

ZPRACOVÁNÍ GENERELU CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5

ADOS 2008

ING. ADOLF JEBAVÝ

část textové části: ROSTISLAV KOŠŤÁL, AUTORIZOVANÝ INŽENÝR PRO DOPRAVNÍ STAVBY

leden 2008

PRŮVODNÍ ZPRÁVA



1 ÚVOD

Cyklistika jako subsystém dopravy plní funkci přepravy osob. Současně však zasahuje i do oblasti sportovní a rekreační. Užívání jízdních kol neohrožuje životní prostředí a podporuje rozvoj místního hospodářství (místních ekonomik).

Cyklistika jako jedna z forem přepravy nabývá v současné době na významu. Nabízí dopravu „od domu k domu“ (především z bydliště k pracovním příležitostem) a znamená poměrně velkou úsporu času při přepravě proti dopravě pěší a na kratší vzdálenosti (do 5 až 8 km) i proti dopravě hromadné vzhledem k jejímu intervalu. Cyklistická doprava šetří dopravní prostor, je ekologická a trvale udržitelná.

Cyklistická doprava a budování cyklistických tras a stezek je součástí dopravní politiky České republiky. Rozvoj této dopravy je podporován i „Střednědobou strategií sektoru dopravy, telekomunikací a pošt“. Usnesení vlády č. 681 ze dne 19.10.1998 „O akčním programu zvýšení bezpečnosti silničního provozu“ předkládá systémová a konkrétní opatření k řešení problematiky nehodovosti, mj. i při řešení problematiky cyklistického provozu např. budováním cyklistických stezek a tras, pěších zón s cyklistickou dopravou ap. Na tyto dokumenty navazuje Cyklostrategie ČR, která byla schválena vládou ČR. Následně byla rozpracována do cyklostrategií jednotlivých krajů a schválena krajskými zastupitelstvy.

Výrazný rozmach zaznamenává však cyklistika jako turistická či sportovní disciplína. Přispívá k vytváření aktivního a zdravého životního stylu. Je příspěvkem k harmonickému rozvoji venkovského prostoru. Projevuje se pozitivně v oblasti cestovního ruchu, rekreace, životního prostředí, v místním i regionálním rozvoji i v bezpečnosti silničního provozu.



Charakteristika cyklistické dopravy

Největším pozitivem cyklistické dopravy je její ekologická šetrnost, malá prostorová a finanční (provozní) náročnost.

Negativním faktorem je vyšší riziko zranitelnosti cyklisty, závislost na povětrnostních podmínkách (vítr, déšť, sníh), vyšší náročnost na fyzickou kondici a malá přepravní kapacita (zavazadla, materiál).

Cyklistická doprava je snadno přizpůsobivá konkrétním podmínkám. Je však citlivá na klimatické a sklonové podmínky, náročná na co nejkratší spojení zdrojů a cílů dopravy. Rozvoji cyklistické dopravy v dnešní době nebrání ani členitý terén a cyklistická doprava se rozvíjí i v oblastech s kopcovitým terénem.

Průměrná rychlost jízdy cyklisty na klasickém jízdním kole bývá na rovině cca 12–25 km/h. Vyšších hodnot dosahuje v závislosti na sklonových a směrových poměrech, přehlednosti (viditelnosti), příčném uspořádání komunikace, krytu a vybavení komunikace, dopravním zatížení komunikace (intenzitě), konstrukci jízdního kola, fyzickém potenciálu cyklisty a směru a síle větru.



Funkce cyklistické dopravy

Cyklistika plní funkci dopravní a funkci rekreačně turistickou.

Dopravní funkce

Jízda na kole je přepravou k cíli. Především každodenní přeprava do zaměstnání, do školy a za občanskou vybaveností včetně jízdy uskutečněných systémy Bike and Ride a Bike and Go. Vyznačuje se požadavkem na co nejkratší spojení, které si v případě nevhodného trasování sama hledá. Základním požadavkem je co nejkratší cestovní doba a přímé napojení cílů cesty. Každodenní cyklisté jsou zpravidla znalí situace v provozu na pozemních komunikacích a jezdí většinou jednotlivě. Využití jízdního kola není tolik závislé na počasí.



Rekreačně turistická funkce

Cílem je samotná jízda na kole. Jedná se o sportovní výkon nebo rekreační aktivitu s trasou za cíli mimo zastavěná území. Nevadí jí menší zajiřdky, jsou-li navíc zpestřeny umístěním v atraktivním prostředí (výhledy, zeleň apod.). Základním požadavkem je bezpečnost a atraktivita prostředí. Uživatelé jsou velmi různorodou skupinou co do věku, cyklistické zkušenosti a dosahované rychlosti jízdy. Je závislá na příznivém počasí. Cyklisté jezdí jednotlivě, ale častěji ve skupinách, mnohdy i s malými dětmi.

Vhodným návrhem cyklistické trasy je možno splnit obě její funkce. V některých případech funkce sloučit nelze a je nutno navrhovat dvě souběžné trasy.



Druhy cyklistických tras

Podle trasování, geografické polohy a dopravního významu se rozlišují tyto druhy cyklistických tras:

- **místní** – využívané pro dopravu v obci (v území zastavěném) a plní zejména dopravní funkci. Dělí se na trasy:
 - **základní** — spojující významné cíle cyklistické dopravy; vytvářejí základní síť cyklistických tras v obci; mají být značené orientačním značením;
 - **doplňkové** — spojující méně významné cíle buď přímo nebo propojující na ně síť základních cyklistických tras; nemusí být značené orientačním značením.
- **regionální** — spojují významné cíle v regionu. Pro jejich správné fungování je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras. Plní obvykle funkci rekreační i dopravní.
- **dálkové (nadregionální)** — spojují vzdálené cíle (např. evropská síť cyklistických tras). Plní funkci rekreační. Tomu odpovídá vedení tras, výběr turisticky atraktivních cílů a vybavenost na trase (ubytovny, servisy, mapy). Při průchodu obcí mají využívat místních cyklistických tras.



1.1 ZÁKLADNÍ CÍL STUDIE/GENERELU (PŘEDSTAVENÍ VIZE)

Cílem této studie je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní cyklistické dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje. Měla by být východiskem pro realizaci změn dělby mezi jednotlivými druhy dopravy, které jsou základem strategie udržitelného rozvoje. Měla by sloužit k cestě za zmírňováním negativních účinků automobilové dopravy. Kvalifikuje cyklistickou dopravu jako rovnocennou součást dopravního systému.

Ve smyslu platné legislativy by zařízení pro cyklisty měla být zřizována teprve tehdy, bylo-li dosaženo určité poměrně vysoké intenzity cyklistické dopravy. Je však zřejmé, že ke zvýšení podílu cyklistické dopravy dojde až ve chvíli, kdy potenciální uživatelé zjistí, že mají k dispozici bezpečné, pohodlné, přímé a rychlé spojení vhodné pro cyklistický provoz. Bezpečnost není přitom možno chápat jen v klasickém významu měřitelném počtem dopravních nehod a zranění, ale především ve významu psychologickém, to znamená, jak se cyklista při jízdě cítí ohrožen či omezován.

Zvláště důležité je ovlivňování volby dopravy předtím, než se lidé rozhodnou, jak budou cestovat.

Studie/generel cyklistické dopravy představuje územně plánovací podklad a současně základní dokument pro navrhování sítě komunikací pro cyklisty. Studie představuje minimálně nutnou síť cyklistických tras. Nevylučuje ale realizaci dalších opatření na podporu cyklistické dopravy.

1.2 ROLE STUDIE V PROCESU PLÁNOVÁNÍ A PŘÍPRAVY STAVEB

Studie je určena jako výchozí dokument pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Prahy 5 a jejího okolí. Zaměřena je na zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy a rozvoj turistického ruchu.

Účelem studie je vytvoření základního návrhu cyklistických tras, který bude současně sloužit jako podklad pro financování těchto záměrů.

Návrh sítě cyklistických tras se projedná se zástupci státní správy a místní samosprávy. Projednaný návrh se stane územně plánovacím podkladem doplňujícím nebo zpřesňujícím územní plán.

Tento územně plánovací podklad jako základní dokument pro navrhování sítě komunikací pro cyklisty bude v dalším procesu předrealizační přípravy převeden do územně plánovacích dokumentací a do realizačních projektů.

Do procesu navrhování a později i postupné realizace je vhodné zapojit občany jako budoucí uživatele cyklistických tras. Zhotovený koncept návrhu je vhodné projednat s veřejností formou výstavy, veřejnou prezentací návrhu, publikováním v místním tisku apod. Průběžné práce na návrhu se mohou odehrávat ve spolupráci se zájemci z řad místních občanských sdružení.

Po dokončení a schválení návrhu sítě cyklistických tras má probíhat pravidelná aktualizace a kontrola realizace navržených opatření a jejich účinnosti včetně vyhodnocování nehodovosti.

1.3 METODIKA NÁVRHU BEZPEČNÉ SÍTĚ CYKLOTRAS VE MĚSTĚ

Zjištění zdrojů a cílů dopravy

Popis vztahů s definováním jejich atributů a priorit

Vymezení dopravních koridorů s rozdělením podle funkce na dopravní a rekreační

Popis existujících komunikační sítě z pohledu využitelnosti pro cyklistickou dopravu

Návrh cyklistických tras vedených ve vytipovaných koridorech po stávající komunikační síti

Popis cyklistických tras vedených po stávající komunikační síti (bezpečnost, podélný sklon, stavební stav) – vyhovující, podmíněně vyhovující, nevyhovující

Návrh tras řešící nevyhovující a částečně i podmíněně vyhovující místa ve variantách

Výsledný návrh tras

Využitelnost sítě cyklotras pro bruslaře a zdravotně postižené

Rozdělení tras do charakteristických úseků podle typu stavební nebo organizační úpravy

Orientační propočet nákladů

Rozdělení stavebních opatření na závislá a nezávislá

Etapizace

2 POPIS ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

2.1 VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Generel řeší cyklistickou dopravu na území městské části Prahy 5. Tu tvoří následující katastrální území:

- Motol
- Košíře
- Smíchov
- Jinonice
- Radlice
- Hlubočepy (Barrandov)

Řešené území dnešní Prahy 5 vzniklo propojením původně samostatných sídel – především jde o jedno z nejstarších pražských předměstí – Smíchov, dále Radlice, Košíře, Motol, Hlubočepy, Barrandov. Terén je kopcovitý, zvlněný, se zahloubenými údolími podél potoků. Současná zástavba se rozvíjela nejprve podél hlavních komunikací – páteřní trasa podél toku Vltavy, k ní se sbíhají tři hlavní údolní komunikace – podél Motolského potoka (Plzeňská), Radlická ulice a podél Hlubočepského potoka.

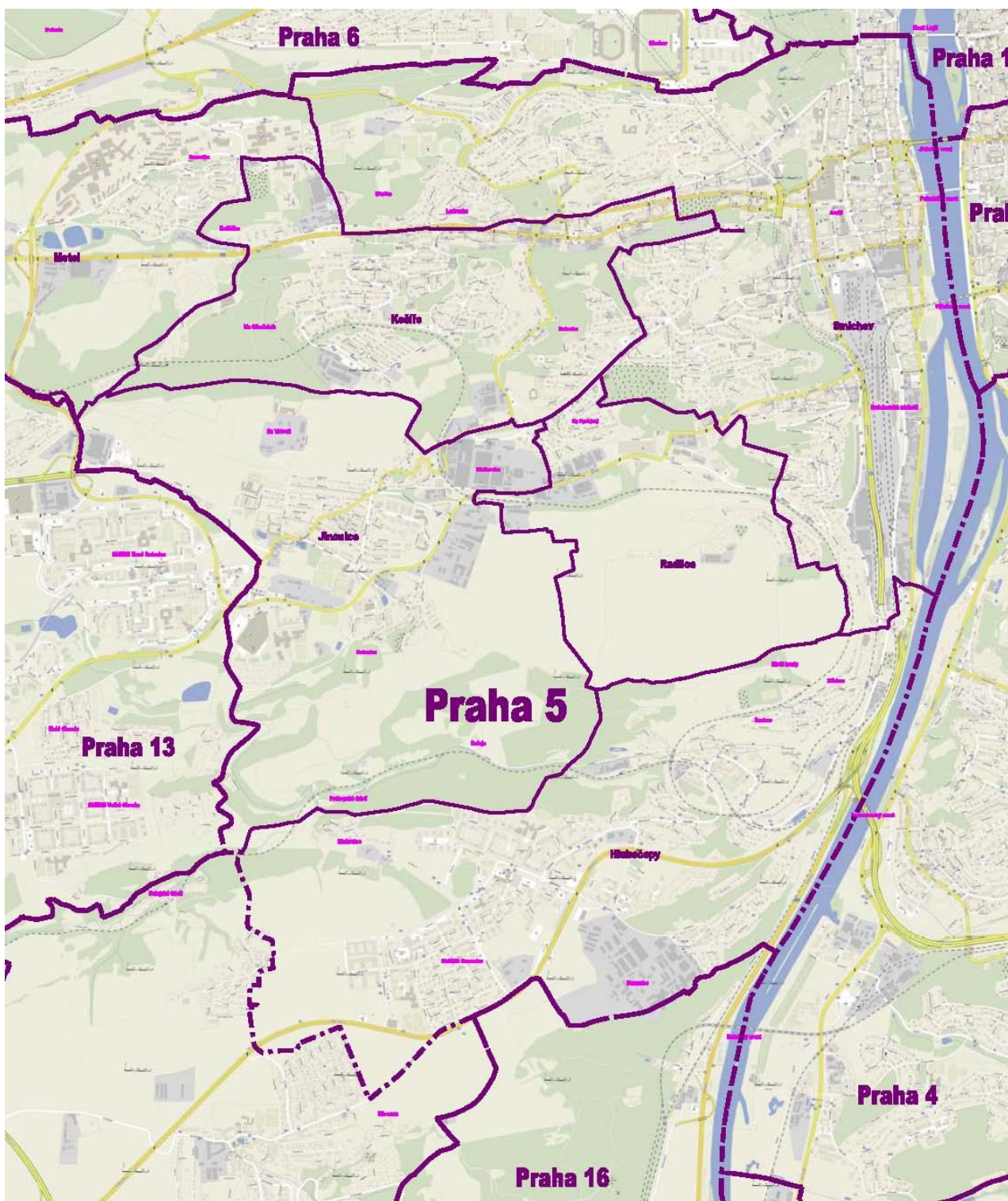
Dramatický rozvoj prodělala oblast Smíchova. Již v nejstarších dobách bylo husté osídlení podél důležité komunikace od Pražského hradu na Zbraslav, ale k největšímu rozmachu došlo v 1.pol.19.stol.v důsledku rozvoje průmyslu, obrovským přílivem pracujících (od r.1851 do 1869 se počet obyvatel zvýšil 6x!! - z 2 500 na 15 400) a potřebou jejich usídlení. Do 19.stol. tvořily Smíchov především zahrady a vinice, vznikaly zde malebné usedlosti (Buquojka - Portheimka, Klamovka, Bertramka, Konvářka...). Průmyslový rozmach zde našel vhodné podmínky, počátkem 19.stol. vznikaly kartounky, tkalcovny, Ringhofferova továrna, keramičky, vápenky, porcelánka, pivovar atd. Tím byl výrazně poškozen původní přírodní ráz krajiny, která ustupovala stále většímu tlaku nové výstavby - z valné části nekomfortní, nehygienické, vznikající bez jakéhokoliv regulačního plánu. V polovině 19.stol. byl Smíchov po vnitřní Praze největším městem v Čechách, s vlastní samosprávou, nová zástavba se zkvalitňuje, je vybudováno nábreží s honosnými činžovními domy s návazností na Palackého most. Tím je Smíchov přímo propojen s Prahou a Novým Městem. Neochabující rozvoj si vynutil i vybudování nádraží a protažení železnice.

Současné Košíře, situované západně od Smíchova, tvořily původně vinice a pole s řadou zemědělských a viničních usedlostí – nejznámější Cibulka, dále pak Šmukýřka, Zámečnice, Demartinka, Kavalírka, Turbová aj. Název čtvrti se odvozuje od košíkářského řemesla, pro které zde byly také dobré podmínky (vrbové porosty podél potoků). Zástavba je také zde v podstatě ukončena, je třeba věnovat zvýšenou péči ochraně parků (Cibulka, přírodní památka Vidoule aj.) a stávající zeleně vůbec. Bydlení v rodinných domech ve zvýšené poloze nad centrálním Smíchovem patří k nejluxusnějším polohám v Praze.

Podobné možnosti poskytuje i sousední čtvrť Radlice, ležící na východním svahu, jižně od Košíř.

Prostor Motola nabízí velké možnosti pro rekreační cyklistiku, významnou část území tvoří zeleň a rybníky (Přírodní park Košíře-Motol, Skalka – krajinná dominanta nad údolím Motolského potoka s malým lomem, přírodní památky Kalvárie – dva diabasové ostrohy s výskytem teplomilné vegetace - a Motolský ordovik – v zářezu trati odkryté geologické vrstvy). Areál nemocnice a krematoria zaručuje klid a nerušené okolí. Je zde velký prostor nejen pro hladký průjezd, ale i pro vytvoření nových okružních cyklotras, např. pro rodiny s dětmi.

