vedení trasy A22 (podél ulice Výstavní a přes staré Petrovice) je v tomto směru značně nevyhovující.

V Připomínce KCD k MPP je navrženo vedení východozápadní trasy v koridoru Novopetrovické ulice, s následujícím zdůvodněním:

Trasa v koridoru ulice Novopetrovické nabízí překonání údolí Botiče mezi výšinami Jižního města a sídliště Petrovice s převýšením zmenšeným asi o 10 m oproti trase A22 a mírnějším sklonem. Přináší tak do území z hlediska cyklistické dopravy zásadní přidanou hodnotu. Trasu je v převážné většině úseků možné realizovat cyklostezkou souběžnou s ulicí, v některých úsecích bude úprava nicméně vyžadovat rozsáhlejší zemní práce. Také se nerealizuje plně na městských pozemcích. Z těchto důvodů by bylo žádoucí zařazení záměru jako veřejně prospěšné stavby, s ohledem na nízký stupeň prověření to ale není navrženo. Dokončená trasa plní funkci trasy A22. I v minimální podobě, kdy by byla trasa realizována pouze zřízením integračních opatření, je v MPP žádoucí zdůraznit zde význam trasy pro cyklodopravu a potřebnost cykloopatření jakéhokoliv druhu.

Další možnosti vedení tras zde nastiňuje zadávací karta TSK č. 2017/04-10 *A22 Euklidova – Dopplerova*, na s. 28. a 29., viz obrázek.



9 Drážní stezky v Michli

Návrh doplňuje významné cyklotrasy v podobě drážních stezek, které mají značný dopravní i rekreační potenciál a výrazně zlepšují bezmotorovou prostupnost jinak komplikovaně prostupného území. Pro některé drážní stezky v této oblasti bude v roce 2019 MČ Praha 4 zadána studie proveditelnosti.

9.1 Trasa A223

Trasa A223 je v současnosti vyznačena, částečně v koridoru trasy A421 v systému. Nově je trasa vedena v koridoru ulice Michelské, kterým již v současnosti jedním směrem vede. Jedná se o napřímení návaznosti na stávající úsek trasy A23. Částečně je využit koridor trasy A421, která se překládá do koridoru drážní stezky (viz dále).

