

**Akční plán
rozvoje cyklistické infrastruktury
na území MČ Praha 5
v letech 2016 – 2017**

Objednatel:

Městská část Praha 5

Zpracovatel:

Ing. arch. Tomáš Cach

Ing. arch. Lukáš Hudák

Ing. arch. BcA. Veronika Kastlová

Praha 2016

Poděkování za cenné a podnětné připomínky a konzultace při vzniku Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury na území MČ Praha 5 v letech 2016 – 2017 patří:

Ing. Davidu Horatiovi,
Ing. Petru Malíkovi,
Ivanu Růžičkovi,
Ing. Ondřeji Velkovi
a Městské části Praha 5.

*„Jedním z nejdůležitějších a přitom nejnáročnějších úkolů je
přivést různé organizační a správní úrovně všech
zainteresovaných subjektů ke společné, do budoucna
orientované koncepci.“¹*

¹ Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, str. 17.

Obsah

1.	Abstrakt.....	5
2.	Úvod	6
3.	Analytická část	7
3.1	Dokumenty řešící cyklodopravu na národní a celoměstské úrovni.....	7
3.2	Základní pojmy a zkratky.....	12
3.2.1	<i>Pojmy.....</i>	<i>12</i>
3.2.2	<i>Zkratky.....</i>	<i>15</i>
3.3	Značení a číslování tras.....	16
3.3.1	<i>Značení tras</i>	<i>16</i>
3.3.2	<i>Číslování tras.....</i>	<i>17</i>
3.4	Stávající situace v cyklodopravě na území Prahy 5	19
3.5.1	<i>Údaje k trasám.....</i>	<i>19</i>
3.5	Závěr analytické části.....	26
3.7.1	<i>SWOT analýza</i>	<i>26</i>
3.7.2	<i>Závěry a doporučení k financování</i>	<i>28</i>
3.7.3	<i>Celkové shrnutí.....</i>	<i>29</i>
4.	Návrhová část.....	30
4.1	Výchozí situace (bariéry).....	30
4.1.1	<i>Obecná výchozí situace (bariéry) Prahy 5</i>	<i>30</i>
4.1.2	<i>Konkrétní situace (bariéry) Prahy 5.....</i>	<i>31</i>
4.2	Definování priorit, cílů a opatření k rozvoji cyklistiky.....	32
4.2.1	<i>Obecné priority, cíle a opatření k rozvoji cyklistiky</i>	<i>32</i>
4.2.2	<i>Stanovená problematická místa cyklistiky na Praze 5</i>	<i>33</i>
4.3	Vybraná opatření.....	46
5.	Závěr.....	47
6.	Seznam použitých pramenů	48
7.	Seznam příloh.....	51

1. Abstrakt

Akční plán rozvoje cyklistické infrastruktury na území Městské části Praha 5 v letech 2016 – 2017, jehož zadavatelem je Městská část Praha 5, vzniká v návaznosti na dokument Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2013 – 2015 na území Městské části Praha 5 z roku 2013, jehož zadavatelem byla Evropská rozvojová agentura, s.r.o. a zpracovatelem firma SBP Consult, s.r.o.

Akční plán popisuje koncepční řešení cyklistiky na území Městské části Praha 5. Textová část aktualizuje textovou část Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2013 – 2015 a rovněž obsahuje tři hlavní části – část analytickou, část návrhovou a stanovuje závěry. Analytická část uvádí v obecné rovině dokumenty řešící cyklodopravu na národní a celoměstské úrovni, jež se staly vedle Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2013 – 2015, Generelu cyklistických tras na území MČ Praha 5 z roku 2008 a konzultací s odborníky jeho hlavními prameny, definuje základní pojmy, zkratky a značení tras. Popisuje aktuálně stávající situaci cyklistické infrastruktury na Praze 5, rovněž stanovuje závěry analýzou SWOT a doporučeními k financování.

Návrhová část textové části aktualizuje bariéry v území pro cyklistiku, na jejichž základě stanovuje 52 vybraných bodů problematických míst v návaznosti na stanovení problematických míst Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2013 – 2015. Dále stanovuje 20 aktuálních problematických míst k letošnímu roku. Všech stanovených 63 problematických míst je rozděleno do tří skupin podle možnosti a náročnosti realizace. K 15 konkrétním vybraným místům jsou v přílohách vytvořeny zadávací karty, v nichž jsou vybraná opatření podrobněji rozpracována.