Hlubočepy a Barrandov: Výhodná výšinná poloha Hlubočep vede k předpokladům pravěkého osídlení – lokalita Dívčí hrady (Ctirad, Děvín), hradiště a středověké tvrziště na ostrohu, ohraničeném ze tří stran svahy. Významnou technickou památkou je viadukt Buštěhradské dráhy zvaný Pražský Semmering (z r.1872), krajinná skvostná pohledově velmi exponovaná, se zděnými kamennými oblouky o výšce 21m. Velkým obloukem přes Hlubočepy trať nabírá výšku pro skvostné panoramatické pohledy na Prahu při vyhlídkové jízdě přes celé území Prahy 5. Proti toku Hlubočepského potoka směrem k západu se otevírá cesta do Prokopského a Dalejského údolí, přírodní rezervace (lom, sopky) a rozsáhlého rekreačního území. Nad Prokopským údolím bývalo významné neolitické osídlení, později slovanské hradiště s dvojím opevněním (Butovické hradiště). Další významnou přírodní památkou jsou Barrandovské skály – úzký pruh příkrých skal nad Vltavou (viditelné vrásnění prvohorních vyvřelin – břidlice a vápence) s bohatými nalezišti zkamenělin hlavonožců, trilobitů, mlžů aj.



2.2 POPIS ÚZEMÍ Z POHLEDU VHODNOSTI PRO CYKLISTIKU

Reliéf krajiny se svou rozmanitostí a členitostí je pro jízdu na kole velmi zajímavý, sklon tras, daný terénem svažujícím se k Vltavě, místy příliš strmý.

Jako logická páteřní trasa se nabízí stezka podél Vltavy – oddělená levobřežní cyklotrasa, v cílové etapě vedená po Císařské louce, náplavce a Janáčkově nábřeží. Sklonem je ideální pro všechny věkové kategorie. Toto území je v současné době silně zanedbané (skládky, náletové dřeviny, nepovolené parkování...), takže nové stavební zásahy zde mohou jen prospět a zkultivovat stávající stav. Dalšími technickými úpravami lze dosáhnout vysokého komfortu pro co nejširší spektrum aktivit volného času. Zde

GENEREL CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5

by mělo být těžiště investičních nákladů na úpravu povrchů, šířky – proměnlivá podle potřeb a možností, vybavenosti lavičkami, odpočívkami, občerstvením, WC, areály oddechu, hřišti, prostorem pro bruslaře, vozíčkáře, odpočinek seniorů. Tato trasa spojuje jak rekreační cyklistiku tak i cílovou (z míst podél Vltavy do centra za prací, vzděláním, zábavou, kulturou, sportem...). Bude bezkolizní, nedochází ke křížení s jiným druhem dopravy. Možnost návaznosti na přívoz (Podolí). Velkou stavební investicí zde bude vystavění lávky z Císařské louky zpět na smíchovské nábřeží – nabízí se možnost využít prostředky od MHMP.

Další hlavní trasy – Plzeňská (směr V-Z, podél Motolského potoka směr Motol - Košíře - Smíchov), Radlická (zčásti kopíruje trasu metra B a spojuje JZ město s centrem Prahy), Hlubočepská (Butovice – Barrandovský most, přes Prokopské údolí), Hlubočepy – Barrandov (po tramvajovém tělese) mají jasně účelový charakter (doprava z bydliště do centra).

V některých úsecích je vhodné volit pro cestu tam a zpět jiné trasy kvůli velkému sklonu. Na každou z těchto lokálních větví volně navazují okruhy rekreačního charakteru (Prokopské údolí, okruhy v Motole).

Členitost území Prahy 5 spolu s tím, že jím procházejí základní městské trasy, spojující okrajové části města s centrem, komplikuje trasování. Kostru celého systému Prahy 5 musí tedy tvořit trasy celopražského významu, vhodně doplněné a v některých místech přeložené.

Centrum Smíchova prošlo v minulých letech zásadní plošnou sanací, vznikla zde nová zástavba, nová uliční síť, nový dopravní systém. V některých místech jsou tyto úpravy nelogické a je třeba je doladit (Anděl). Pro cyklisty je velmi problematický průjezd v trase motorových vozidel, pro vedení cyklostezek jsou zde typická provizorní řešení (stylem „jak to vyjde“). Automobilová dopravní síť je přetížená (jako ostatně v celé Praze) a schází parkovací místa – o to hůř se zde projíždí na kole, které by v mnoha směrech mohlo nežádoucí auta nahradit. V některých trasách postačí upravit dopravní systém změnou průjezdnosti, počtu jízdních pruhů apod.

Proto je třeba pro cyklisty zpřístupnit nezbytné logické cíle – školy, zájmová zařízení pro děti, zdravotní střediska, lékárny, pošty, sportoviště, knihovny, kina, tržnice aj.

Je nutné propojit přirozeně zklidněné tahy a vybavit je zelení a doprovodným zařízením (informační tabule, odpočívky, občerstvení, WC, atd...).



3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY

3.1 ROLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V EXISTUJÍCÍ DĚLBĚ PŘEPRAVNÍ PRÁCE

Ve smyslu přepravní práce lze hodnotit převážně cyklistickou dopravu ve funkci dopravní. Ta nahrazuje jiné formy přepravy, převážně dopravu individuální motorovou (IAD) a dopravu veřejnou hromadnou (VHD), příp. dopravu pěší.

Pro dělbu přepravní práce mezi cyklistickou dopravou, IAD a VHD (autobusy, metro, vlak) nebyly prováděny na Praze 5 žádné systematické a seriózní průzkumy. Rozhodování o formě přepravy je dáno vždy nabídkou kvality jednotlivých druhů dopravy.

V případě cyklistické dopravy je nejdůležitějším faktorem nabídka bezpečné a kvalitní dopravní cesty. Využívání cyklistické dopravy ovlivňují ale také klimatické podmínky, takže cyklistickou dopravu je nutno považovat za dopravu sezónní.

Právě nabídka kvalitních cyklotras a cyklostezek je předpokladem pro zvýšený zájem o cyklistickou dopravu.

Ve funkci rekreačně turistické je cyklistická doprava samostatným prvkem, který dělbu přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy neovlivňuje. Cílem je samotná jízda na kole jako o sportovní či rekreační disciplínu.

3.2 ZHODNOCENÍ STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY Z POHLEDU VHODNOSTI PRO CYKLISTY

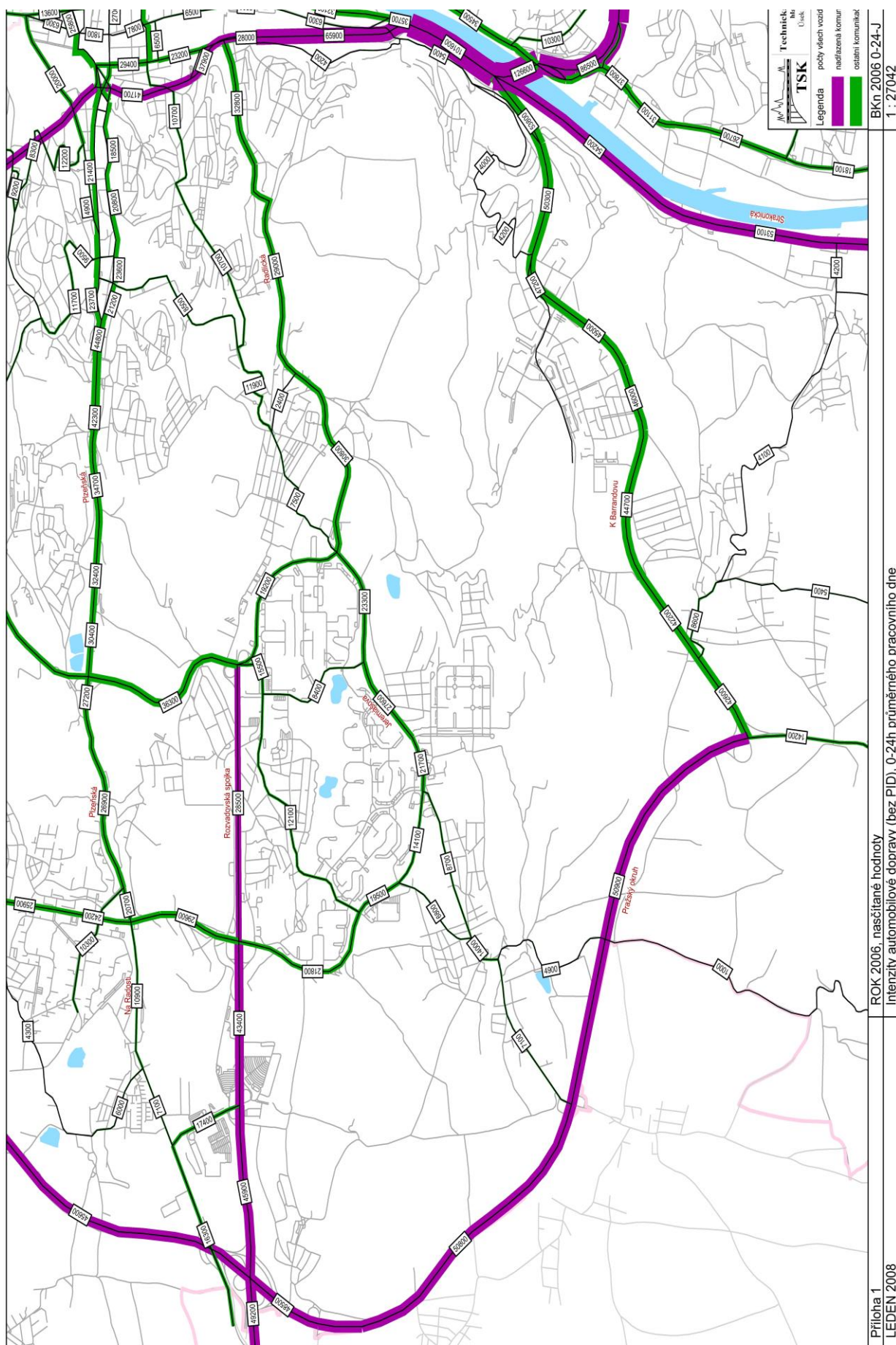
Pro většinu cyklistických cest v subsystému cyklistické dopravy (dopravy za prací a do škol) jsou dnes využívány místní komunikace. Dopravní význam těchto komunikací, resp. míra zatížení souběžnou motorovou dopravou předurčuje chování cyklistů v síti místních komunikací.

Vyznačených cyklotras je jako šafránu (A1, A12 resp. ŘE-HL), komunikací funkční skupiny D (D2), zaručující bezpečný provoz cyklistů ještě méně.

Stav silnic a místních komunikací po stránce stavební (technické) je poměrně dobrý. Problémem je šířkové uspořádání a prakticky žádná míra segregace cyklistického provozu. Velkým problémem jsou intenzity souběžné motorové dopravy.

V následujícím schématu je pentlogram intenzit dopravy v řešeném území z průzkumů z roku 2006.

GENEREL CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5



3.3 ZHODNOCENÍ STAVU CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Trasa A1

A (Řevnice - Černošice -) Radotín - Lahovice - Hlubočepy - Smíchov - Malá Strana - Holešovice - Stromovka - Podbaba - Sedlec (- Roztoky)

Cyklostezka A1 je severo-jihní páteřní trasa vedoucí podél levého břehu řeky Vltavy. Kromě pohybu po městě slouží stezka též k propojení s okolními městy (Roztoky na severu, Řevnice a Černošice na jihu).

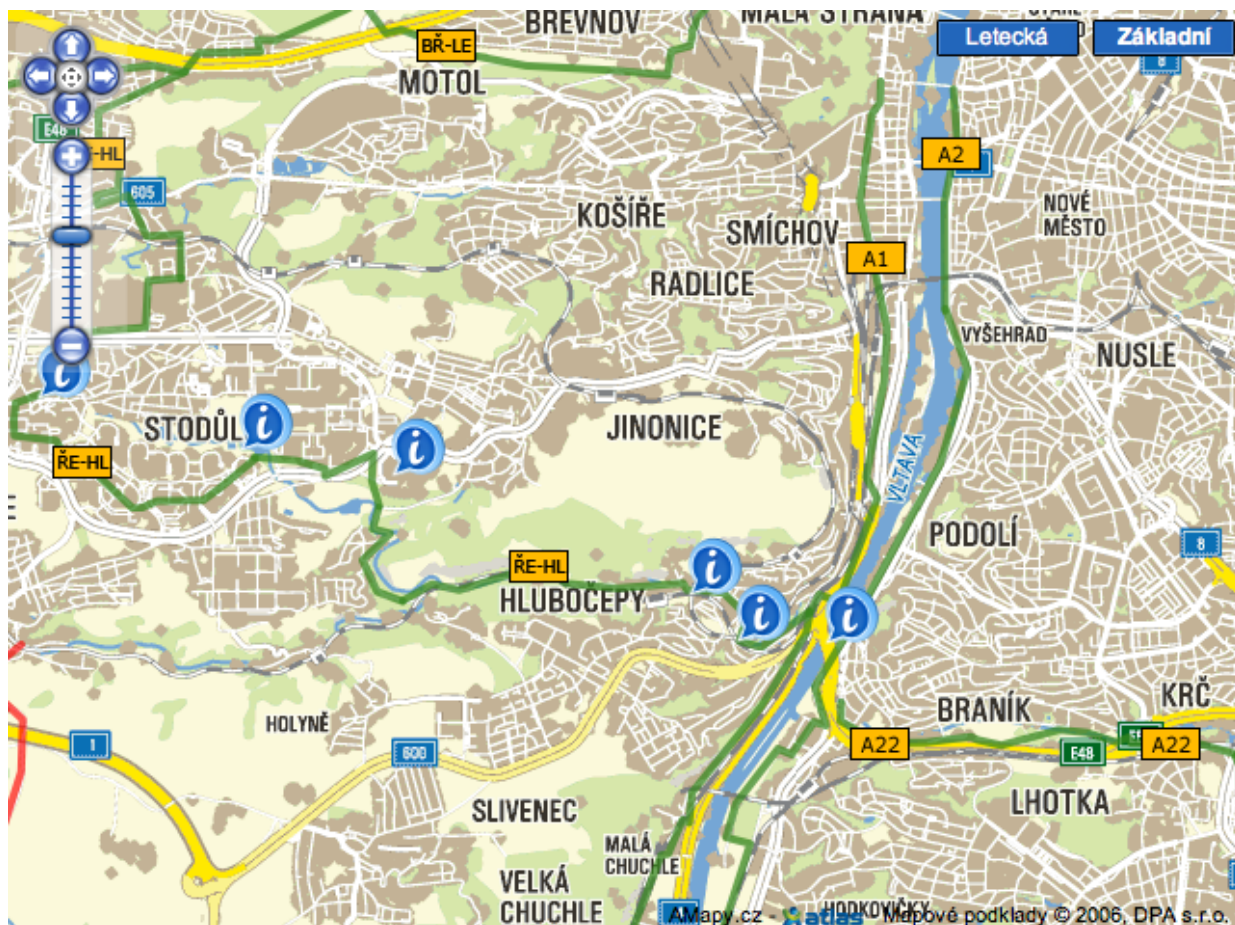
Stav na podzim 2007: Trasa A1 není sjízdná v celé délce, je rozdělena do dvou úseků. Jižní úsek je sjízdný v trase Radotín - Lahovice - Chuchle - Hlubočepy - Smíchov - Anděl - Malá Strana. Severní úsek pak Sedlec - Podbaba - Dejvice - Stromovka. Centrální část stezky není sjízdná. Dle plánu rozvoje trasa v budoucnu povede od metra Malostranská po nábreží pod Letnou, skrze Holešovice a do Stromovky. Centrální úsek lze nyní objet náhradní trasou.

Trasa HL-ŘE (Trasa A12, A33, A133, A143)

Hlubočepy (0,0) - Prokopské údolí (2,5) - Jinonice (5,8) - Stodůlky, sídliště Lužiny (8,0) - Háje (12,6) - Řepy, sídliště Na Fialce (14,5) - Malý Břevnov, Bělohorská ulice (15,7)

Cyklostezka ŘE-HL spojuje Hlubočepy se sídlištěm jihozápadního města (Lužiny, Stodůlky) a sídlištěm Řepy. Stezka pokračuje až do oblasti Malého Břevnova k oboře Hvězda. Od Vltavy stezka stoupá, v Prokopském údolí více strmě, posléze již zvolna. Trasa je vedena po komunikacích se slabým provozem a stezkách pro cyklisty a umožňuje tak klidnou jízdu. Trasa je v celé délce značena cedulemi ŘE-HL, které se v oblasti Centrálního parku na Praze 13 střídají se žlutými značkami s bílou šipkou na modrém pozadí.

V novém systému číslování cyklostezek nemá cyklotrasa ŘE-HL svůj protějšek, je tedy pravděpodobné, že bude zrušena bez náhrady. Spojení Hlubočep a Bílé Hory nezmizí, ale bude vedeno jinou trasou po stezkách A12 a přes Motol A33, resp. přes Řepy A133, A143. V červenci 2007 byla cyklotrasa ŘE-HL v terénu stále označena jako ŘE-HL.