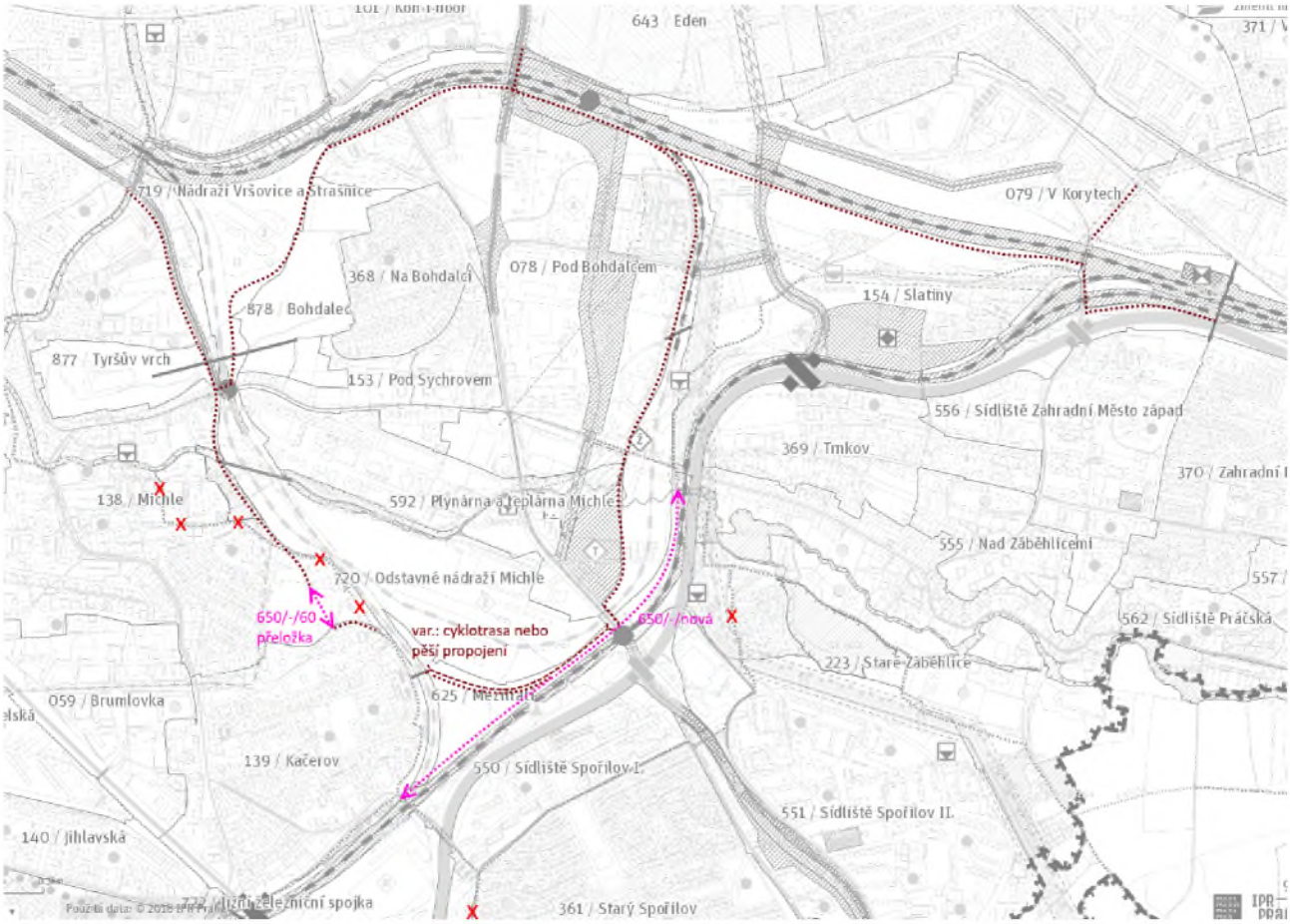
9.2 Trasa A42 na Kačerově

Vedení trasy je přeloženo do železničního zářezu. Cyklotrasa A42 zde prochází sedlem mezi Kunratickým potokem a Botičem a vestibulem stanice metra Kačerov. Vedení po stávajících chodnících znamená stoupání do nadmořské výšky 248 m a nutnost řešit obtížný průchod autobusovou zastávkou navazující na vestibul metra. Vedení trati ve svahu dovolí posunout vrchol stoupání do nadmořské výšky 235-240 m při současném zmenšení sklonu zejména ve stoupání od Kunratického potoka.

Přeložka byla navržena v zadávací kartě TSK 2017/10-2 *A42 Labuť – Chodovská*. Jedná se o výhledové vedení tras A42 a A421 v maximálně komfortním koridoru v souběhu s železniční tratí Braník – Kačerov – Záběhlice. Trasování zajistí optimální sklonové poměry, přímost a zrychlení cyklistické dopravy v tomto koridoru. Přeložka je navržena také v Připomínce KCD k MPP (s. 32-33). V obou případech je navržena rozsáhlejší přeložka trasy, již od křižovatky s Jižní spojkou. V rámci tohoto odůvodnění lze doporučit zapracování delšího souběhu trasy s železniční tratí dle zadávací karty a Připomínky KCD k MPP (obr. vpravo přejatý z Připomínky).

Souhrnné schéma pro oblast Bohdalce a Slatin

Souhrnné schéma z Připomínky KCD k MPP je přiloženo jako podrobnější podklad pro zákres jednotlivých změn v této oblasti dle komentářů níže.



9.3 Trasa A42 východně od Bohdalce

Trasa A42 je přeložena do východnější polohy, která vede v souběhu s železniční tratí a dále eliminuje převýšení na této trase. Přeložka je navržena v zadávací kartě TSK 2017/10-2 *A42 Labuť – Chodovská*. Stávající vedení trasy se ponechává jako hlavní trasa A427, trasa A234 přes Slatiny se zkracuje po napojení na A42. Připomínka KCD k MPP reflektuje tento návrh a může sloužit jako podklad pro zákres.

9.4 Přeložka trasy A421 do podoby (částečné) drážní stezky

Trasa A421 je přeložena z uliční sítě do v souběhu s železniční tratí, čímž se omezují převýšení na této trase. Přeložka je navržena v zadávací kartě TSK 2017/10-2 *A42 Labuť – Chodovská*. Koncept MPP verze 4.2. pokrývá tuto trasu v jižní části, kde je vedena ulicemi Na záhonech a Krajová. Připomínka KCD k MPP toto trasování využívá a zlepšuje sklonové poměry na trase využitím v MPP uvažované prostupnosti přes plánovaný developement v ulici Pekárenské.

9.5 Tangenciální trasa A423

Nová trasa je navržena od trasy A42 přes Slatiny do ulice V Korytech a dále směrem do Malešic. Odůvodnění pro trasu v celé délce je uvedeno ve zvláštní kapitole. Vedení trasy přes Slatiny je v souladu s návrhem trasy v konceptu MPP verze 4.2. Připomínka KCD k MPP jej pouze doplňuje o chybějící přímé propojení k trase A42 v souběhu se železniční tratí.

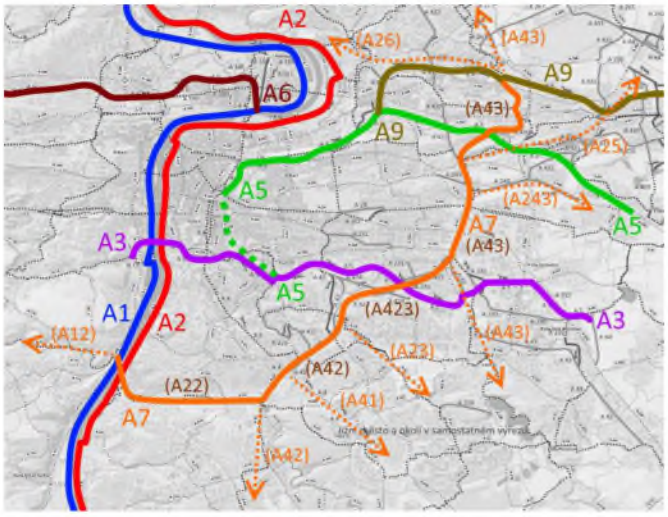
9.6 Drážní stezka A424

Jedná se o výhledové řešení drážní stezky po jižní hranici drážního areálu. Cílem vyznačení trasy v systému je především požadavek na zachování nebo budoucí vytvoření koridoru pro tuto bezmotorovou cestu. Připomínka KCD k MPP reflektuje tento návrh a může sloužit jako podklad pro zákres.

10 Trasa A423 Spořilov - Strašnice - Malešice

Jedná se o tangentu propojující oblast Kačerova přes Slatiny s Malešicemi. Trasa spojuje trasy A42 a A43 koridorem bez větších převýšení.

Společně s trasami A22, A42 a A43 vzniká ucelený jihovýchodní obchvat širšího centra Prahy propojující radiální trasy A1, A2, A41, A42, A3, A5 a A9 ve sklonově málo náročném koridoru, realizovatelná převážně jako bezmotorová cesta, a tedy s obrovským potenciálem pro dopravní i rekreační využití. Trasa nebyla v návrhu KCD z června 2018 navržena jako nadřazená, lze pro ni ale uvažovat výhledově číslo A7.



Vedení trasy A423

Trasa se odpojuje od A42 před Slatinami, krátkým novým úsekem v souběhu se železniční tratí. Vedení trasy přes Slatiny je v souladu s návrhem trasy v konceptu MPP verze 4.2. Trasa pokračuje koridorem ulice V korytech a dále krátkou propojkou k drážní promenádě A3.

Mezi Průběžnou a ul. Na Padesátém prochází trasa koridorem mezi ulicemi Nedvězská a Žernovská, s ohledem na výškové poměry v co nejnižší niveletě. V Připomínce KCD k MPP je doporučené propojení vedeno přímo ulicí Nedvězskou. Nejvhodnější vedení trasy zde je na další prověření, formulace pravidel pro celoměstský systém cyklotras zde ovšem nabízí flexibilitu v tom, že vedení trasy v zeleném koridoru mezi ulicemi dovoluje např. i využití ulice Nedvězské.

11 Přeložka trasy A231

Trasa A231 se překládá do polohy ulicí Ruskou a Dubečskou. Trasa v současnosti vede mezi Bělocerkevskou a drážní promenádou v souběhu s jinými trasami (A42 a A237/A3). Upravené trasování zajišťuje napojení Zahradního Města na trasu A423, vede ulicí Ruskou, jako místní osou území a zajišťuje spojení Strašnic a Vinohrad. V předchozí aktualizaci generelu byla trasa A231 takto částečně vedena.

12 Přeložka trasy A24 do ul. Izraelské

Trasa A24 se překládá do sklonově výhodnějšího a kratšího trasování ulicí Izraelskou. Ve Vinohradské ulici zůstává trasa A232. Trasa po průchodu terminálem veřejné dopravy výhodně navazuje na uvažované pokračování v severním přidruženém prostoru Vinohradské, vedení trasy v PP směrem do Vinohradské ulice by zde bylo technicky mnohem obtížněji realizovatelné.

13 Drážní stezka do Uhříněvsi (A43)

Je navržena drážní stezka v koridoru trasy mezi trianglem Rybníčky a ul. Podleskou v Uhříněvsi. Trasa je zprvu vedena ulicemi Za drahou, U branek a Dolnoměcholupská, následně v koridoru severovýchodně od železniční trati, v průmyslovém areálu při Kutnohorské ulici s využitím ulic Za zastávkou, Brdská a Středohorská.

Jedná se o doplnění drážní stezky do koridoru trasy na Benešov, v zásadě o obdobu Severovýchodní cyklomagistrály. Zde jde o prodloužení Vršovické drážní promenády, zajišťující propojení oblasti Uhříněvsi s centrem Prahy nejkratší trasou s minimálními sklony.

14 Cyklotrasa podél Hostivařské spojky

Připravovaná Hostivařská spojka vytváří nové silniční spojení a slouží jako kapacitní přivaděč k Městskému okruhu pro oblast Měcholup a Hostivaři. Návrh doplňuje do koridoru trasu celoměstského významu, důvodem je zejména jasná deklarace požadavku na kvalitní bezmotorové řešení této dopravní stavby.

14.1 Úsek mezi MO a Kutnohorskou (přeložka A230)

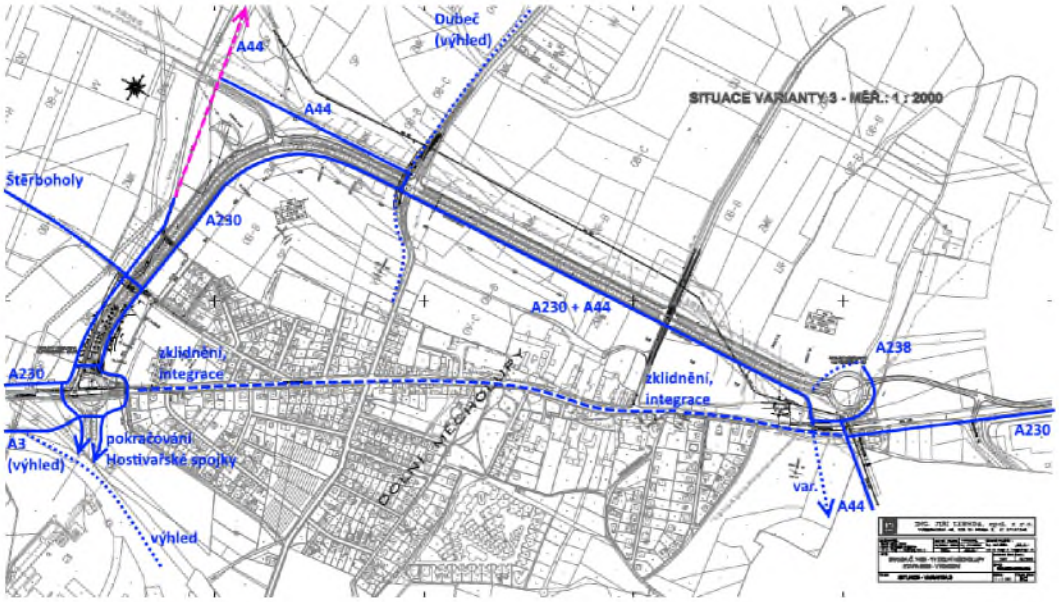
Podél Rabakovské ulice vede v současnosti částečně cyklostezka. Trasa ji nově propojuje jednak východním směrem ulicí Ke Kablu ke Kutnohorské ulici s přímou návazností na (opět již existující) cyklotrasu A44, jednak směrem západním, do přímo navazujícího koridoru severní větve Městského okruhu (navržená trasa A43). Návrh současně doporučuje přímé vedení trasy v koridoru Rabakovské skrz MUK Rybníčky na místo směrově a výškově nevýhodného trasování severovýchodně od MUK.