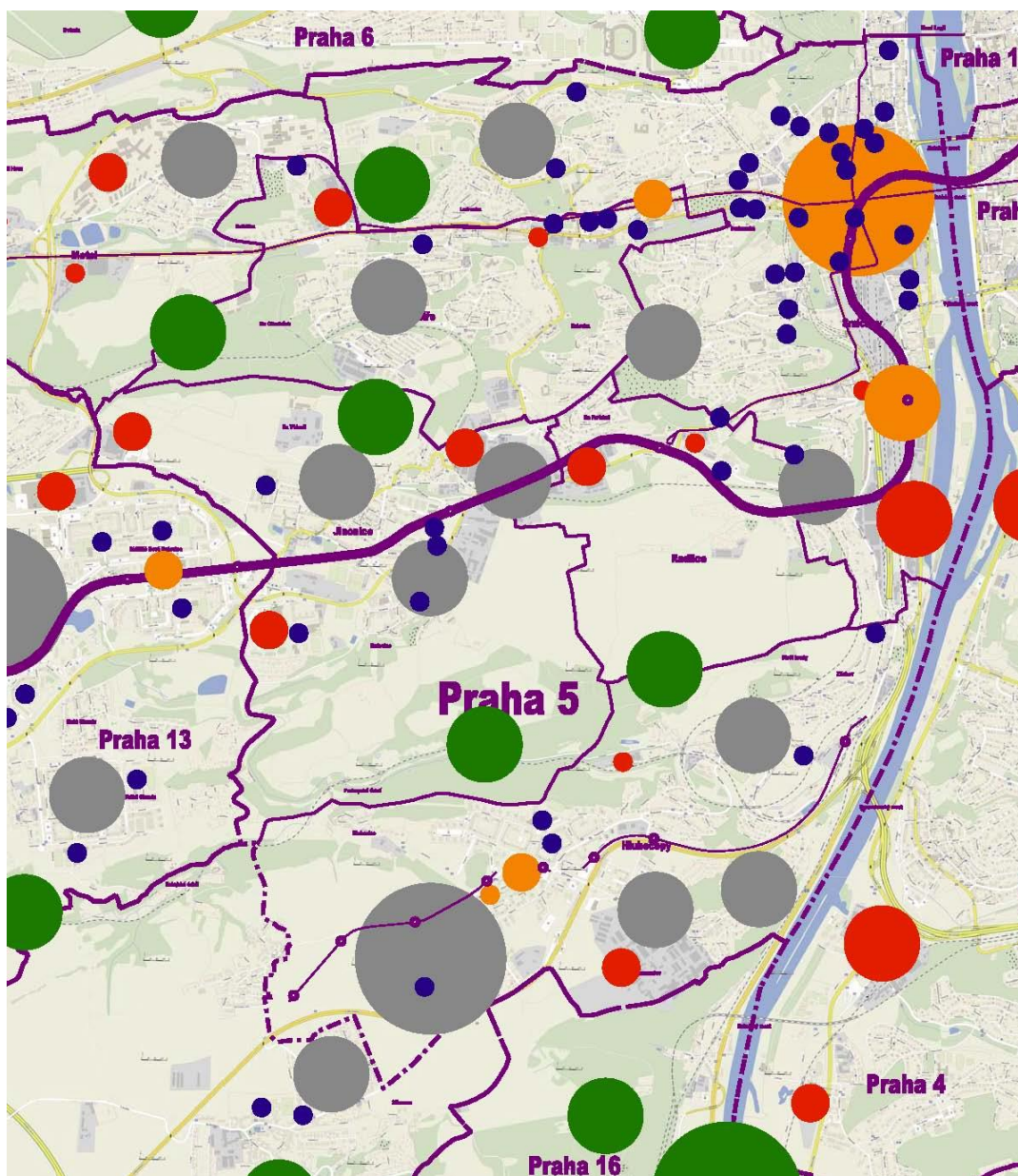
4 ZMAPOVÁNÍ ZDROJŮ A CÍLŮ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Podrobné zmapování zdrojů a cílů cest je nedílnou součástí analytické části generelu. Slouží jako základní podklad návrhu, který musí obsahovat jak stávající stav, tak i předpokládaný výhled daný platným územním plánem.

4.1 EXISTUJÍCÍ ZDROJE A CÍLE CEST

Hlavní urbanistickou páteří městské části je řeka Vltava. K ní směřuje většina cílů především pravidelných cest, K řece přiléhá jak vlastní kulturně společenské centrum řešené oblasti (Anděl) se soustředěnou nabídkou obchodů a služeb, resp. pracovních míst, tak i sportovně rekreační lokality, jako je Malá Chuchle, Císařská louka (Cinda) a celá pravobřežní část města, tzn. Praha 1, 2, 4 a 12.

Celá náhorní část řešené oblasti je pokryta převážně plochami pro bydlení v kombinaci s nesmírně zajímavými přírodními lokalitami ideálními pro krátkodobý odpočinek, což platí i pro sousední městské části jako je Praha 16, 13, resp. 17.



4.2 ZDROJE A CÍLE CEST DLE ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA

Plochy vymezené územním plánem nepředpokládají zásadní přesuny zdrojů a cílů cest. Ke změnám, které by se mohly promítnout do mezioblastních vztahů a mít tedy i výraznější dopad do navrhované sítě cyklotras patří:

Dostavba sídliště Barrandov – posílení funkce bydlení v lokalitě západně od komunikačního tahu K Barrandovu

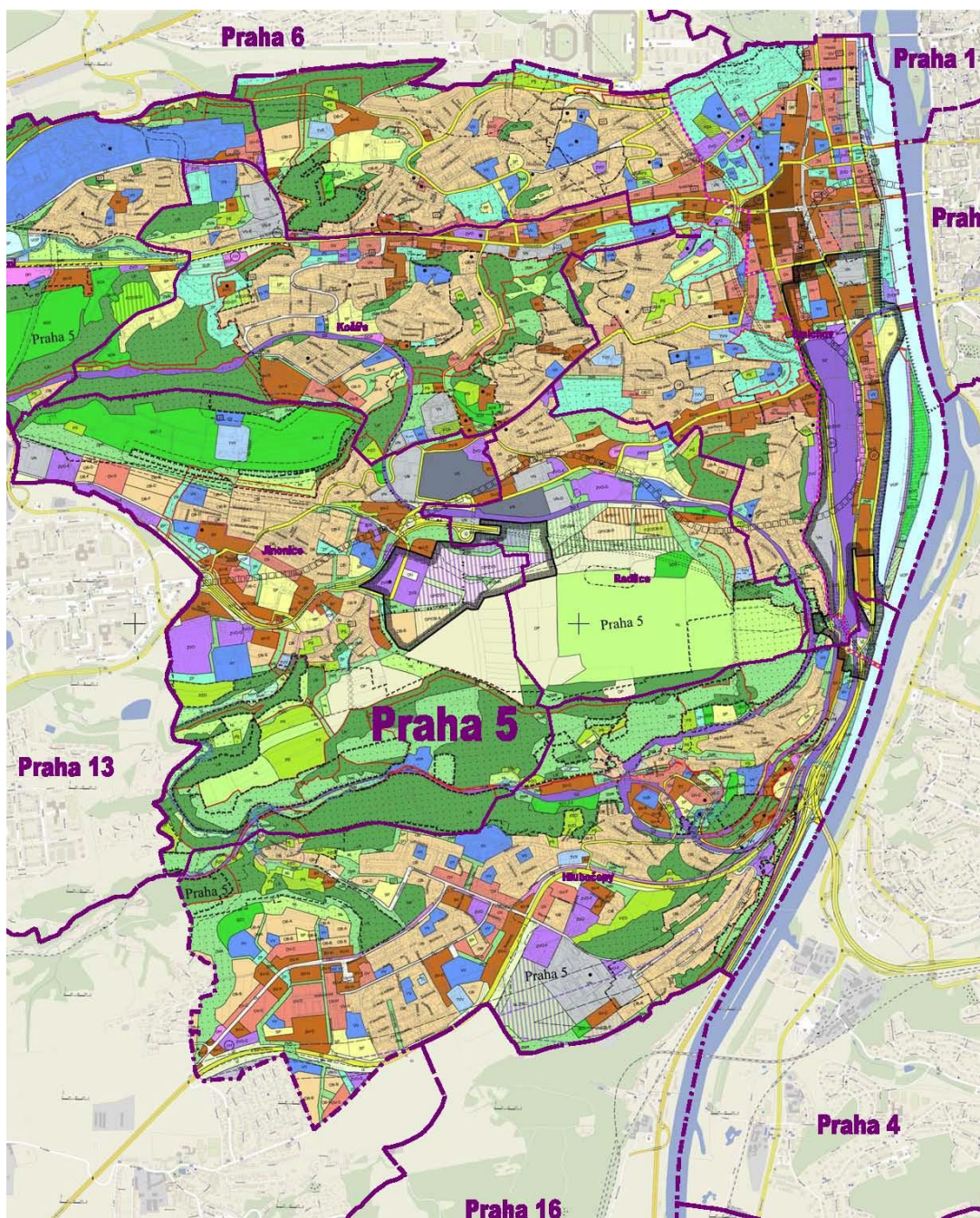
Přestavba lokality mezi ulicemi Nádražní a Strakonickou – změna funkčního využití ploch na SV (všeobecně smíšená)

Přestavba lokality smíchovské nádraží – multifunkční plochy s těmito funkcemi OV, VV, SV, SMJ

Přestavba areálu Waltrovky - změna funkčního využití ploch na bydlení

Dostavba vysokoškolského areálu v Radlicích

Dostavba lokality Na Vidouli - posílení funkce bydlení



5 DOPRAVNÍ VZTAHY A JEJICH FUNKCE

Zdroje a cíle určují počáteční a koncový bod cest, realizovaných uvnitř řešené oblasti. O hlavních směrech vypovídají dopravní vztahy. Jakým způsobem mají být realizovány, resp. jaký důraz má být kladen na jejich parametry vypovídá jejich funkce. Ta se v zásadě dělí, tak jak bylo uvedeno v kapitole 1, na dopravní a rekreační. Toto rozdělení (vysvětleno v kapitole 1) je pouze orientační, poněvadž obě funkce se navzájem prolínají a jejich jednoznačné vymezení je mnohdy velice složité.

Obecně však platí následující:

Síť cyklotras by měla zabezpečovat spojení obytných území s nejvýznamnějšími cíli cyklistů, jakými jsou školy a jiné vzdělávací instituce, plochy pracovních příležitostí, obchody, sportoviště, místa určená k zábavě, významné dopravní uzly a přestupní terminály a v neposlední řadě i vzájemné propojení obytných částí. Výběr optimální trasy, po které je pak toto propojení realizováno, vychází z pěti základních kritérií.

- Bezpečnost – je dána především intenzitou a rychlostí souběžného dopravního proudu, resp. mírou oddělení. Zvýšení bezpečnosti lze dosáhnout začleněním cyklistů do provozu při současném snižování rychlosti a intenzit souběžné dopravy nebo naopak jejím oddělením. Segregované úseky bez vlivu motorové dopravy, resp. jiných účastníků silničního provozu jako jsou chodci nebo bruslaři, jsou preferovány především nezkušenými cyklisty. Subjektivní pocit bezpečnosti může být zvýšen přehledností trasy, kvalitním osvětlením apod.
- Koherence – spojitost trasy je nesmírně důležitá. Měla by být chápána jak v souvislosti z vlastní trasou, tak i v kontextu vazby na dopravní systém jako celek, tj. jako prvku integrovaného dopravního systému. Ucelenost vystupuje do popředí především v době postupné realizace. Měla by být zajištěna i za cenu provizorií, které budou postupně nahrazeny definitivními opatřeními. Platí princip od jednodušších opatření ke složitějším.
- Přímost a výhodnost – trasa by měla být co nejpřímější. Přímost trasy musí být chápána prostorově, tzn. že je nezbytné počítat i se podélným profilem trasy. V optimálním případě by měla být kratší a rychlejší než pohodlná cesta pro motorová vozidla. Při volbě dopravního prostředku může být právě rychlost dosažení cíle jedním z rozhodujících kritérií. Naplnění tohoto kritéria je však v praxi velice složité. Zlepšení lze dosáhnout kombinací využití zkratk pro cyklisty, předností na křižovatkách průjezdy jednosměrných ulic v protisměru nebo povolením vjezdu cyklistů do pěších zón, společně s restriktivními opatřeními vedoucími ke zklidnění motorové dopravy. Rychlost dosažení cíle (od dveří ke dveřím) závisí i na parkovacích možnostech.
- Atraktivita - vycházíme-li z předpokladu, že jízda na kole má být příjemnou, bezpečnou, atraktivní a zdravou, dospějeme k tomu, že by měla v maximální možné míře procházet zelení a zároveň kolem turisticky zajímavých míst s množstvím zajímavých výhledů do krajiny. Nemalou úlohu má i vybavenost trasy (odpočívky, restaurace, opravny kol, možnosti ubytování...)
- Komfort, resp. fyzická náročnost – komfort jízdy je dán jednak povrchem, jeho typem, resp. stavebním stavem, jednak již zmíněným množstvím překážek na trase. A překážkou může pro někoho být i značný podélný sklon.

Převažující funkce dopravní (atributy, resp. důraz na ně kladený jsou seřazeny podle důležitosti)

1. Přímost
2. Bezpečnost
3. Fyzická náročnost
4. Koherence
5. Atraktivita

Převažující funkce rekreační:

1. Atraktivita
2. Bezpečnost

GENEREL CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5

3. Koherence
4. Fyzická náročnost
5. Přímost



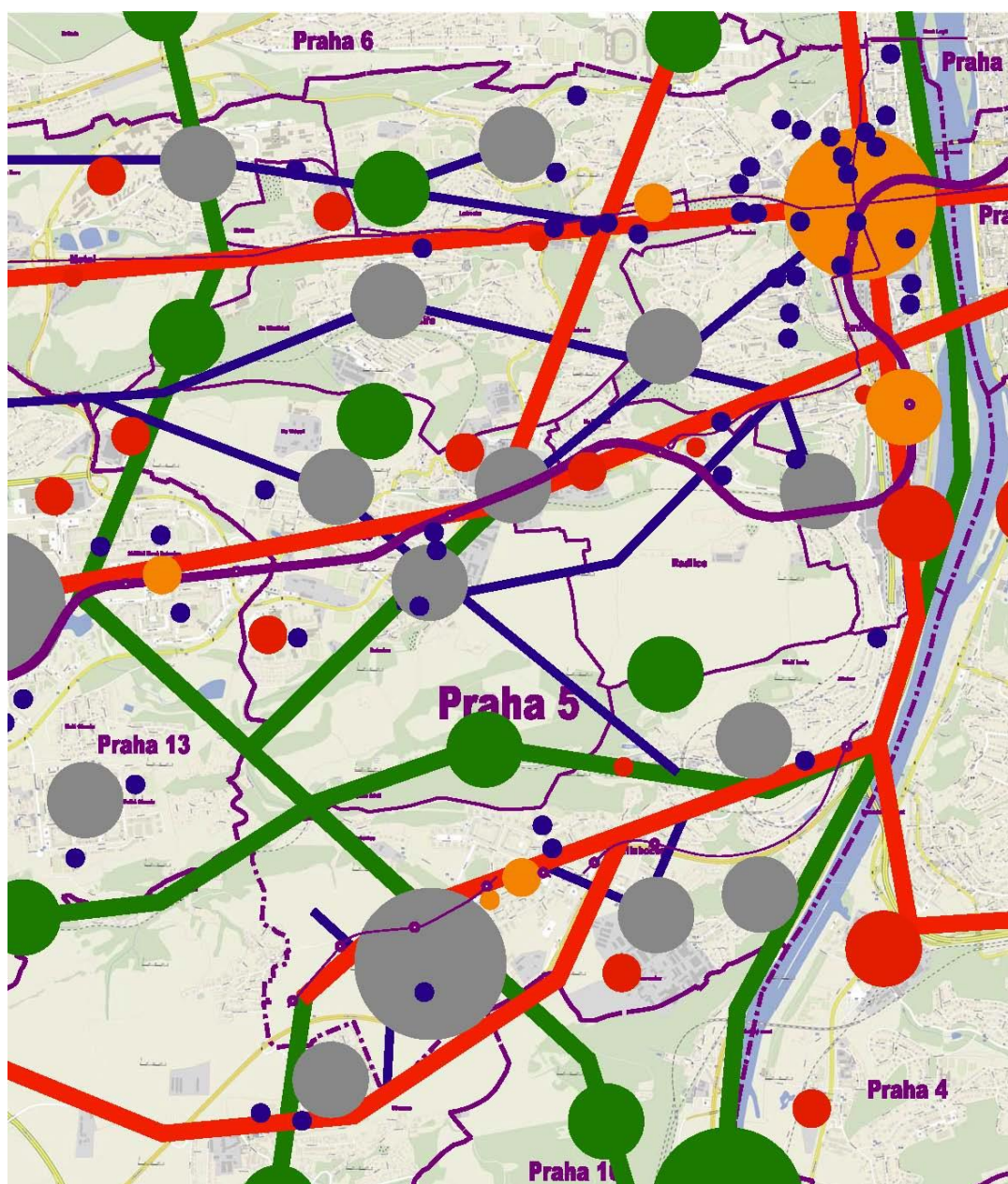
6 VYMEZENÍ DOPRAVNÍCH KORIDORŮ

Jak se v praxi promítá výše uvedené následovně:

Pro napojení obytných částí města, včetně místních částí platí, na centrum, resp. na lokality pracovních příležitostí a škol je převažující funkce dopravní.

Pro napojení rekreačních oblastí a sportovních zařízení je převažující funkcí rekreace

Zjednodušeně tedy platí základní pravidlo tvorby dopravní cesty: Ve směru k řece, radiálním do města budovat přímá propojení dopravního významu, ve směru od řeky, tangenciálním a radiálním z města budovat turisticky a rekreačně atraktivnější propojení vhodná pro sport a rekreaci bez důrazu na jejich přímost.



Jednotlivé dopravní koridory jsou potom definovány následovně:

Trasa A1 – po levém břehu Vltavy –rekreační a dopravní význam

Trasa A12 – Prokopským a Dalejským údolím – rekreační a dopravní význam

Trasa A33 – pokračování trasy Prokopským údolím - rekreační a dopravní význam

Trasa A13 – podél Radlické – dopravní význam

Trasa A14 – podél Plzeňské/Vrchlického – dopravní význam

Trasa A32 – podél Jinonické – převažující dopravní význam

Trasa A113 – podél tramvajového mostu na Barrandov – dopravní význam

Trasa A114 – podél ulice Kosořské/Slivenské – dopravní význam

Trasa A112 – napojení Prokopské údolí – Velká Chuchle – rekreační význam

Trasa A122 – napojení Jinonic na Prokopské údolí – rekreační význam

Trasa A120 – napojení Jinonic a Radlic přes oblast Dívčích hradů – rekreační význam

Trasa A121,131,141 – průjezd přes Smíchov po ulici Nádražní a Štefánikove dopravní význam

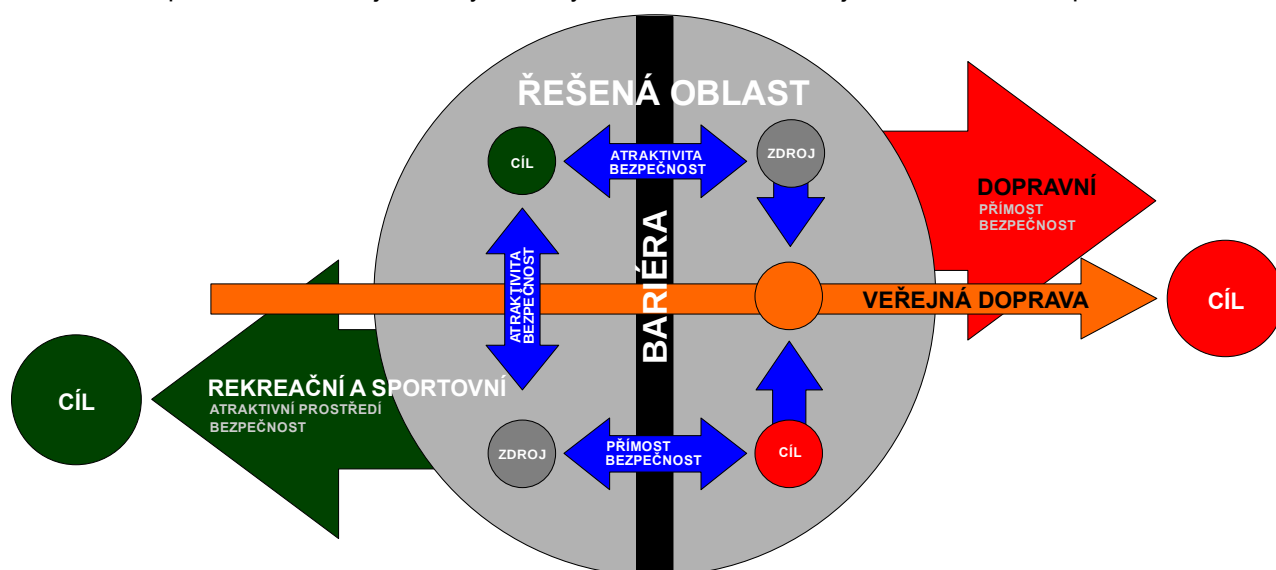
Ostatní trasy místního významu – propojení místních cílů (škol, lokální centra vybavenosti, zastávky MHD...

7 ZÁSADY NAVRHOVÁNÍ

7.1 ZÁSADY NAVRHOVÁNÍ BEZPEČNÝCH CYKLOTRAS

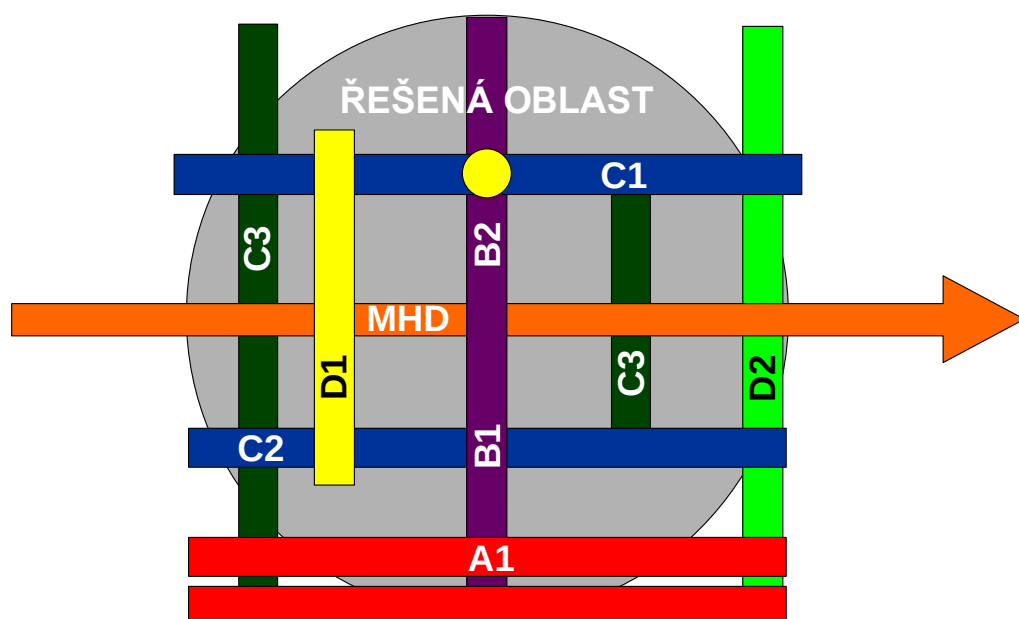
Před započítím prací na návrhu stojí zato si připomenout, co všechno by měl systém cyklotras po městě splňovat, aby byl funkční a tím pádem cyklisty používaný. Tedy co by mělo být jeho cílem a na jakých principech by měl fungovat.

Základem návrhu musí být bezpečné cyklistické koridory, spojující zdroje a cíle cest, tak jak bylo uvedeno v kapitole 5. Samozřejmostí by měla být i úzká vazba na veřejnou hromadnou dopravu.



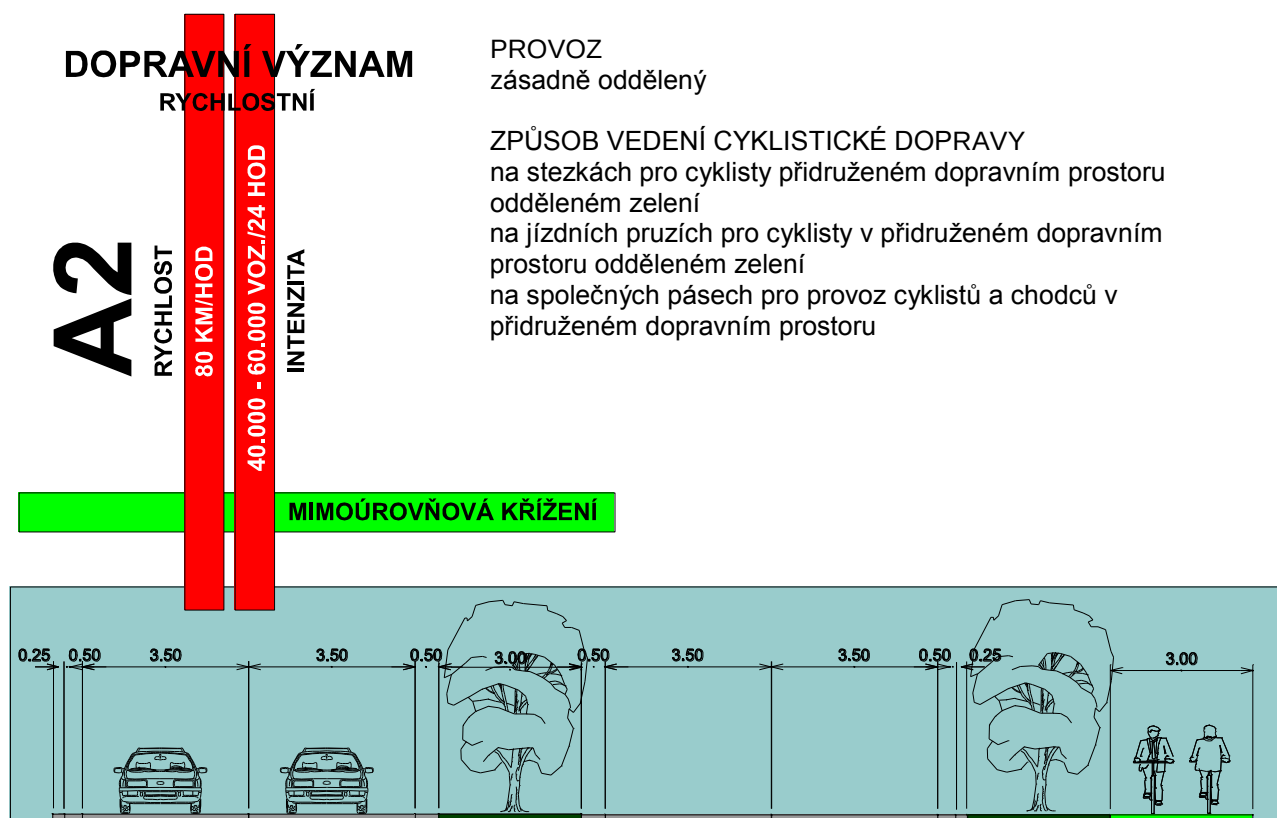
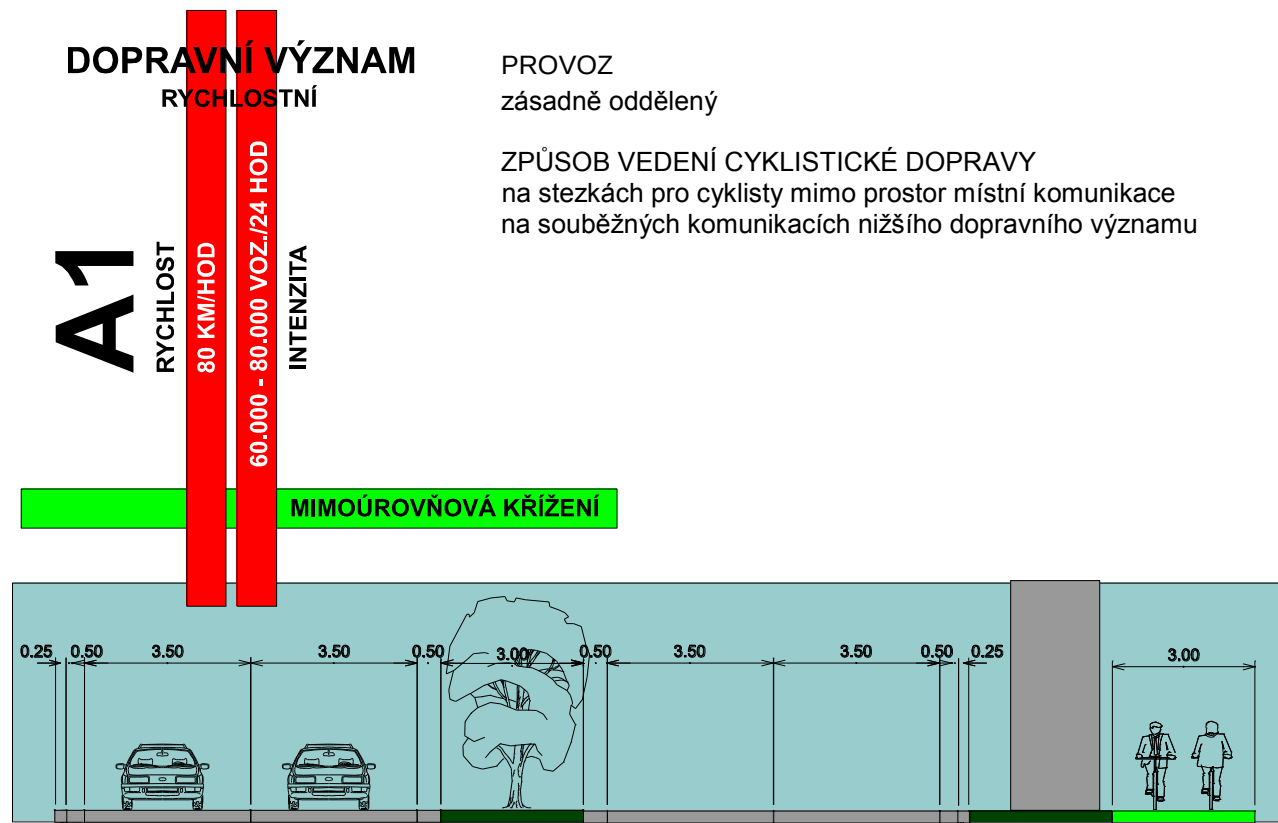
Plošnou obsluhu území je však možné zajistit jen tehdy, když budou tyto koridory logicky napojeny na síť dopravně zklidněných obslužných komunikací a doplněny o základní vybavenost, jako jsou stojany na kola a informační tabule. Cyklotrasy tedy musí být nedílnou součástí celého dopravního systému a společně s ním musí být následně dořešeny. Pro prvotní představu slouží zjednodušený popis komunikační sítě města.

GENEREL CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5



GENEREL CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5

Jestliže dokážeme celou komunikační síť tímto způsobem roztrždit, dá se podle určitého klíče jednoznačně určit nezbytně nutná míra segregace jednotlivých koridorů.