Pro zařazení do systému je využito prodloužení trasy A230, přičemž stávající úsek trasy v Kutnohorské ulici je přečíslován na pokračování trasy A232 a krátký úsek mezi ulicí V Olšinách a Černokosteleckou je duplikován trasou A43 a vyřazen.

14.2 Obchvat Dolních Měcholup (přeložka A44)

Pokračování obchvatu je navrženo v jižním a západním PP Hostivařské spojky tak, aby stezka vedla pro hranici uvažované zástavby Dolních Měcholup, v přirozeném koridoru zeleného ochranného pásu komunikace. Zřízení trasy umožní přeložit část stávající cyklotrasy A44 vedenou přes Dolní Měcholupy komplikovaně uliční sítí a se ztraceným spádem a navazujícím stoupáním (klesání do údolí Měcholupského potoka).

Zadání úseku je podrobněji popsáno v zadávací kartě 2017/15-9 *A230 Průmyslová (A430) – U starého nádraží (A22)*, kde je navržen jako přeložka trasy A230. Rozsah bezmotorových tras definuje zákres do projektu obchvatu Měcholup níže (převzato ze ZK 2017/15-9). Rozdílem je zde ponechání A230 v koridoru Kutnohorské dle návrhu 6/2018). Stávající trasa A43 je částečně převedena na trasu A236 do Hostivaře, částečně ponechána jako místní trasa.



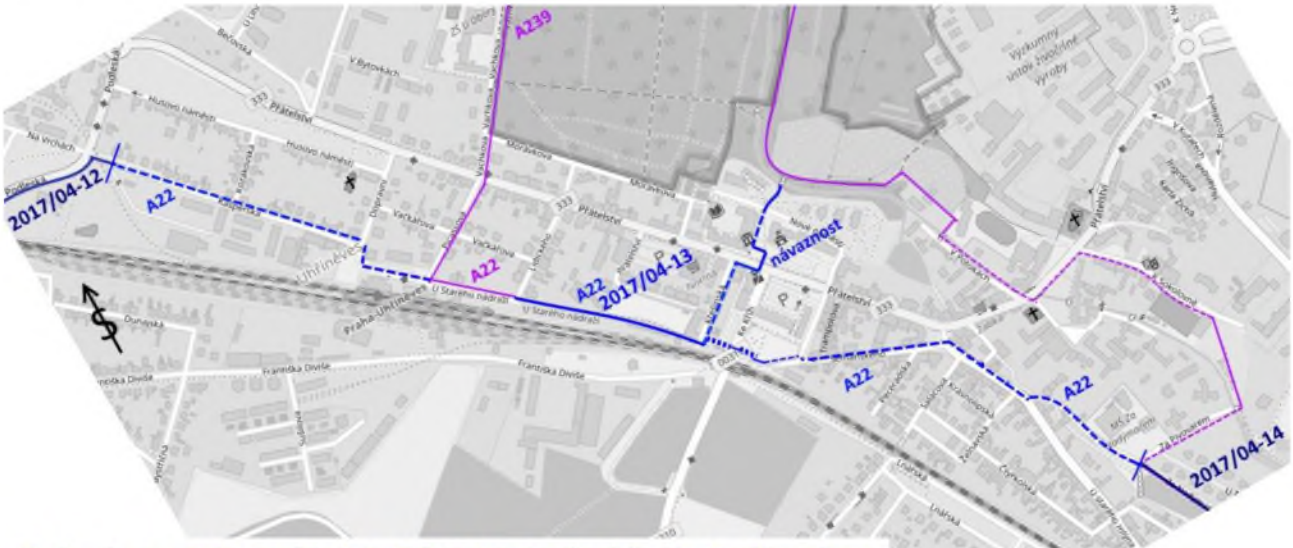
14.3 Trasa A448 Netluky - Malešice

Třetím úsekem v souběhu s Hostivařskou spojkou je propojení ulice Kutnohorské a ul. Bečovskou v návaznosti na bezmotorovou cestu jižně od Podleského rybníka (trasa A239). Trasa zde využívá koridor staré cesty v majetku města a další veřejné pozemky.

Čtvrtým úsekem je trasa vedená po tělese Hostivařské spojky Jižně od Podleského rybníka. Trasa by zde vyžadovala zřízení bezmotorové cesty po přemostění Říčanského potoka a mokřadu pod Netluky, v Připomínce KCD k MPP nebyla navržena s tím, že je možné i trasování po stávajících cestách přes Netluky.

15 Přeložka trasy A22 v Uhříněvsi

Trasa A22 se v Uhříněvsi překládá z ulice Přátelství do ulic U starého nádraží a Semanského, s využitím lávky přes ul. Ke kříži, připravované MČ Praha Uhříněves. Silně frekventovaná ulice Přátelství tvoří pro cyklodopravu zásadní bariéru a není vhodná pro vedení páteřní trasy A22 ani po dostavbě stavby Pražského okruhu 511 a Hostivařské spojky. Přeložka trasy je navržena v zadávací kartě TSK 2017/04-13 *A22 Podleská – Za pivovarem*. (viz obr).



Vedení trasy A22: zadání 2015/04-12, Podleská - Za Nadýmačem

16 Přeložka trasy A440 u Hájku

Trasa A440 se překládá ze silnice do koridoru staré cesty (pozemky ve vlastnictví Prahy). Na severu je přímá návaznost na již vyznačený úsek, ve střední části byla část stezky v přeložené trase vybudována MČ Praha - Uhříněves v roce 2018, včetně návaznosti na Hájek. V jižní části je vedení trasy součástí návrhu bezmotorových tras zřizovaných kolem stavbu Pražského okruhu 511, popsané v Připomínce KCD k MPP (s. 34 a dále).

Připravovaná výstavba stavby Pražského okruhu č. 511 přetíná řadu existujících bezmotorových propojení, nebo značně snižuje jejich komfort a je nezbytné celoměstský systém cyklotras přizpůsobit možným náhradním trasám.