DOPRAVNÍ VÝZNAM

VÝZNAMNÉ SBĚRNÉ TAHY

B1

RYCHLOST

70 KM/HOD
30.000 - 40.000 VOZ./24 HOD

INTENZITA

PROVOZ

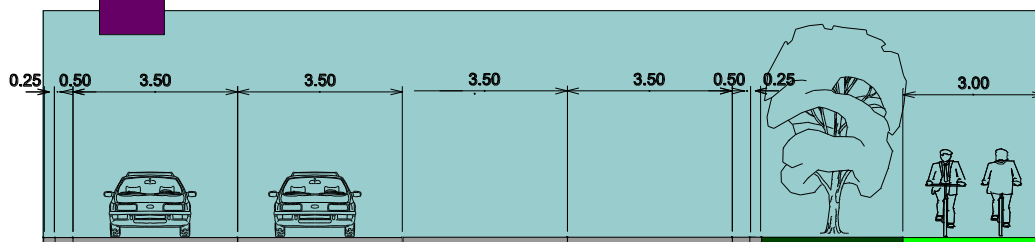
zásadně oddělený

ZPŮSOB VEDENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

na stezkách pro cyklisty přidruženém dopravním prostoru
na jízdních pružích pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru

na společných páslech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém dopravním prostoru

MIMOÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ



DOPRAVNÍ VÝZNAM

VÝZNAMNÉ SBĚRNÉ TAHY

B2

RYCHLOST

60 KM/HOD
20.000 - 30.000 VOZ./24 HOD

INTENZITA

PROVOZ

zásadně oddělený

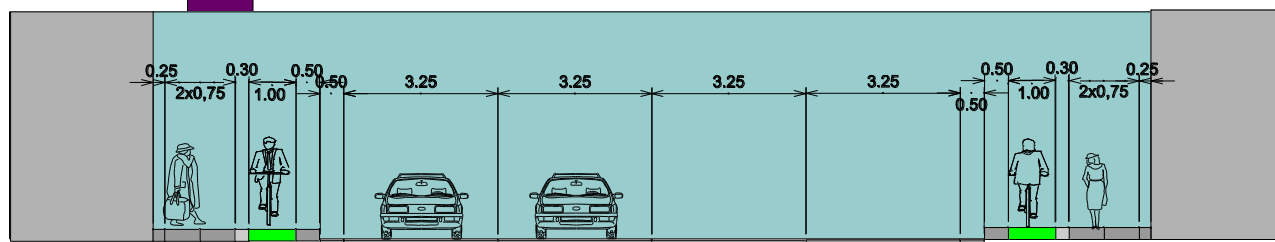
ZPŮSOB VEDENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

na jízdních pružích pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru

na společných páslech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém dopravním prostoru

na jízdních pružích pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru

ŘÍZENÁ ÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ



DOPRAVNÍ VÝZNAM

VÝZNAMNÉ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE

PROVOZ

oddělený, v odůvodněných případech smíšený

C1

RYCHLOST

50 KM/HOD
10.000 - 20.000 VOZ./24 HOD

INTENZITA

ZPŮSOB VEDENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

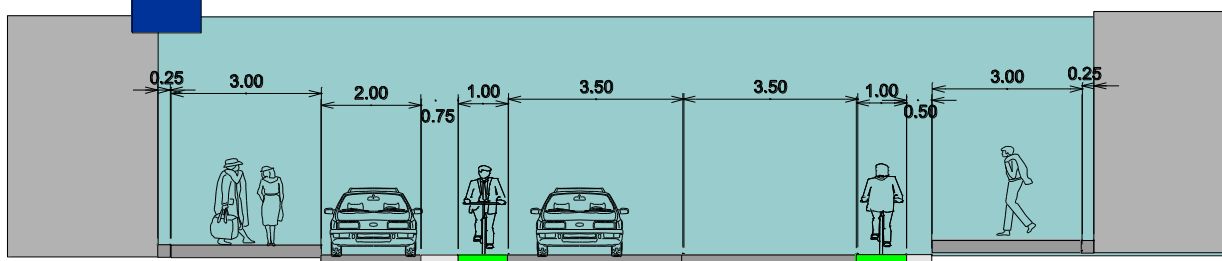
na jízdnicích pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru

na jízdnicích pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru

na společných páslech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém dopravním prostoru

výjimečně v jízdnicích v hlavním dopravním prostoru

NEŘÍZENÁ ÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ



DOPRAVNÍ VÝZNAM

VÝZNAMNÉ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE

PROVOZ

oddělený nebo smíšený

C2

RYCHLOST

30 KM/HOD
2.000 - 10.000 VOZ./24 HOD

INTENZITA

ZPŮSOB VEDENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

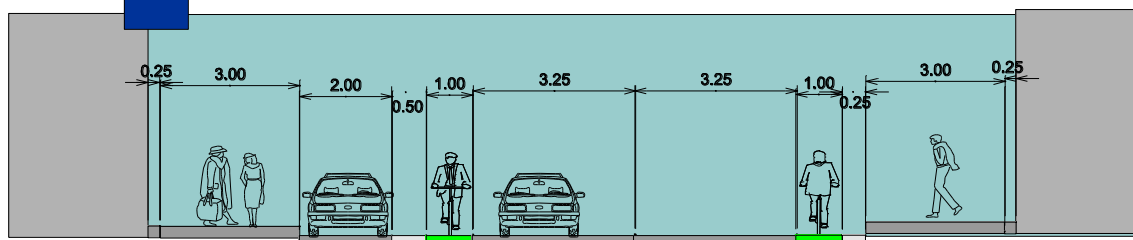
na jízdnicích pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru

na jízdnicích pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru

na společných páslech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém dopravním prostoru

v jízdnicích v hlavním dopravním prostoru

NEŘÍZENÁ ÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ



DOPRAVNÍ VÝZNAM

OSTATNÍ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE

PROVOZ
smíšený

ZPŮSOB VEDENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY
v jízdních pruzích v hlavním dopravním prostoru
v obytné zóně

C3

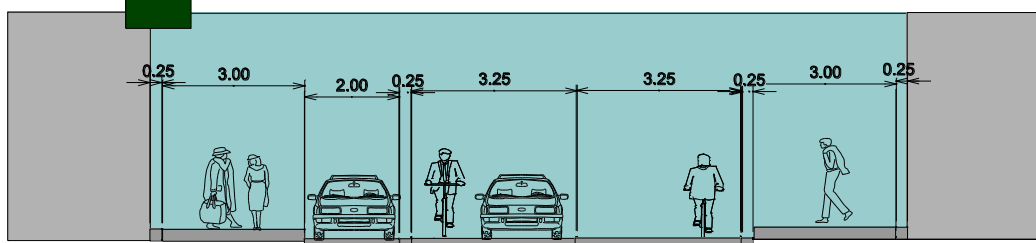
RYCHLOST

30 KM/HOD

100 - 2.000 VOZ./24 HOD

INTENZITA

NEŘÍZENÁ ÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ



DOPRAVNÍ VÝZNAM

KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ
PĚŠÍ ZÓNY

PROVOZ
smíšený (regulovaný v čase), resp. oddělený

ZPŮSOB VEDENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY
na smíšených plochách při nižších intenzitách cyklistů nebo
chodců
v samostatných pruzích při vyšších intenzitách cyklistů a
chodců

D1

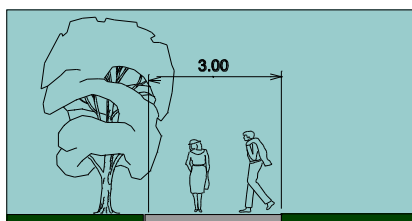
RYCHLOST

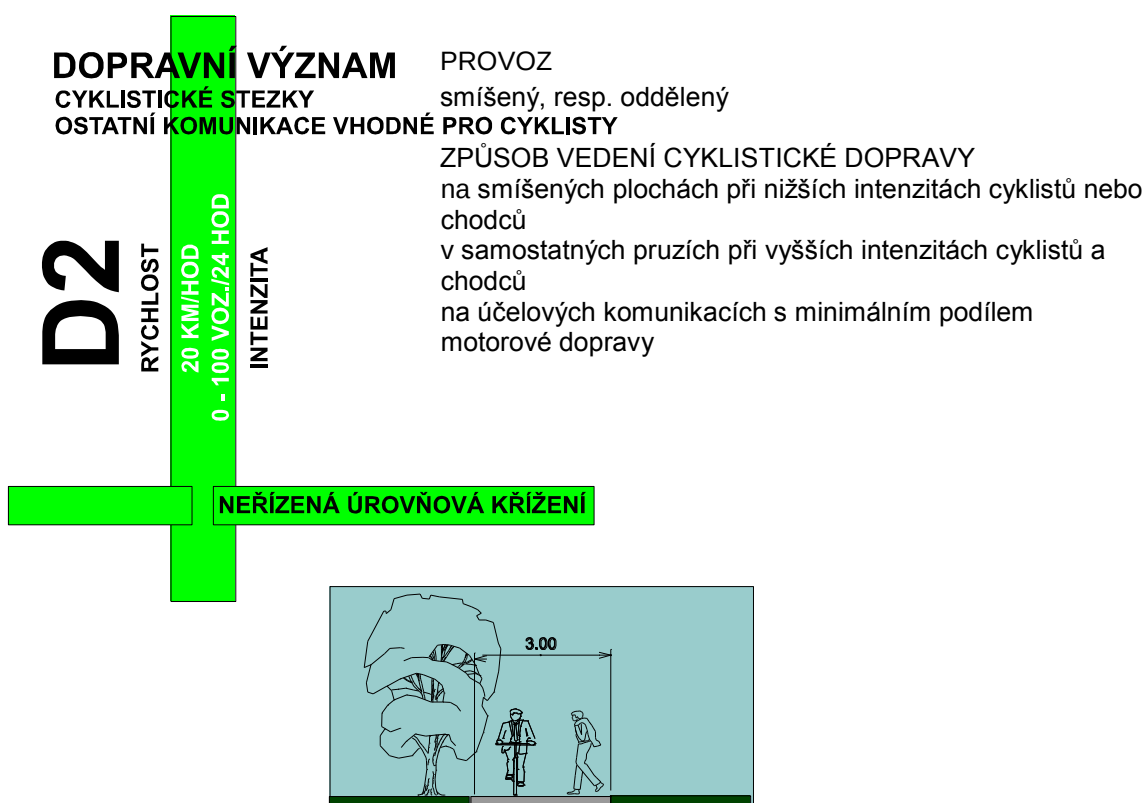
4 KM/HOD

0 - 100 VOZ./24 HOD

INTENZITA

NEŘÍZENÁ ÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ





K uvedenému rozdělení je třeba říct, že se jedná o rozdělení pracovní, které sice vychází z normy ČSN 736110, resp. TP 179, je však upraveno pro účely generelu a slouží především k odůvodnění nezbytnosti stavebně oddělovat úseky cyklistických tras, aby byla zajištěna potřebná míra bezpečnosti.

Segregace vycházející z uvedeného rozdělení je potřebná, v mnoha případech zastavěné části řešeného území však složitě dosažitelná. Vyvolává zásadní systémová opatření při tvorbě dopravního systému na úrovni dopravně urbanistické i stavebně technické. Je to dlouhodobý proces, ve kterém je potřeba postupně upravovat uliční prostor podle jeho skutečného dopravního významu a to ve vazbě nejen na nadzemní část (regulace parkování), ale i na část podzemní, využitou pro vedení inženýrských sítí a jejich průmětů do vlastního uličního prostoru (stožáry VO, trakčního vedení).

Potřebná míra bezpečnosti je dosažitelná i jiným způsobem, i když ani ten není nijak jednoduchý. Ponižením dopravního významu, omezením rychlosti souběžné motorové dopravy a omezením zbytné dopravy do území.

Kde je možné najít typické představitele takto roztríděné sítě v řešeném území?

Trasa A1 – po levém břehu Vltavy –převažující D2, resp. C3, výjimečně C2

Trasa A12 – Prokopským a Dalejským údolím – převažující C3, resp. D2, výjimečně C2, resp. C1

Trasa A33 – pokračování trasy Prokopským údolím - převažující C3, resp. D2

Trasa A13 – podél Radlické – převažující C2, resp. C3, výjimečně D2

Trasa A14 – podél Plzeňské/Vrchlického – převažující B2, částečně C1, resp. C2, v úseku Anděl D1

Trasa A32 – podél Jinonické – převažující C2, resp. C1, výjimečně C3

Trasa A113 – podél tramvajového mostu na Barrandov – převažující D2, výjimečně D1

Trasa A114 – podél ulice Kosořské/Slivenské – převažující C2, resp. C3, částečně D2

Trasa A112 – napojení Prokopské údolí – Velká Chuchle – převažující C3, částečně C2 s vyřešení bezpečného křížení s B1

Trasa A122 – napojení Jinonic na Prokopské údolí – převažující C3, částečně C2

Trasa A120 – napojení Jinonic a Radlic přes oblast Dívčích hradů – převažující C3, částečně C2

Trasa A121,131,141 – převažující C2, resp. C3, částečně D1

Ostatní trasy místního významu – propojení místních cílů (škol, lokální centra vybavenosti, zastávky MHD - převažující C3, částečně D2

7.2 ZÁSADY NAVRHOVÁNÍ BEZPEČNÝCH CEST DO ŠKOL

Budování bezpečných přístupových cest ke školám je potřeba řešit s konkrétní školou a navíc musí jít ruku v ruce s nabídkou míst pro uschování kola v budovách, resp. v jejich těsné blízkosti škol. Vzhledem k právní zodpovědnosti za uschovaná kola panuje obecná neochota budovat takováto zařízení. Bez podpory města se nedá očekávat zvýšená iniciativa ze strany ředitelů škol.



7.3 ZÁSADY NAVRHOVÁNÍ CYKLOTRAS PODÉL ŘEK

Vedení cyklotras podél řek je spojeno s protipovodňovou ochranou, údržbou břehové hrany, odkanalizováním území a v neposlední řadě i bezpečností provozu. Od toho se odvíjí směrové a výškové vedení, konstrukce stezky i její zabezpečení. Na jednáních, která byla vedena mezi správcem toku a správcem komunikací byla dohodnuta základní pravidla pro výstavbu stezek podél říčních toků. Výsledkem byl Metodický pokyn, vydaný správcem toku jako interní předpis pro povolování cyklostezek Tento dokument je obsahem dokladové části.

Základní podmínky posuzování cyklostezky na ochranných hrázích

Při posuzování by se mělo postupovat vždy individuálně, zejména ve vazbě na charakter toku (upravený, neupravený), umístění stezky (ochranná hráz, inundační území, sjezdy pod mosty) a charakter pobřežních pozemků (intravilán a extravilán)

Cyklostezka může být umístěna pouze tam, kde se nepředpokládá provádění úprav toků, výstavba hrází apod.

Výstavbou cyklostezky nesmí dojít ke snížení kapacity vodního toku (Q_{max})

Na hrázích nesmí být vysazovány žádné dřeviny, tedy ani keře, živé ploty (§ 58k č.254/2001 Sb) včetně návodní a vzdušné paty ochranných hrází

Stavbou, provozem, ani aktuálním technickým stavem nesmí dojít ke snížení bezpečnosti hráze

Stezka bude navržena na pojezd mechanizace správce toku a bude mít šířku 3,00 m a únosnost 25t. Součástí stezky musí být i výstavba zařízení znemožňující vjezd na cyklostezku jiným prostředkům než jsou jízdní kola a mechanizace používané v souvislosti se správou toku a údržbou cyklostezky.

7.4 ZÁSADY SPRÁVY A ÚDRŽBY CYKLOTRAS

Správa a údržba cyklotras je důležitou součástí celého procesu budování cyklistické infrastruktury. Špatný stav povrchu stezky (výtluky, nerovnosti,...) zvyšuje riziko poranění a vede k tomu, že se cyklisté vrací na upravené povrchy komunikací s motorovou dopravou. Neméně důležitá je i starost o přilehlý porost, jehož špatný stav vede ke zúžení průjezdního profilu nebo ke zhoršení rozhledových poměrů.

Pro udržení dostatečné kvality cyklotras je účelné provádět každoroční audit, jehož základem může být tento materiál.

Určení konkrétního správce stezek souvisí s vlastníkem pozemku, po kterém je stezka vedena. V 99% případů se jedná jsou stezky ve vlastnictví města a správcem je tedy město, resp. městem pověřená organizace. V případě, že je stezka vedena po soukromém pozemku, je věcí dohod s majitelem pozemku, kdo bude správcem. Je obvyklé že správcem zůstává majitel, ve výjimečných případech (Povodí) přebírá správu město.

7.5 ZÁSADY INFORMAČNÍHO SYSTÉMU

Pro snadnou orientaci v systému cyklotras je důležité mít na paměti několik zásadních pravidel:



- Síť cyklotras musí tvořit logický celek s vazbou na důležité cíle v intravilánu a extravilánu
- Informačního značení vychází ze celostátního systému značení, kde má každá trasa přidělené číslo. Tato základní síť je doplněna o značení místních tras bez čísla. Doplnění značení logem, resp. názvem trasy je v jednání.
- Orientační tabule, které značení doplňují a usnadňují orientaci prostoru. Navíc umožňují informovat o místních cílech
- Mapy. Optimálním řešením pro město je zjednodušený mapový podklad s vyznačením systému městských cyklotras. V centrální oblasti města je účelné mapu města doplnit mapou městské části s vyznačením parkovacích zařízení významných přestupních terminálů apod., v okrajových oblastech mapou regionu s vyznačením regionálních napojení

7.6 ZÁSADY BUDOVÁNÍ PARKOVACÍCH MÍST PRO CYKLISTY

Nabídka kvalitních parkovacích zařízení pro kola je důležitou součástí rozvoje cyklistické dopravy. Místa s dostatečným zabezpečením chránícím kolo před zloději přispívají k jeho většímu využívání. Nejdůležitější v tomto směru je zjištění reálné potřeby. Ta se dá poměrně snadno určit v lokalitách se zvýšeným podílem cyklistů, hůře už v místech, kde neexistuje cyklistická infrastruktura. Je ovšem možné postupovat taky obráceně. Nabídkou zabezpečených parkovacích míst v budovách magistrátu a ve státních institucích, ve školách v centru města, na nádražích a v turisticky atraktivních lokalitách posílit vědomí možnosti užití kola jako rovnocenného dopravního prostředku.



Místa vhodná pro umístění zabezpečených parkovacích zařízení.

- Pracoviště
- Vzdělávací zařízení
- Nejvýznamnější přestupní uzly IDS
- Železniční a autobusové nádraží
- Centrum města
- Nákupní centra
- Zábavní a kulturní centra a instituce
- Stadiony a sportovní zařízení
- Vybrané lokality v rekreačních oblastech
- Hromadné garáže

Parkovací místo musí splňovat tyto požadavky:

- Musí být co nejbližší cíli
- Musí mít dostatek stojanů, resp. skříní na úschovu kol
- Musí mít jednoduchou konstrukci a být přitom bezpečné
- Musí být jednoduše lokalizovatelné
- Místo musí umožňovat bezpečný příchod a odchod
- Svou konstrukcí nesmí ničit konstrukci kola
- Musí být uzamykatelné nebo alespoň umožňující uzamčení co nejvíce demontovatelných částí kola
- Musí ležet na atraktivním místě
- Musí chránit kolo, zvláště sedlo před deštěm
- Musí být solidní konstrukce jednoduše opravitelné

Doporučení počtu parkovacích míst podle lokality (podle holandských zkušeností – při průměrné dělbě dopravní práce 20% oproti 2% ve městě Brně, jsou hodnoty 10x nižší)

- | | |
|---------------------------------------|--|
| • Obchody a obchodní centra
plochy | 4-8 míst na 1000 m2 obchodní nebo skladové |
| • Kanceláře | 1-4 místa na 1000 m2 kancelářských ploch |
| • Vzdělávací zařízení | 30-80 míst na 1000 studentů |

GENEREL CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5

- | | |
|------------------------|--------------------------------|
| • Sportovní zařízení | 20-40 míst na 1000 návštěvníků |
| • Nemocnice | 20-50 míst na 1000 lůžek |
| • Parky, koupaliště... | 10-35 míst na 1000 uživatelů |

Město by mělo přednostně budovat bezpečná parkovací zařízení v budovách magistrátu a městských institucí a vyžadovat budování těchto zařízení po velkých investorech u nákupních center, multifunkčních budov a velkých sportovních areálech. A také pamatovat na hlídaná místa pro kola ve všech hromadných garážích!!!