17 Trasa Dubeč – Koloděje – Rohožník – Jirny (A249 a A449)

Cyklotrasa je vedena v koridoru starých cest, převážně ve veřejném vlastnictví. Mezi Dubčí a Kolodějemi a mezi Kolodějemi a Rohožníkem vytváří alternativu trase v koridoru stávající silnice. Mezi Koloději a trasou A440 se již připravuje cyklotrasa po tzv. Prostřední cestě. Trasa A449 propojuje Rohožník a Jirny, kritickým místem na ní je křížení železniční trati na Úvaly v místě staré cesty a nelegálního přechodu přes trať.

18 Trasa z Nové Dubče k Dolním Počernicím (A241)

Jedná se o další z tras využívajících veřejnou pozemkovou držbu. Trasa je současně propojením Nové Dubče na uvažované výhledové vedení trasy A44. Vedení trasy současně formuluje požadavek na zřízení bezmotorové vazby přes budoucí MUK Pražského okruhu a Štěrboholské radiály, která je zde potřebná pro zlepšení prostupnosti území.

19 Trasa Běchovice - Klánovice - Jirny (A259 a A257)

Jedná se o další z tras využívajících veřejnou pozemkovou držbu, konkrétně starou cestu mezi Běchovicemi a Jirny. Klánovickým lesem a Klánovicemi vede trasa po stávajících cestách (Nové Dvory a Všestarská), napojení na Běchovice a Jirny je třeba řešit stavbou nových stezek, částečně na území Středočeského kraje. Vedení trasy východně od Běchovic současně formuluje požadavek na zřízení bezmotorové vazby přes budoucí odbočku vysokorychlostních tratí, která je zde potřebná pro zachování prostupnosti území.

20 Trasa Hrdlořezy - Prosek (A422 jih)

Jedná se o mezičtvrťové propojení cyklotras A25, A26 a A27, jmenovitě jde o přímé spojení Hrdlořez a Vysočan a dále Vysočan a Proseka. Obě spojnice vedou přibližně v koridoru historických cest. Většina trasy je sklonově náročná, jedná se ale o doplnění přímých spojení mezi čtvrtěmi nejkratší možnou spojnicí. Z Hrdlořez trasa stoupá v koridoru stávající dálkové trasy č. 1. Ve Vysočanech má trasa význam jako (zde sklonově přijatelné) propojení nádraží Libeň a Vysočany, jakož i napojení cyklotrasy A26 na nádraží Vysočany a stanici metra Vysočanskou. Trasa také příčně propojuje radiální cyklotrasy a může být využita jako dočasná sběrná trasa při postupné realizaci nadřazených tras. Mezi starým Prosekem a Střížkovem slouží trasa jako centrální průjezd přes sídliště, navazující na nástupovou trasu A265 (Prosecká ul.). Trasa má tedy význam ve svých jednotlivých segmentech, byť například pro spojení Hrdlořez a Střížkova bude užíván spíše koridor trasy A43.

Severně od trasy A27 je číslo trasy A422 použito k přečíslování úseků stávajících cyklotras A28 a A289 (viz také změna 23.1).

21 Drážní stezka Jarov – Malešice – Jahodnice (A243)

Prodloužení trasy A243 je navrženo v koridoru drážní stezky, s využitím příznivých sklonových poměrů pro propojení Vinohrad a Žižkova s krajinným rozhraním, a to jižně od sklonově náročného meandru Rokytky mezi Kyjemi, Hrdlořezy a Hloubětínem. Trasa využívá koridoru při bývalé železnici na nákladové nádraží Žižkov, a dále koridor severně od železniční trati z Malešic do Běchovic, ve kterém již užívaná bezmotorová cesta částečně existuje. U Průmyslové ulice se od trasy odpojuje spojka do Kyjí A431 (viz dále).

Trasa je navržena v konceptu Metropolitního plánu 4.2. pod názvem "*Cyklotrasa na Nákladovém nádraží Žižkov*".

Pozn. Souběh s trasou A240 v ulici Českobrodské je jen zdánlivý, u Českobrodské ulice se jedná o trasu, která by měla mít buď charakter integrace a trasy v kontaktu se zástavbou Kyjí. Trasa A240 byla provizorně vyznačena jako místní propojka v přidruženém dopravním prostoru Českobrodské ulice. Trasa A243 má mít charakter drážní stezky.

22 Úprava cyklotras na Černém Mostě a v Kyjích (A43, A266, A431 a A439)

Na Černém mostě a v blízkém okolí je navrženo přehodnocení stávajících cyklotras a zvýšení jejich hustoty v poddimenzované oblasti. Principem je náprava schématu v duchu roštového systému tras analogicky ke

čtvrtím blíže středu města. Do celoměstského systému se doplňují spojení, která jsou v některých případech již částečně realizována a fungují jako místní trasy.

22.1 Trasa Kyje - Rajská zahrada - Kbely (A431)

Jedná se o novou hlavní celoměstskou trasu propojující drážní stezku A243 (viz bod 21) s Kyjemi trasa A5, železniční zastávka), metrem Rajská Zahrada a dále pokračováním do Kbel (současná místní trasa Kb-Ky). Trasa zajišťuje jednak přímé propojení zastávky Kyje s Jiráskovou čtvrtí a dál směrem na Malešice, jednak spojení Kyjí a Kbel. Trasování je provedeno skrze funkční lokální centra, tedy staré Kyje, polikliniku Kyje a centrum služeb u metra Rajská Zahrada.