7.7 SOUVISEJÍCÍ OPATŘENÍ NA PODPORU CYKLISTICKÉ DOPRAVY

- Souběžně s budováním cyklistické infrastruktury je účelné rozvíjet i další oblasti podporující cyklistickou dopravu.
- Zřízení funkce cyklokoordinátora
- Pořádání konferencí a seminářů
- Zajišťování systematické informovanosti specialistů
- Podpora výzkumu a rozvoje alternativních způsobů dopravy
- Prezentace demonstračních projektů
- Propagace nových cyklistických tras
- Pořádání netradičních cyklistických akcí
- Pořádání soutěží propagujících cyklistiku
- Kampaň " Do práce na kole"
- Dopravní výuka zaměřená na důležitost nemotorové dopravy
- Výchova zaměřená na ochranu životního prostředí ve městech
- Vybavení informačního centra informacemi o cyklistických trasách
- Kampaň za zdůraznění významu cyklistiky ke zlepšení fyzické kondice, resp. jako prostředku pro hubnutí
- Lékařská doporučení zdůrazňující význam nejrůznějších forem pohybu pro zdraví jedince
- Kampaně využívající děti k motivování rodičů k jízdě na kole
- Zavádění netradičních cyklistických služeb (cyklistický eskort dětí ze škol)
- Vyhlašování pravidelných cyklistických dnů, resp. dnů bez aut
- Pořádání akcí "Cyklisté-cyklistům"
- Kampaň za užívání cyklistických přileb
- Pravidelné kontroly technického stavu kol s důrazem na vybavení odpovídající vyhlášce
- Kampaně proti opilým cyklistům
- Kampaň cyklisté vítání

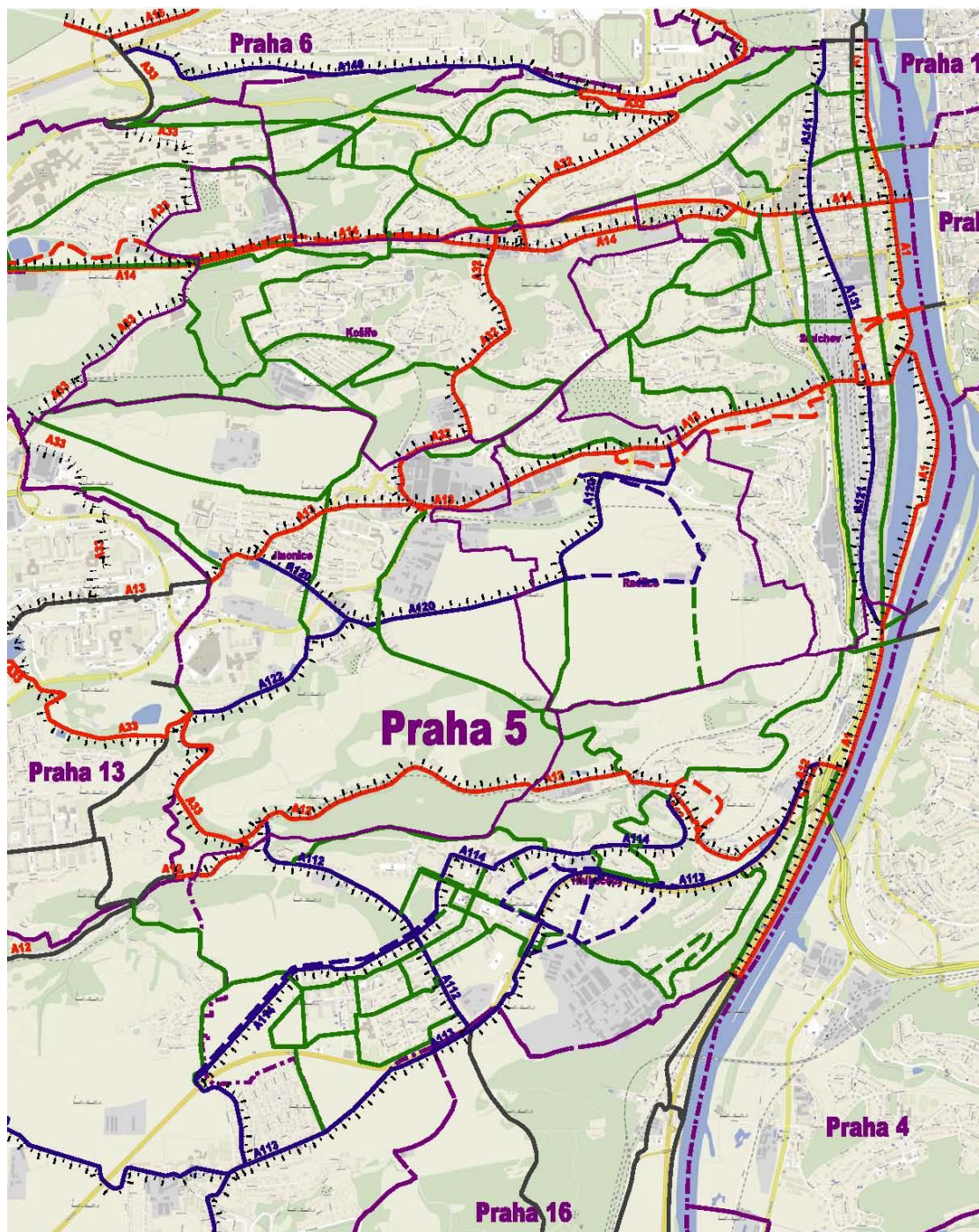
GENEREL CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5



8 NÁVRH CYKLISTICKÝCH TRAS

Návrh sítě byl tvořen s aspektem, aby síť byla navržena srozumitelně, aby uživatelům usnadňovala orientaci s trasami vedoucími logicky a plynule k svému cíli, přitom pokud možno sledující přirozené i umělé vodící linie (např. vodní toky, terénní hrany, urbanistické osy, hlavní uliční síť).

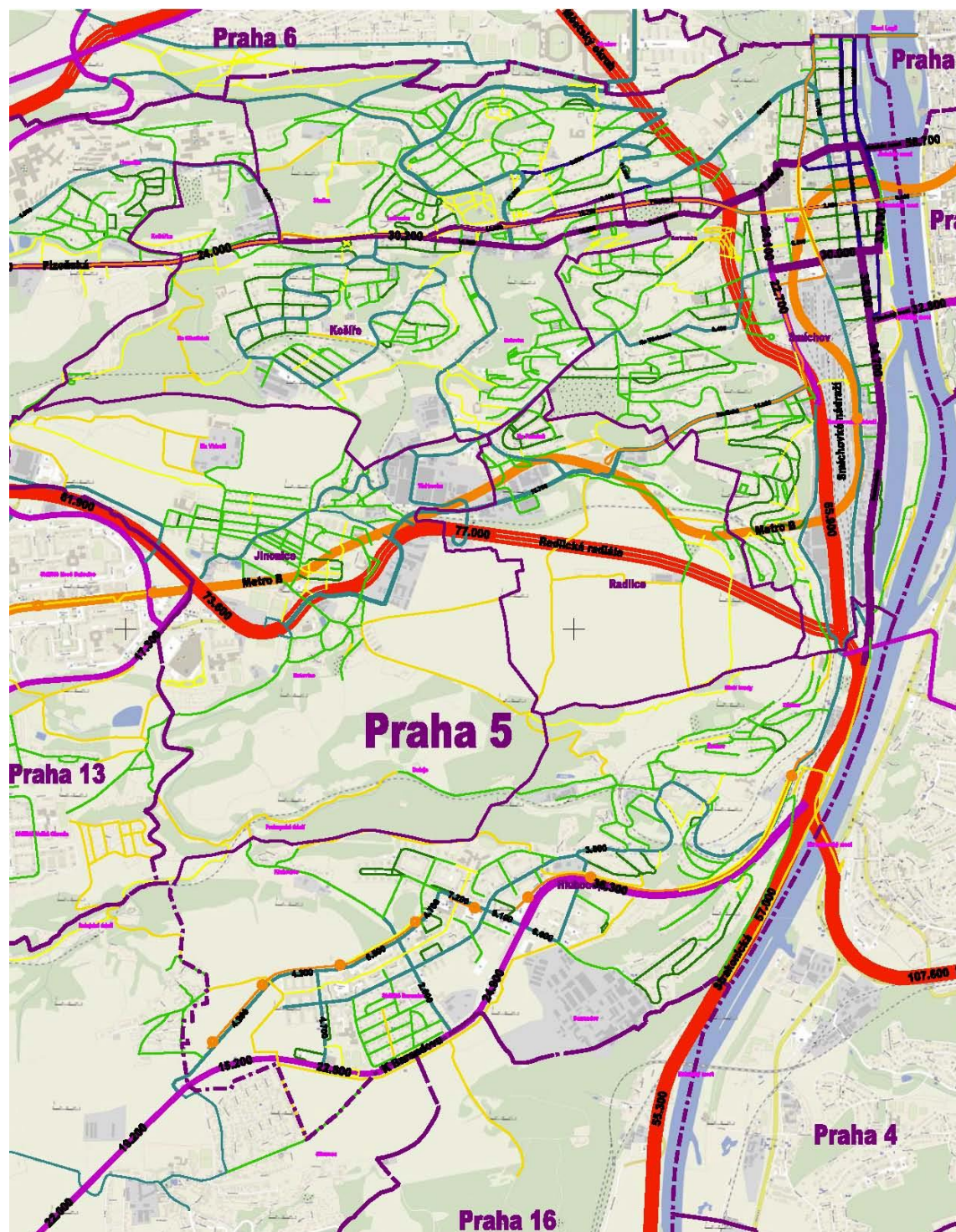
Základem pro návrh byla celoměstská síť doplněná o místní propojení.



8.1 ZÁKLADNÍ NÁVRH CYKLISTICKÝCH TRAS VEDENÝCH VE VYTIPOVANÝCH KORIDORECH PO STÁVAJÍCÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTI

Při hodnocení základního návrhu vycházel projektant z předpokládaného stavu komunikační sítě, jejího dopravního významu vycházejícího z výše uvedeného členění resp. z předpokládaného funkčního využití ploch.

Níže uvedené schéma popisuje předpokládanou komunikační síť v řešené oblasti:



GENEREL CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5

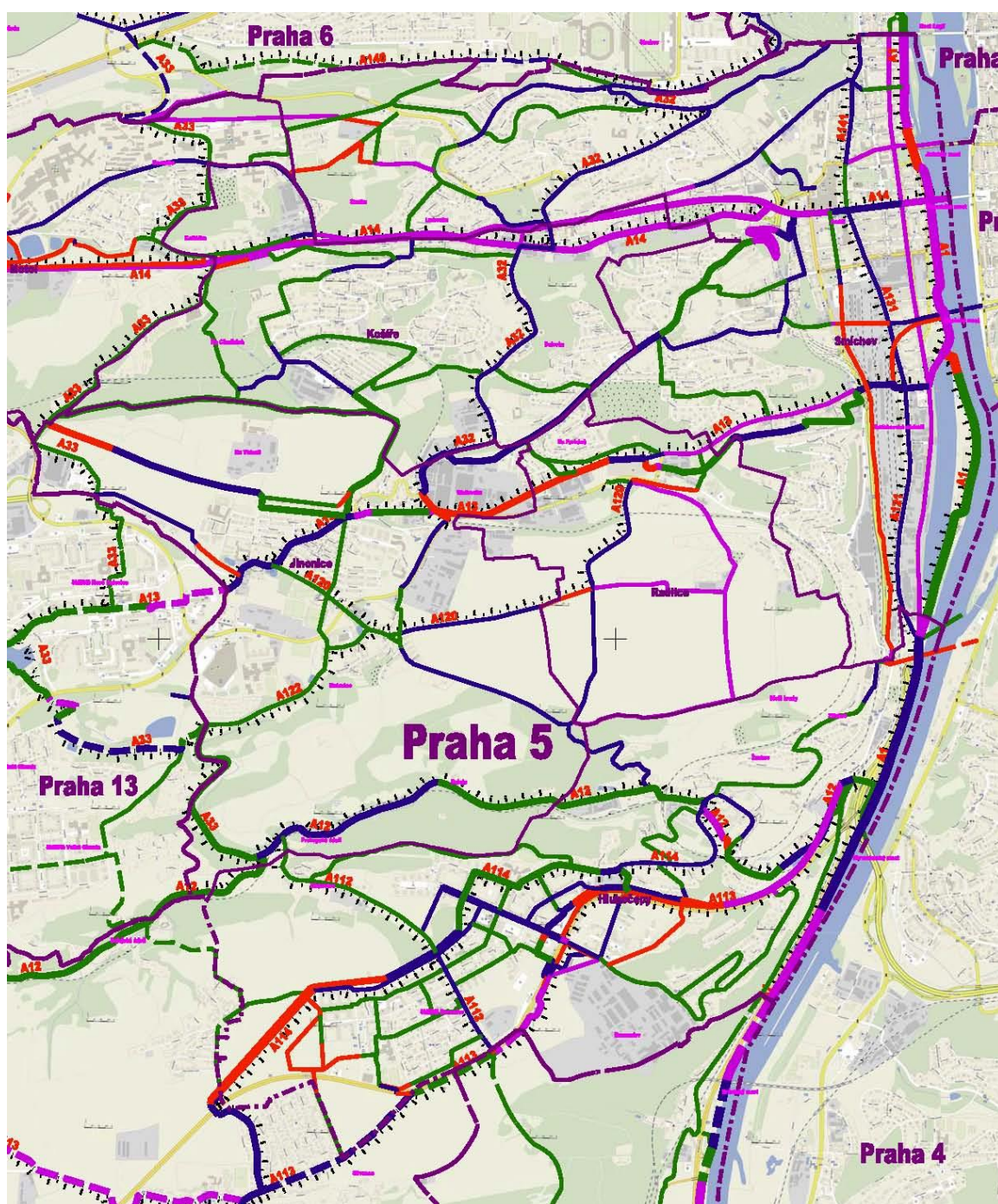
Trasy jsou popsány z hlediska jejich bezpečnosti. Jednotlivé úseky jsou tedy ohodnoceny následovně:

Vyhovující z hlediska bezpečnosti – není nutné řešit bezprostředně řešit. Pokud bude v úseku dále navržena stavební úprava, měla by přispět především ke zkvalitnění trasy a měla by být použita jen v odůvodněných případech.

Podmíněně vyhovující – stavební, resp. organizační opatření jsou potřebná, ale nikoliv nezbytná v reálném čase. Řešením mohou být provizorní opatření v trase, resp. dočasný odklon realizovaného propojení do jiné stopy

Nevyhovující - úsek trasy neodpovídá základním požadavkům na bezpečnost a pokud bude trasa, resp. varianta trasy vedena v tomto úseku, bude ji potřeba stavebně a organizačně upravit

Neexistující úsek – v tomto úseku je nezbytné vytvořit nové propojení



Trasa A1 – po levém břehu Vltavy

Základní varianta je v celé délce vedena po levém břehu Vltavy. V jižní části navazuje trasa na 4 m širokou obslužnou komunikaci vybudovanou v rámci křižovatky s ulicí Mezichuchelskou. Chodník pro pěší a cyklisty je široký 3 m a je dlouhý cca 400 m. V prostoru Bránického železničního mostu, tj. cca 100 m za peším propojením do Malé Chuchle (podchod pod Strakonickou) končí živičná úprava a začíná nebezpečná pěšina místy široká jen 0,3 – 0,5 m. Na tento úsek navazuje úprava chodníků pod Barrandovským mostem, resp. stezka vedená v souběhu s ulicí Strakonickou. Tato úprava končí před ostrovem Císařská louka (Cinda). Úsek cca 200 m dlouhý je vedený po šířkově nevyhovujícím chodníku, resp. po obslužné komunikaci za prodejnu historických vozidel. Přes Cindu prochází trasa po 4 - 5 m široké obslužné komunikaci kolem sportovně zábavních areálů. Důležitost vedení trasy přes ostrov spočívá v nabídce ubytování pro tu část návštěvníků Prahy, která k tomuto účelu využívá kempy. Přímě napojení Malé strany a potažmo Starého města je proto nesmírně potřebné. V severní části ostrova neexistuje propojení na levobřežní cestu kolem Vltavy. Realizace tohoto propojení je podmínkou pro využití ostrova k vedení cyklotrasy A1. Částečně zpevněný úsek levobřežní komunikace přechází v nebezpečnou cestu. Za Výtoňským železničním mostem prochází trasa částí nábřeží určené k zastavení. S investorem záměru je dohodnuto, že v rámci výstavby komplexu vybuduje i tento úsek cyklostezky. Návazná část trasy představuje zřejmě stavebně-technicky nejnáročnější úsek celé pobřežní trasy. Jedná se totiž o prostor Náplavky, jejíž uvolnění a následná rekonstrukce si na protějším břehu řeky vyžádala investici města v řádech desítek milionů korun. Na druhou stranu obnova této části by mohla patřit k investičním prioritám města a po dokončení by výrazným způsobem pomohla ke zatraktivnění prostoru Smíchova, jako centra řešeného území. Návazný úsek vedený po Janáčkově nábřeží je realizovatelný až na základě změn v organizaci dopravy, resp. z nich plynoucích změn ve využití uličního prostoru.