22.2 Trasy přes sídliště Černý Most II (A44, A266 a A439)

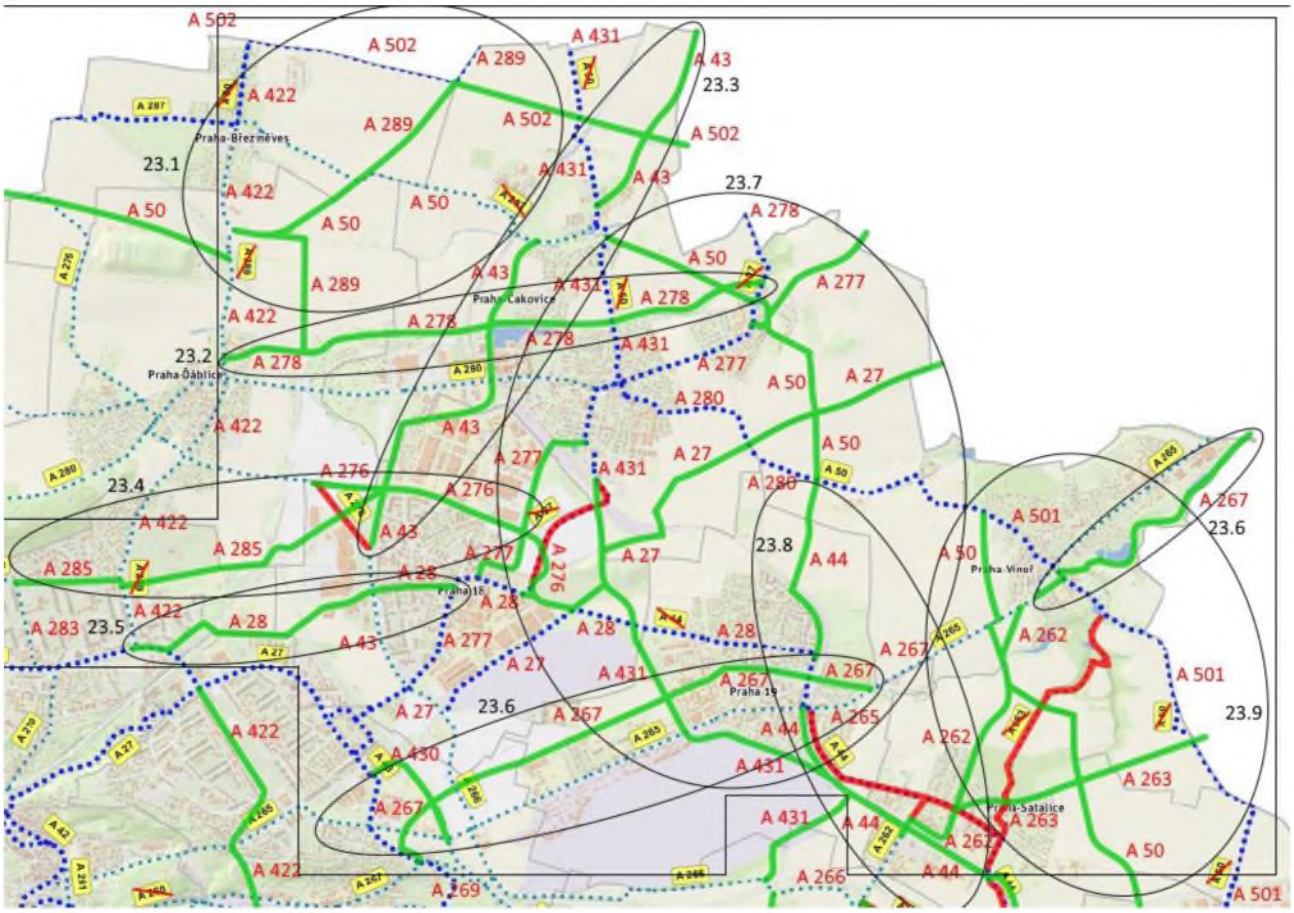
Páteřní trasa A44 se na Černém Mostě překládá do východnějšího koridoru, který vede v přímém kontaktu se stanicí metra Černý Most a Chlumeckou ulici překonává po stávající lávce. Severním směrem je uvažováno prodloužení lávky a vedení trasy s minimem křížení komunikací do propustku pod železniční tratí na Lysou n. L. Přeložka dále pokračuje jako drážní stezka v koridoru železniční trati na Všetaty až do Satalic. Toto trasování dovoluje realizovat trasu A44 v přímém směru a menším kontaktu s provozem, zejména v oblasti obchodních center. Trasa A266 je v důsledku této změny převedena do koridoru křížícího železnici podjezdem cca 200 m východně od ul. Blatské, a dále Blatskou ulicí (a v "zeleném" koridoru ÚSES) k trase A26. V severní části přeložky se trasa přibližuje novému sídlišti "Panorama Kyje", čímž vzniká zásadní místní propojení nové zástavby se stávající městskou infrastrukturou sídliště Černý Most přes bariéru železniční trati, Chlumecké ulice a tubusu metra.

Jižně od metra Černý Most a trasy A26 je trasa A44 vedena ulicí Bryksovou podél areálu obchodního centra a dále s využitím cestní sítě v golfovém areálu do Dolních Počernic v téměř přímé návaznosti na hráz Počernického rybníka, čímž je vedení trasy mírně zkráceno.

Stávající trasa A44 (nyní A439) kolem Martiňáku je vedena středem sídliště Černý Most do ulice Pospíchalovy a navazuje na přeloženou A266 v Blatské. Systém tras doplňuje radiální trasa A256 v ulici Ocelkově, propojující sídliště Černý Most s Aloisovem, železniční zastávkou a radiální cyklotrasou A25 (A5).