Varianta trasy v prostoru po Barrandovem je vedena po zklidněné ulici Zbraslavské. Doporučuje se ponechat jako alternativa i v cílovém řešení.

Varianta trasy po ulici Zborovské se jeví z důvodu výrazně menší atraktivity v rámci rekreačního a turistického využití jako nevhodná.

Trasa A12 – Prokopským a Dalejským údolím

Využití trasy, resp. její vedení v krajině, předurčuje vhodnost, resp. nevhodnost dílčích úseků pro daný účel. Pro Dalejské nebo Prokopské údolí není problémem motorová doprava, ani kvalita povrchu, jako spíše podélný sklon v kombinaci s pěší dopravou. Řešení spočívá v úpravě odpovídající charakteru prostředí, krajiny (mlatové povrchy o šířkách kolem 2 m, resp. soustředění cyklistického provozu do poměrně úzkého koridoru v ose komunikace s výhybnami (místy pro zastavení a odpočinek). Z důvodu zachování charakteru trasy je nežádoucí, aby se do území pouštěla nová výstavba, která by znamenala i zvýšenou poptávku po dopravní obsluze motorovou dopravou. Z pohledu bezpečnosti se jako nejméně vhodný jeví úsek po ulici Hlubočepské, kde by oddělení cyklistů alespoň ve směru do kopce přispělo ke zvýšení bezpečnosti, je však z prostorových důvodů velice složité.

Proto je ve variantně zvažováno vedení trasy podél železniční tratě na Řeporyje. Tato trasa se jeví jako vhodnější, je však třeba ji detailně prověřit, zvláště s ohledem na průchod parkem v prostoru křížení železničních tratí.

Trasa A33 – pokračování trasy Prokopským údolím

Trasa napojuje oblast Prahy 13 a je svým charakterem, resp. využitím podobná trase A12. Platí pro ní stejná pravidla.

Trasa A13 – podél Radlické

Trasa navazuje na centrální stezku vedenou podél tratě metra na území Prahy 13. Na tuto část trasy navazují úseky po ulicích Řeporyjská, Karlštejská, kde jsou, resp. kde se dlouhodobě předpokládají výrazně nižší intenzity souběžné motorové dopravy a tudíž nevzniká okamžitá potřeba oddělení cyklistů. V případě nutnosti je důležitější řešit oddělení ve směru do kopce, což může být vzhledem k omezeným šířkovým možnostem v uličních profilech v řešeném území chápáno jako obecné pravidlo. Návazný úsek procházející po ulici Na Hotmance vyžaduje sklonovou a šířkovou úpravu

existující pěšiny. Následné pokračování přestavbovým územím bývalého areálu Waltrovky pak potřebu uvolnění koridoru pro stezku a vzhledem k předpokládané změně využívání železniční tratě i zabezpečení úrovněového přejezdu, resp. mimoúrovňového křížení drážních kolejí.

Trasa se v protoru zastávky metra Radlická přimyká k této ulici. Původní představa o zapracování cyklostezky do uličního profilu vzala za své. Stavební úpravy uličního prostoru s tramvají na vyvýšeném tělese v ose komunikace, minimálními šířkami jízdních pruhů a znehodnocenými chodníkovými plochami alejí stožárů VO a trakčního vedení vyloučily dlouhodobě využití této části ulice Radlické pro cyklistický provoz.

Variantní vedení trasy ulicemi Pechlátova, Holubova, Na Neklance vyžaduje organizační úpravy ve smyslu povolení protisměrného pohybu cyklistů v jednosměrných ulicích a dořešení bezbariérového napojení těchto ulic z prostoru tramvajové smyčky, jeví se však jako jediná možnost bezpečného napojení prostoru Smíchovského nádraží, resp. lávky přes kolejiště nádraží.

Napojení lávky do oblasti přednádraží, resp. na levobřežní cyklostezku je dnes možné jen po schodišti. Do budoucna vzniká potřeba vyřešit toto napojení bezbariérově, což může být vzhledem ke značným výškovým rozdílům technicky poměrně složité, ale z důvodu zlepšení dostupnosti poměrně rozsáhlé oblasti jako nezbytné. Tuto stavbu je možné svázat se stavbou Výtoňského mostu.

Trasa A14 – podél Plzeňské/Vrchlického

Ulice Plzeňská, resp. Vrchlického a Duškova tvoří dnes jediný dopravní koridor zpřístupňující oblast Motola. Na těchto komunikacích realizované vztahy preferují jednoznačně motorovou dopravu před dopravou nemotorovou. Je to dáno především dopravním významem těchto ulic v základním komunikačním systému města. Přesto nebo právě proto je potřeba řešení tohoto propojení nesmírně aktuální.

Existuje několik variant. Řešení tohoto problému. Z důvodů dopravně bezpečnostních musí ve všech případech dojít k oddělení cyklistů od motorové dopravy.

Základní varianta počítá s vedením cyklistů v BUS pruzích, které jsou v době dopravní špičky vyčleněny pro vozidla nekolejové hromadné dopravy. Společný provoz cyklistů a autobusů je bezpečný, vyžaduje však rozšíření krajních jízdních pruhů, aby nedocházelo k ohrožení cyklistů nebo souběžně jedoucích motorových vozidel. Mohla by tvořit reálnou etapu.

Druhou možností je zásadní změna ve využití uličního prostoru, spočívající jednak v převedení větší části dopravního proudu do připravovaného koridoru Radlické radiály, jednak v omezení, resp. převedení radiálních autobusů do prostoru Anděla na napaječové. Toto řešení je vázáno na dostatečně kapacitní kolejovou dopravu a vyžaduje důkladné modelové prověření.

Průjezd prostorami kolem Anděla ve směru Plzeňská – Lidická jako jediným logickým propojením v území musí být řešen s ohledem na nezbytnou obsluhu území a soustředěný pěší provoz. Toto řešení však nesmí omezit kolejovou hromadnou dopravu. Součástí cílového řešení musí zůstat zklidnění Palackého mostu, resp. vytvoření klidové zóny s výraznou preferencí hromadné a pěší dopravy s možností průjezdu cyklistů od Anděla až na Palackého náměstí. Toto řešení musí být studijně připravováno a realizováno současně s Novým Výtoňským mostem.

Varianty trasy mimo hlavní dopravní prostor nejsou spojitě a nemohou proto plnit dopravní funkci, pro kterou je tento koridor především určen

Trasa A32 – podél Jinonické

Tangenciální propojení ve stopě ulice Jinonické hraje důležitou roli v systému a slouží především k plnění pravidelných cest. Proto je i v tomto případě podstatná přímota trasy. Pro toto řešení neexistuje alternativa a je tedy nezbytné realizovat toto propojení v uličním profilu zmíněné ulice. Oddělení cyklistů, které vyžadují intenzity souběžného provozu motorové dopravy je dlouhodobě potřebné a v podmínkách rozvolněného uličního profilu realizovatelné i v přidruženém dopravním prostoru.

Trasa A113 – podél tramvajového mostu na Barrandov

Propojení se z hlediska svého významu řadí mezi nejdůležitější dopravní napojení v řešeném území. Jeho realizace vyžaduje podrobné technické prověření na jedné straně a vstřícnost na drážního úřadu na straně druhé. Trasu je totiž nutno vést souběžně s tramvajovou tratí, resp. po tramvajové estakádě. Důležitost tohoto propojení spočívá v jediné sklonově přijatelné variantě a zvláště ve směru do města už dnes hojně využívané. V úseku před a za zastávkou Geologická je potřeba vybudovat nový úsek cyklostezky. Ta by v návaznosti na existující chodníky, potažmo přechody přispěla k bezpečnému řešení cyklistického provozu nejen ve směru do města, ale po doplnění krátkých návazných úseků i ve vlastním území Barrandova a významnou měrou by přispěla i k napojení oblasti Slivence.

Trasa A114 – podél ulice Kosořské/Slivenské

Trasa vytváří druhou možnou stopu pro napojení sídliště Barrandov. Dnes v podstatě jedinou fungující. Její nevýhoda spočívá v nedostatečné přímosti napojení území. Zároveň však představuje nezbytnou radiálu pro severní část sídliště, kde se chystá další etapa výstavby, s níž je spojeno i prodloužení tramvajové trati. Přestože je tato trasa z větší části vedena po místních komunikacích jeví se jako vhodnější pokračování společná stezka pro pěší a cyklisty severně tramvajové trati.

Trasa A112 – napojení Prokopské údolí – Velká Chuchle

Toto významově rekreační propojení je vedeno po dopravně málo zatížených komunikacích a nevyžaduje tudíž speciální stavební opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti. Jedinou a o to více důležitou výjimku tvoří úrovněvé křížení dopravně významné páteře v území, ulice K Barrandovu. K tomuto kroku by mělo dojít nejpozději ve spojitosti s dokončením Pražského okruhu v jeho jihozápadní části. Současně s dokončením Radlické radiály by měla být podobným způsobem uvolněna i další úrovněvá křížení ulice k Barrandovu (světelné řízené křižovatky s přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty) jako je křižovatka u zastávky Geologická, resp. křižovatka u konečné zastávky prodloužené tramvaje s vazbou na Slivenec

Trasa A122 – napojení Jinonic na Prokopské údolí

Toto významově rekreační propojení je vedeno po dopravně málo zatížených komunikacích a nevyžaduje tudíž speciální stavební opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti.

Trasa A120 – napojení Jinonic a Radlic přes oblast Dívčích hradů

Toto významově rekreační propojení je vedeno po dopravně málo zatížených komunikacích a nevyžaduje tudíž speciální stavební opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti.

Trasa A121,131,141 – napojení centra Smíchova (Nádražní – Štefánkova)

Toto propojení je tvoří dnes významnou součást trasy A1. Přestože by co nejdříve mělo dojít k realizaci trasy A1 po levém břehu Vltavy, zůstává toto propojení důležitou součástí systému. Jeho nezastupitelnost spočívá ve funkci tohoto koridoru, který by měl postupně převzít funkci obchodně společenskou a potlačit funkci dopravní. Takto pojatý uliční prostor by měl podobně jako zklidněná ulice Štefánkova, resp. výhledově i ulice Plzeňská měla tvořit základní páteře nemotorové dopravy na Smíchově.

Ostatní

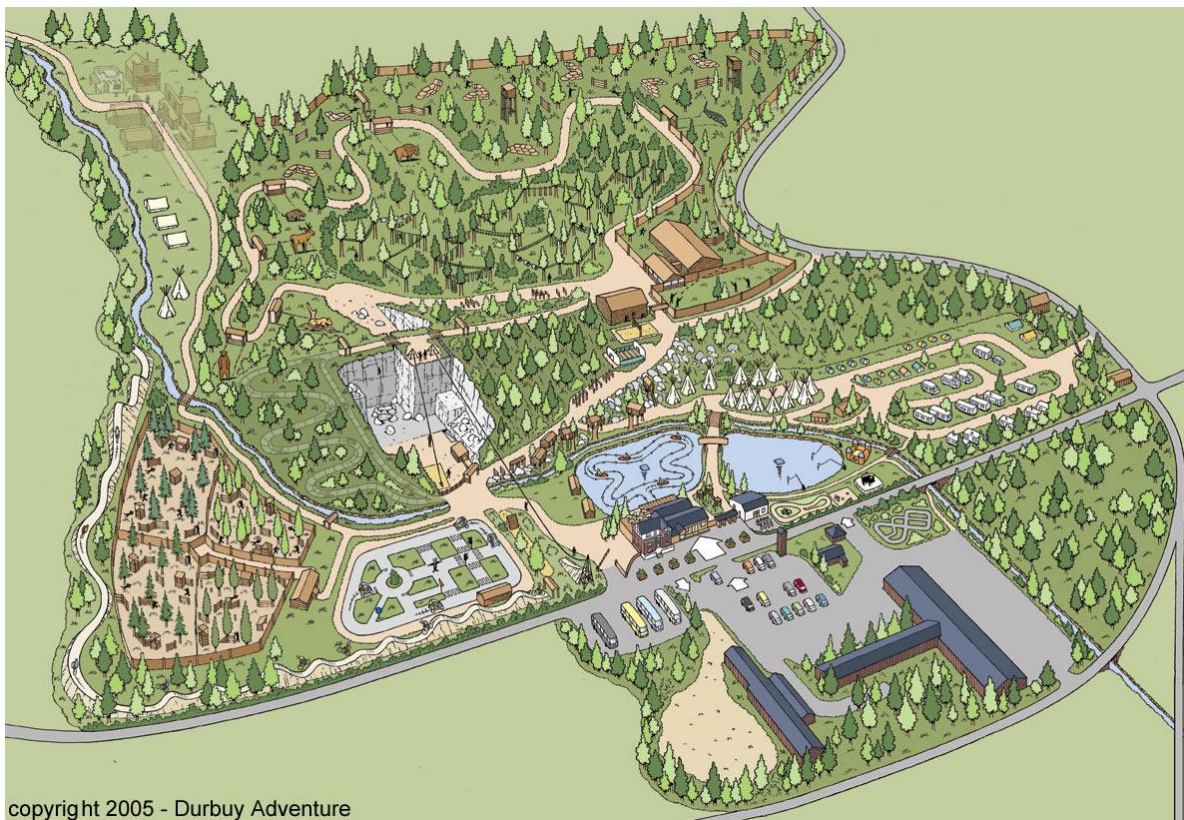
Propojení Peroutkova – Mrázovka není sice součástí celoměstské sítě cyklistických tras, z hlediska místního významu však vytváří nesmírně potřebné napojení z oblasti Jinonic do prostoru centra Smíchova představované územím kolem Anděla. Jedná se o dopravně relativně málo zatížené a sklonově přijatelné propojení. Uliční profil navíc umožňuje vedení v přidruženém dopravním prostoru v zatíženější části ulice. Výškový rozdíl je překonán na chodníku vycházejícího z ulice Mrázovka.

GENEREL CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5

Tento úsek vyžaduje pouze organizační úpravu spočívající ve změně dopravního značení a umožňující průjezd cyklistů.

Napojení oblasti Ladronka (území severně od ulice Plzeňské) by mělo sloužit k napojení nově zastavované lokality bydlení a přilehlého sportovního areálu na město, resp. na lokalitu motolské nemocnice, zprostředkované až na letohrádek Hvězda.

Lokalita Na Vidouli tvoří nesmírně zajímavý prostor, využívaný již dnes hojně ke krátkodobé rekreaci ať už na kole nebo pěšky. V návrhu je doporučeno vybudovat úsek stezky se smíšeným provozem pro cyklisty a pěší po jižní straně a prověřit možnost situování multifunkčního sportovně-zábavního přírodního parku (viz obrázek) v západní části lokality. Zároveň s realizací toho záměru je třeba zaručit možnost objetí této lokality po komunikacích zaručujících bezpečný pohyb cyklistů a pěších.



V západní části areálu nádraží existuje účelová komunikace, jejíž poloha a dopravní význam ji předurčuje k využití pro cyklisty. Je však věcí politických jednání mezi městskou částí a Českými drahami, resp. Správou železniční dopravní cesty zda se průjezd areálem Smíchovského nádraží stane či nestane součástí sítě cyklistických komunikací.

V severní části areálu určené k zástavbě se předpokládá zachování možnosti průjezdu pro cyklisty, což je opět obecný požadavek na nově zastavované lokality s konkrétním developerským záměrem.

8.2 VÝSLEDNÝ NÁVRH TRAS

Výsledný návrh je založen na páteřních trasách celopražského významu, které jsou doplněny o trasy lokálního významu, především o cesty do škol a za sportem, resp. do míst vhodných k aktivnímu odpočinku. Důležitou roli v návrhu tras hraje obnova bezpečných propojení mezi jednotlivými lokalitami, resp. městskými částmi, rozdělenými přirozenými nebo uměle vytvořenými bariérami (řeka, dopravní tepny...)

Generel kromě níže popsaných tras definuje zásady chování cyklistů v uličním prostoru, potřebnou míru jejich segregace a v neposlední řadě i dopady do existující dopravní infrastruktury ať už z hlediska stavebních či dopravně-organizačních, resp. jiných podmiňujících opatření.