23 Doplnění celoměstského systému v okolí Kbel

V okolí Kbel je navrženo komplexní přehodnocení sítě cyklotras a zvýšení její hustoty, která zde byla nepřiměřeně nízká vzhledem k masivně rostoucímu počtu obyvatel. Právě ruku v ruce s tímto trendem probíhá plánování sítě cyklotras, aby nedošlo k přerušení tranzitních koridorů bezmotorové dopravy. Přitom je naplněna myšlenka roštového systému charakteristická pro čtvrti blíže centru. Cílem je využít a propojit s výhodou tzv. staré cesty, zpravidla v majetku města a vytvořit tak ucelený systém v části Prahy, který je ve velké ploše rovinatá a pro cyklistickou dopravu tak výjimečně vhodná. Návrh doplňuje významná propojení, přičemž využívá starých cest, navrhuje drážní stezky či propojení v řadě případů již uvažovaná například v konceptu Metropolitního plánu, nebo v Připomínce KCD k MPP. V některých případech upravuje vedení stávajících tras do polohy plnící lépe společně rekreační i dopravní funkci. Jednotlivé záměry jsou popsány níže.



23.1 Převedení trasy A50 do souběhu s Pražským okruhem severně od Čakovic

Jedná se o následující změny v oblasti mezi Březiněvsí, Ďáblicemi, Čakovicemi a Třeboradicemi:

- přetrasování trasy A50 do koridoru Pražského okruhu jižně od Březiněvsi a po trase A287,
- zřízení trasy A289 od Březiněvsi (stávající vedení přečíslováno na A422),
- náhrada trasy A50 trasou A502.

Odůvodnění je shodné se změnou č. 2. I zde vytváří připravovaná výstavba PO příležitost ke zřízení nových bezmotorových propojení. Trasy v oblasti byly obdobně doplněny v Připomínce KCD k MPP (s. 46). Doplňují se trasy buď v koridoru Pražského okruhu nebo v koridorech starých cest v souladu se zpracovanou studií.

Pro zpřehlednění systému v této oblasti zde trasa A422 nahrazuje stávající trasy A289 a A50.

23.2 Cyklotrasa A278 v koridoru Mratínského potoka

Cyklotrasa (s ve schématu navrženým číslem A278) vede od Ďáblic přes Čakovice a severně od Miškovic v koridoru Mratínského potoka. Nejvýznamnější úsek trasy leží mezi Čakovicemi a Ďáblicemi, kde je trasa klidnou alternativou trase A280 v Kostelecké ulici, jejíž koridor bude obtížné upravit jinak než formou integračních opatření. Zde vedení celoměstské trasy artikuluje požadavek na zřízení bezmotorového prostupu pod D8 a také pro bezmotorové křížení koridoru budoucích vysokorychlostních tratí.

23.3 Trasa Letňany – Čakovice (A43)

Nová cyklotrasa vede od ulice Tupolevovy areálem Avie k železničnímu přejezdu Cukrovarské ulice, dále do Třeboradic po východní straně zástavby a po staré cestě na hranici Prahy. Trasa řeší chybějící severojižní

propojení Čakovic a Třeboradic na komerční zónu Letňany, potažmo dále do sídliště Ďáblice a rozvojové oblasti v okolí metra Letňany.

Trasa je číslována jako prodloužení trasy A43, částečně přebírá vedení trasy A276, která je také přetrasována (viz 23.4).

23.4 Trasa Žernosecká – Letňany – kbelský lesopark

Trasa (s číslem A285) využívá ulice Žernosecké, kde navazuje na trasu A283. Dále vede po staré cestě jižně od Ďáblického hřbitova. Podstatnou součástí trasy je překonání D8 v křižovatce s Kbelskou, které zajistí v současnosti neexistující bezmotorové propojení sídliště Ďáblice a Letňan. V této oblasti jsou navržena celkem tři nová bezmotorová propojení (A276, A28 a A285), což zajistí bezmotorovou prostupnost odpovídající vedení kapacitních komunikací urbanizovanou krajinou. Ve dvou případech navrhuje vytvoření příčné vazby také koncept metropolitního plánu.

V Letňanech vede trasa koridorem ulice Veselské a po nové komunikaci k lesoparku. Využívá se číslo trasy A276, jejíž jižní část byla přečíslována na A43 (a krátký úsek byl opuštěn).

23.5 Přímé spojení Střelničné a starých Letňan

Trasa využívá částečně starých cest a stávajících ulic a doplňuje chybějící přímá bezmotorová propojení mezi oblastí Ládví, potažmo sídlištěm Ďáblice, novou zástavbou na severu sídliště Prosek a centrální oblastí Letňan včetně komerční zóny. Jedná se o jižní z trojice bezmotorových vazeb přes bariéru v podobě D8 (viz 23.4).

Trasa využívá číslo A28, kterou tímto prodlužuje dále východním směrem (viz 23.7).

23.6 Boleslavská poutní cesta (A267)

Trasa je vedena mezi Klíčovem a Kbely severně od ulice Mladoboleslavské (A265), ve Vinoři pak jižně od Mladoboleslavské, v koridoru staré poutní cesty mezi Prahou a Starou Boleslaví. Zastavení (křížky) na poutní cestě jsou zčásti zachována, cesta jako taková ale není plně bezmotorově prostupná, částečně vede po frekventované Mladoboleslavské, částečně fyzicky neexistuje, byť pozemková držba zůstává veřejná.

Zřízení bezmotorové cesty v koridoru Boleslavské poutní cesty Via Sancta má, kromě vzniku komfortní bezmotorové trasy spojující novou zástavbu Kbel se stanicí metra Letňany ve vhodnějším koridoru než trasa A265, také potenciál stát se významným rekreačním lákadlem.

Na poutní cestu se prodloužením trasy A430 v oblasti Klíčova zřizují nezbytné návaznosti.

Podrobnější zpracování obsahuje samostatná studie “Via Sancta”.