Nedílnou součástí generelu je vytipování míst pro parkování kol (cyklistické stojany), odpočinkových míst, úseků vhodných pro bruslaře a zajištění úzké vazby na hromadnou dopravu (rozšíření nabídky přepravy kol v prostředcích hromadné dopravy) a v případě úseků pro bruslaře i motorovou dopravu (parkoviště)

Příprava cyklotras je poměrně časově náročný proces, při kterém je potřeba systematicky vytvářet podmínky pro budování cyklostezek na straně jedné a zklidňování ulic od zbytné dopravy na straně druhé tak, aby ve výsledku byla „Bike friendly“ co možná nejhustší síť místních komunikací a pohyb cyklistů po území byl co nejbezpečnější.

Celý proces přípravy lze shrnout do následujícího přehledu:

- Projednat a schválit výsledný návrh generelu cyklistické dopravy v zastupitelstvu
- Předjednat schválený dokument s DOSS
- Zpracovat schválený dokument do UPHMP
- Na úrovni KN studijně prověřit vedení konkrétních tras včetně dopravních modelů dopadů do komunikační sítě města, resp. urbanistických dopadů do území. V případě variant doporučit výsledné řešení a to znovu předjednat s DOSS. Takto projednanou variantu poskytnout jako podklad pro další projektovou přípravu cyklostezky, resp. jako podpůrnou pro začlenění vyvolaných opatření do procesu přípravy velkých městských (státních) investic
- Výslednou variantu řešení rozpracovat na pokladě přesného geodetického zaměření do úrovně dokumentace pro územní rozhodnutí včetně vyjádření DOSS a souhlasů vlastníků pozemků
- Získání územního rozhodnutí včetně nabytí právní moci
- Zpracování dokumentace pro stavební povolení včetně vyjádření DOSS a smluv s vlastníky dotčených pozemků
- Získání stavebního povolení včetně nabytí právní moci
- Zpracování dokumentace pro výběr zhotovitele včetně přesného výkazu výměr a položkového rozpočtu
- Zpracování Studie proveditelnosti včetně dalších nezbytných podkladů potřebných pro žádost o spolufinancování s ROP

Vzhledem k tomu, že vlastní příprava investic může trvat i několik let (2 a více) je nezbytné okamžitě zahájit politická jednání ve smyslu urychlení tohoto procesu.

8.3 ZAČLENĚNÍ NEMOTOROVÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ DO INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Na potřebě propojení s prostředky veřejné dopravy by měl být založen celý systém cyklotras a pěších cest nejen ve městě, ale i na území kraje. Ten by měl až na výjimky umožňovat velice kvalitní plošnou obslužnost území. Je ho podmínkou je ale úplné začlenění kola do prostředků používaných v rámci IDS. Pokud má být kolo začleněno do integrovaného dopravního systému je potřeba, aby tento systém umožňoval:

- Přepravu kol v prostředcích hromadné dopravy
- Bezpečné zaparkování kola ve významných dopravních uzlech ve městě (přestupní terminály)
- Půjčení kola na vytipovaných dopravních uzlech majících vazbu na kraj (nádraží)

8.4 VYUŽITELNOST SÍTĚ CYKLOTRAS PRO BRUSLAŘE ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÉ

V rámci navržené sítě by tuto funkci měly převzít úseky podél řeky, především pak ty, kde je omezen, resp. vyloučen provoz motorové dopravy. Bezbariérové úpravy staveb jsou součástí jakékoli stavby podléhající stavebnímu řízení. Speciální okruhy je vhodné pro bruslaře je vhodné zařadit do sportovně-zábavních areálů (Na Vidouli)

9 STAVEBNÍ A ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ

9.1 TYPOLOGIE STAVEBNÍCH A ORGANIZAČNÍCH OPATŘENÍ

- (4.2) Přerozdělení hlavního dopravního prostoru ve prospěch cyklistů (parkovací stání, zúžení jízdních pruhů pro motorovou dopravu, snížení počtu jízdních pruhů pro motorovou dopravu, přeřazovací jízdní pruhy pro cyklisty)
- (4.3) Sdružený pruh pro cyklisty a BUS
- (4.4) Cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru vedený podél podélného parkování s bezpečnostním odstupem
- (4.5) Protisměrný pohyb cyklistů v jednosměrné ulici v hlavním dopravním prostoru bez oddělení
- (4.6) Protisměrný pohyb cyklistů v jednosměrné ulici v hlavním dopravním prostoru s oddělením
- (4.7) Protisměrný pohyb cyklistů v jednosměrné ulici v hlavním dopravním prostoru s podélným parkováním
- (4.8) Stezka v přidruženém dopravním prostoru s odděleným a smíšeným provozem pěších
- (4.9) Připojení a odpojení stezky z vedlejšího do hlavního dopravního prostoru
- (5.2) Křížení vedlejších ulic stezkami s předností cyklistů
- (5.3) Křížení vedlejších ulic cyklistickým pruhem s předností cyklistů
- (5.4) Křížení vjezdů na soukromé pozemky
- (5.5) Křížení vedlejších ulic odsazenými stezkami s předností cyklistů
- (5.6) Světelná signalizace s poptávkovou signalizací pro cyklisty
- (5.7) Křížení hlavních komunikací pomocí zúžených míst pro přejíždění (přecházení)
- (5.8) Křížení hlavních komunikací pomocí dělených přejezdů
- (5.9) Křížení hlavních komunikací pomocí dělených přejezdů se zúženým místem
- (5.10) Odsazené křížení na neřízených křižovatkách
- (5.11) Křížení směrově dělených komunikací pomocí děleného přejezdu
- (5.12) Světelně řízené křižovatky s cyklistickým provozem v hlavním dopravním provozu
- (5.13) Světelně řízené křižovatky s cyklistickým provozem v přidruženém dopravním provozu
- (5.15) Objíždky a zkratky pro cyklisty na světelně řízených křižovatkách
- (5.16) Okružní křižovatka s cyklistickým provozem
- (5.17) Lávky pro cyklisty, resp. pro pěší a cyklisty
- (5.18) Podjezdy pro cyklisty
- (6.1) Dopravní prahy k omezení rychlosti souběžné motorové dopravy na cyklotrasách
- (6.2) Zúžení k omezení rychlosti souběžné motorové dopravy na cyklotrasách
- (6.3) Zaslepení vedlejších ulic
- (7.1) Cyklistické brány na silnicích s provozem cyklistů
- (7.2) Rychlostní omezení na silnicích s provozem cyklistů
- (7.3) Křížení silnic s provozem cyklistů
- (7.4) Cyklistické trasy v oblastech se zákazy vjezdu
- (7.5) Cyklistické trasy v hornatém území
- (7.6) Přejezdy silnic se středním ostrůvkem
- (7.7) Průjezd cyklistů zúženými místy
- (8.1) Stezka pro pěší a cyklisty (bruslaře, koně) se smíšeným provozem
- (8.2) Stezky podél vodních toků
- (8.3) Stezky pod stávajícími mostními objekty

- (8.4) Stezka pro pěší a cyklisty s odděleným provozem
- (8.5) Konstrukce stezek, použité materiály a složení
- (8.6) Konstrukční detaily
- (9.1) Informační značení
- (9.2) Dopravní značení
- (9.3) Parkování pro cyklisty
- (9.4) Přístupové brány a bariéry

9.2 ROZDĚLENÍ TRAS DO CHARAKTERISTICKÝCH ÚSEKŮ

Hlavním kritériem členění byla použitá stavební úprava, vycházející z míry segregace a ze stavebního stavu. Z použité stavební úpravy byly odvozeny předpokládané stavební náklady a z nich náklady na projektovou dokumentaci.

Typ stavební nebo organizační úpravy

Bez stavebních úprav

Živičná konstrukce typ A1 (pro pojezd těžkých vozidel)

Živičná konstrukce typ A2, těleso komunikace

Živičná konstrukce typ A3, těleso komunikace, zídka, propustek

Živičná konstrukce typ B1 (pouze pro cyklisty a pěší)

Živičná konstrukce typ B2, těleso komunikace s odvodněním

Živičná konstrukce typ B3, těleso komunikace s odvodněním, zídka

Živičná konstrukce typ C1 (pouze živičný kryt z AB)

Mlatová konstrukce typ D1 (pro pojezd těžkých vozidel)

Mlatová konstrukce typ D2, těleso komunikace s odvodněním

Mlatová konstrukce typ D3, těleso komunikace s odvodněním, zídka

Mlatová konstrukce typ E1 (pro pojezd těžkých vozidel ve velkém sklonu)

Mlatová konstrukce typ E2, těleso komunikace s odvodněním

Mlatová konstrukce typ E3, těleso komunikace s odvodněním, zídka

Mlatová konstrukce typ F1 (pouze pro cyklisty a pěší)

Mlatová konstrukce typ F2, těleso komunikace s odvodněním

Mlatová konstrukce typ F3, těleso komunikace s odvodněním, zídka

Oprava - lokální vyspravení výtluků a nerovností

Objekt - lávka

Objekt - přejezd pro cyklisty

Objekt - přejezd pro cyklisty se SSZ

Objekt – podjezd

Navržené typy konstrukcí

Těleso

násyp z vhodného materiálu (dle ČSN 721002) nikoliv výkopku

u konstrukcí typu A, D, E bude $E_{min} = 45 \text{ Mpa}$

u konstrukcí typu B, F bude $E_{min} = 30 \text{ Mpa}$

Živičná konstrukce typ A (pro pojezd těžkých vozidel)

Asfaltový beton AB II 0.04

Spojovací postřik 0.00

Obalované kamenivo OK I 0.05

GENEREL CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5

Vibrovaný štěrk MZK	0.18
Štěrkodrt' ŠD	0.17
Lokálně pro zvýšení únosnosti pláň separační geotextilie 350g/m2	0.00
nebo vápenná, resp. cementová stabilizace	0.20
CELKEM	0.44
Živičná konstrukce typ B (pouze pro cyklisty a pěší)	
Asfaltový beton AB II	0.04
Spojovací postřik	0.00
Obalované kamenivo OK I	0.05
Vibrovaný štěrk MZK	0.12
Štěrkodrt' ŠD	0.15
Lokálně pro zvýšení únosnosti pláň separační geotextilie 350g/m2	0.00
nebo vápenná, resp. cementová stabilizace	0.20
CELKEM	0.36
Živičná konstrukce typ C (pouze živičný kryt z AB)	
Asfaltový beton AB II	0.04
Spojovací postřik	0.00
CELKEM	0.04
Mlatová konstrukce typ D (pro pojezd těžkých vozidel)	
Vibrovaný štěrk MZK	0.18
Štěrkodrt' ŠD	0.17
Lokálně pro zvýšení únosnosti pláň separační geotextilie 350g/m2	0.00
nebo vápenná, resp. cementová stabilizace	0.20
CELKEM	0.35
Mlatová konstrukce typ E (pro pojezd těžkých vozidel ve velkém sklonu)	
Obalované kamenivo OK I	0.05
Vibrovaný štěrk MZK	0.18
Štěrkodrt' ŠD	0.17
Lokálně pro zvýšení únosnosti pláň separační geotextilie 350g/m2	0.00
nebo vápenná, resp. cementová stabilizace	0.20
CELKEM	0.40
Mlatová konstrukce typ F (pouze pro cyklisty a pěší)	
Vibrovaný štěrk MZK	0.18
Štěrkodrt' ŠD	0.17
Lokálně pro zvýšení únosnosti pláň separační geotextilie 350g/m2	0.00
nebo vápenná, resp. cementová stabilizace	0.20
CELKEM	0.35

9.3 APLIKACE STAVEBNÍCH A ORGANIZAČNÍCH OPATŘENÍ

Výše uvedená stavebně technická opatření byla použita na úsecích, kde se jedná o výstavbu samostatné cyklistické stezky, resp. komunikace odpovídajícího dopravního významu. V ostatních případech, kdy se jedná o celý soubor opatření vyvolávající další investice, resp. z jiných investic vycházející, je nezbytné blíže specifikovat všechna doprovodné investice. Za tímto účelem je nezbytné zpracovat technickou studii konkrétních tras.

9.4 STANOVENÍ ORIENTAČNÍCH NÁKLADŮ

Stanovení orientačních nákladů je patrné z tabulkové části dokumentace.

10 NÁVRH ETAPIZACE

Navržená etapizace vychází z principu ucelenosti systému.

Vlastní doporučení upřednostňuje stavby, resp. úseky, které nahrazují nepotřebnější úseky z pohledu bezpečnosti a zároveň stavby, které nejsou vázány na jiné podmiňující investice (s výjimkou připravovaných)

Trasa	Popis	Význam	Příprava a realizace	Priorita
ALL	Generel	D+R	Projednat a schválit v zastupitelstvu	1
			Předjednat s DOSS	2
			Zpracovat do UPHMP	3
A1	Trasa po levém břehu Vltavy	D+R	Zpracovat TS (technickou studii) – vyjma lávky – součást Panevropské trasy	1
			Urgovat u TSK zpracování projektové dokumentace lávky na Cindě	1
A12	Trasa Prokopským údolím	D+R	Zpracovat TS	3
A33	Trasa Prokopským údolím	D+R		4
A13	Trasa podél Radlické	D	Zajistit územní rezervu v areálu Waltrovka	1
			V rámci stavby Tramvaj Radlická zajistit vybudování úseku mezi ČSOB a ulicí Pechlátovou (změna stavby před dokončením)	1
			Zpracovat TS	3
A14	Trasa podél Plzeňské	D	Projednat vedení cyklistů v BUS-pruzích	1
			Zpracovat dopravně-urbanistickou studii DUS na zklidnění Plzeňské (včetně cyklistů)	2
			V rámci zpracování projektové dokumentace (PD) na Radlickou radiálu požadovat zklidnění ul. Plzeňské (dle výsledků DUS)	3
A113	Trasa Slivenec-Barrandov	D	Zpracovat TS	2
			Projednat se správcem	3
Ostatní	Trasa Peroutkova-Mrázovka	D	Zpracovat TD	2
	Chodníky	D		1
	Barrandov	D	V návaznosti na 113 zpracovat TS na cestu do školy	2
	Na Vydouli	R	Zpracovat DUS na využití lokality pro účely krátkodobé rekreace	2
	Nádražní	D	Omezení rychlosti motorové dopravy na 30 km/ hod	2
Infra	Stojany	D	Osadit stojany ve vytipovaných lokalitách	1

Priorita 1	zahájit nejpozději do konce srpna 2008
Priorita 2	zahájit nejpozději do konce roku 2008
Priorita 3	zahájit v průběhu roku 2009
Obecná pravidla	průběžně

11 NÁVRH STRUKTURY CYKLISTICKÉHO INFOSERVERU

Návrh struktury infoserveru sice nebyl součástí generelu ale vzhledem k potřebě průběžné aktualizace přípravy cyklotras, resp. informovanosti o aktuálních vazbách na připravované investice vytvořil projektant webovou platformu pro tyto počiny, funkční mapserver, kde bude možné v případě zájmu uvedené údaje publikovat. Mapserver bude dočasně umístěn na níže uvedené adrese:

http://195.113.158.93/pha5_cyklo

V případě zájmu je možné potřebná data přenést na domovskou platformu.



12 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Obecná pravidla pro postupné zlepšování podmínek pro cyklisty na území MČ Praha 5

- Projednat a schválit výsledný návrh generelu cyklistické dopravy v zastupitelstvu
- Předjednat schválený dokument s DOSS
- Zpracovat schválený dokument do UPHMP
- Zahájit projektovou přípravu vytipovaných staveb do cyklistické infrastruktury (nejlépe ve spolupráci s městem) s cílem získání prostředků s ROP
- Osadit cyklistické stojany do vytipovaných lokalit
- Prosazovat hlídaná parkoviště u velkých nákupních center
- Studijně připravit a následně předjednat opatření související se zklidňováním dopravy v území v rámci realizace dopravních staveb celoměstského významu (připravit se na zpracovatele projektů městských investic) – Radlická radiála x Plzeňská, Výtoňský most x Palackého most
- Koncepčně dořešit regulování dopravy v klidu s důrazem na přerozdělení uličního prostoru v místech, kde je to z pohledu bezpečnosti cyklistů nezbytné
- Na trasách, kde to vyžaduje bezpečnost omezit rychlost souběžné motorové dopravy na 30km/hod
- Na trasách kde je řešením segregace cyklistů do přidruženého prostoru minimalizovat zásahy správců sítí do chodníku (VO, trakční stožáry) – opravy chodníků koordinovat s generelem
- V územích určených k plošné přestavbě, která může tvořit potenciální bariérou v území, jednat s investorem o ponechání koridoru pro cyklisty (nejlépe v souladu s UPHMP)
- Ve vytipovaných koridorech, které jsou součástí sítě cyklistických tras umožnit cyklistům průjezd v protisměru jednosměrných komunikací, resp. zajistit jejich obousměrnost
- Na všech nově budovaných lávkách a mostech počítat s prostorem pro cyklisty
- Jednat s Ropidem, resp. DP o možnosti přepravy kol v prostředcích hromadné dopravy do sklonově těžko dostupných lokalit (podobně jako Barrandov) – limitující přepravní kapacity srovnat s podobnými fungujícími tratěmi
- Svolat jednání se zástupci škol. Projednat vytvoření podmínek pro dopravu do škol na kole

GENEREL CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 5