23.7 Doplnění cyklotras mezi Miškovicemi, Čakovicemi, Letňany a Kbely

V této oblasti se opět využívá pozemků ve veřejné držbě ke zřízení tras zajišťující jízdu na kole (a případně pohyb pěšky) mimo stávající silně frekventované místní komunikace. Především se do klidnějšího koridoru severně a východně od Čakovic převádí trasa A50, a do celoměstského systému se vhodně zavádějí trasy v nedávno vzniklém lesoparku mezi Letňany a Kbely, částečně již realizované jako místní trasy (Kb-Ča, Kb-Ky). Park je propojen s Kbely ulicí Polaneckého (existující cyklotrasa Kb-Ky).

Kromě toho se vhodněji trasuje spojení Letňan a Čakovic (nově A277) s částečným využitím existujících cyklostezek, které současně zlepšuje bezmotorové vazby nové výstavby v severních Letňanech s nádražím v

Čakovicích, potažmo vzniká přímé spojení centra Letňan s centrem Čakovic v souladu s „Cyklogenerelem Prahy 18".

Navržené změny si vyžádaly značný zásah do číslování dosavadních tras v oblasti, včetně zcela nového vedení tras A27, A28 a A44. Cyklotrasa A27 je vedena v komfortním a rychlém koridoru odpovídajícímu rychlému spojení Prahy a Brandýsa nad Labem. To nicméně ani ve stávajícím generelu příliš neodpovídalo obecným zásadám číslování tras dle roštového systému (trasy A2X vedené východozápadně, trasy A4X severojižně), navržené přečíslování je s těmito zásadami konzistentnější.

23.8 Drážní stezka A44

Trasa A44 se mezi Černým Mostem, Satalicemi a Kbely převádí do koridoru podél železniční trati na Všetaty, u které se výhledově předpokládá zdvojkolejnění a elektrifikace. Koridor je přímější a výhledově nabídne větší komfort než stávající trasování. Severně od Kbel využije trasa A44 starou cestu (viz 23.7).

23.9. Změny tras mezi Satalicemi, Vinoří a Horními Počernicemi

V této oblasti je trasa A50 opět přetrasována do koridoru nedaleko Pražského okruhu, kde se předpokládá částečně využití starých cest (býv. ulice Stoliňská), obslužných komunikací i již realizované cesty v lesoparku východně od Satalic. V úseku západního obchvatu Vinoře se již připravuje cyklostezka v návaznosti na připravovanou bytovou výstavbu.

Opouští se trasa A263 Satalickou bažantnicí a oborou ve Vinoři, ochrana této přírodní památky nedovoluje zřízení komfortní bezmotorové cesty. Trasa mezi Satalicemi a Vinoří se převádí do koridoru ulice Vinořské.

Podrobnější trasování je řešeno zpracovanou studií.

Jako trasa 263 je navrženo označení ulice K Radonicům, na kterou za hranicemi Prahy navazuje středočeská cyklotrasa 241.

Důvodová zpráva k materiálu TISK R-32300:

k návrhu aktualizace Generelu cyklistické dopravy hlavního města Prahy a zahájení přípravy Strategie rozvoje bezmotorové dopravy

Radě hl. m. Prahy je předkládán ke schválení návrh usnesení k aktualizaci Generelu cyklistické dopravy hlavního města Prahy. Platný generel cyklistické dopravy hl. m. Prahy (dále jen „Generel“) je přílohou Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020 (dále jen „Koncepce“). Koncepce byla schválena usnesením Rady HMP č. 1776 ze dne. 26. 10. 2010. V roce 2017 byla Radou HMP schválena aktualizace Generelu (Usnesení RHMP č. 2235 ze dne 12. 9. 2017).

V období od poslední aktualizace vyvstala potřeba další úpravy na základě požadavků městských částí a investičních záměrů, které výrazným způsobem mění vedení tras pro cyklistickou dopravu.

Návrhy byly projednány a schváleny v Komisi Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu usnesením č. 33.2 ze dne 5. 6. 2018 (viz příloha č. 1 této důvodové zprávy). Detailní popis změn je v příloze č. 1 usnesení. Generel byl vypracován IPR Praha, který také udržuje jeho digitální podobu. Proto je aktualizací pověřena tato organizace.

Rozvoj cyklistické dopravy na území hl. m. Prahy je nyní realizován na základě Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020, která byla schválena usnesením Rady HMP č. 1776 ze dne. 26. 10. 2010. Předpokládaná platnost koncepce se již blíží svému konci. Proto je vhodné zahájit přípravu nového dokumentu, který na tento materiál naváže. Nový koncepční dokument bude vycházet ze Strategického plánu hl. m. Prahy a zejména Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (předpoklad předložení v ZHMP v 3/2019). Strategie rozvoje bezmotorové dopravy je střednědobý plánovací dokument, který navazuje na v roce 2020 končící Koncepci rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky. Nově bude dokument zahrnovat také pěší dopravu a vycházet bude z cílů, které si stanovuje Plán udržitelné mobility Prahy a okolí. Strategie bude koordinována externě tak, aby byl zachován expertní přístup k tvorbě plánovací dokumentace. Výběr externího koordinátora proběhne ve spolupráci s IPR Praha. Procesu bude předcházet zpracování analýzy současného stavu, jejíž finalizace se předpokládá na konci června 2019. Nedílnou součástí Strategie budou také akční plány tvořené pro jednotlivá volební období, obsahující konkrétní kroky a projekty vedoucí k naplnění stanovených cílů.

Po konzultacích s IPR Praha je úkol zpracovat tento materiál uložen RFD MHMP, který má podporu cyklistické i pěší dopravy ve své agendě. IPR Praha bude na tvorbě spolupracovat. Dokument vznikne v rámci vnitřní spolupráce dotčených městských institucí s přispěním externích expertů, náklady na externí subdodávky se předpokládají do 500 tis. Kč a budou hrazeny z rozpočtu běžných výdajů RFD MHMP.