2. Úvod

Území Prahy 5 je lokalitou s velkým potenciálem. Nachází se v něm mnoho významných staveb (Kostel sv. Filipa a Jakuba na Zlíchově, Kostel sv. Václava, Ženské domovy, Pivovar Staropramen, Zlíchovský lihovar, Smíchovská tržnice, Barrandovský most, Železniční most, Smíchovské nádraží), je dobře dopravně obslouženo (MHD – metro, tramvaje, autobusy, železnice) a jeho poloha vůči centru je též velmi příznivá. Velkým potenciálem území je jeho blízkost u řeky a Císařská louka jako prostor k rekreaci uprostřed zeleně. Specifičností území je jeho industriální charakter. Jednoznačně zde chybí příčné vazby, kvalitní přístup k řece a využití vazby na druhý břeh (Vyšehrad a jeho „navrácení“ role „hradu druhého břehu“). Vztah k řece je pak fenoménem celého území. Obecně jde však o jakousi bránu propojující cestu z jižního směru do města a naopak cestu ze severního směru z města a splňuje požadavky pro věnování pozornosti cyklistice, a to jak v rámci její dopravní funkce, tak v rámci její rekreační a turistické funkce, neboť jde o území velmi atraktivní. Cyklistika by zde měla být v symbióze s městem, napomáhat jeho vyváženosti a propojenosti, jak se tomu děje v dalších evropských a světových městech jako je například Kodaň, Paříž a další města ve Skandinávii, Německu či Holandsku, ale také Jižní a Střední Americe a USA.

Během posledních let nastal velký posun v cyklistické kultuře, kdy je cyklistika vnímána jako skutečná alternativa a doplnění ostatních druhů dopravy. Tato kulturní změna uvádí cyklistiku do souladu s pěšími, se životem města obecně, kde vytváří plnohodnotnou scénu města a především veřejného prostoru.

3. Analytická část

3.1 Dokumenty řešící cyklodopravu na národní a celoměstské úrovni

1. Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050

Cyklistická doprava je v tomto materiálu řešena v rámci kapitoly C.4. „Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území“. Dle výše uvedeného materiálu pro zajištění cyklodopravy pro denní dojíždění a pro zvýšení každodenní fyzické aktivity občanů dle jejich požadavků i požadavků WHO chybí v ČR infrastruktura husté sítě bezpečných cyklostezek oddělených od automobilového provozu, což zabraňuje většímu využívání tohoto způsobu dopravy s téměř nulovým dopadem na životní prostředí.

2. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020

Přijata usnesením Vlády České republiky č. 382 ze dne 22. 5. 2013. Popisuje současný stav a uvádí doporučení v rámci stanovení specifických cílů, kterými jsou zajištění financování cyklistické infrastruktury, zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy, realizace projektu Cyklistické akademie a realizace národního produktu Česko jede.

3. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020

Byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. 8. 2011 č. 599. Cílem je také podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.

4. Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014 – 2020

Schválena 27. března 2013 usnesením č. 220. Tento dokument obsahuje základní strategický dokument v oblasti cestovního ruchu, jehož hlavním cílem je zvyšovat konkurenceschopnost celého odvětví cestovního ruchu. Vychází z poznatku, že cestovní ruch je průřezové odvětví a důsledkem je jeho zařazování do priorit v programových dokumentech jako například projekty cyklostezek.

5. Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR

Cyklistická doprava nepřímo naplňuje tyto priority a cíle:
Priorita 1.2: Zlepšování životního stylu a zdravotního stavu populace, Cíl 1: Zlepšit životní styl a zdravotní stav populace;
Priorita 3.2: Zvyšování kvality života obyvatel území, Cíl 2: Zvýšit a zkvalitnit dopravní dostupnost, Cíl 4: Zkvalitnit a zefektivnit dopravu a zvýšit její bezpečnost.

6. Politika územního rozvoje ČR, Aktualizace č. 1

Byla schválena dne 15. dubna 2015 č. 276. Téma cyklistické dopravy se objevuje přímo v bodech:

22: Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika) při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst atraktivních z hlediska

cestovního ruchu turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hippo).

24: Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

29: Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

7. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy z roku 2014

Jednou z priorit koncepce dopravní infrastruktury je vytvářet územní podmínky pro rozvoj, vyšší atraktivitu a bezpečnost cyklistické a pěší dopravy, odstraňovat bariéry v území a při rozhodování v území sledovat v maximální možné míře prostupnost územím. Zajištění celoplošné prostupnosti

krajiny pro pěší a cyklisty je jednou z hlavních podmínek pro následné rozhodování o změnách v území.

8. Koncepce cyklistické infrastruktury do roku 2020

Přináší přehled užitečných informací o plánování cyklistické infrastruktury v Praze a systému celoměstsky významných koridorů. Priorita rozvoje cyklistické dopravy nespočívá jen v řešení nabídky kvalitní infrastruktury v podobě značených tras, tj. „průjezdů územím“, ale především umožnění plošné dopravní obsluhy území. Koncepce cyklistické infrastruktury hledá způsob, jak cyklisty integrovat do dopravy.

9. Manuál tvorby veřejných prostranství z června 2014

Dokument vydaný Kanceláří veřejného prostoru IPRu Praha v červnu 2014 určuje prioritu uživatelů veřejného prostranství v rámci kapitoly C o uspořádání takto:

Veřejná prostranství musí zajistit dostatečnou ochranu pro slabší a zranitelnější uživatele, a to zejména před silnějšími a potenciálně nebezpečnějšími uživateli. (...) Obecně je vhodné řešení přizpůsobit potřebám různých druhů pohybu v prostoru, zpravidla v následujícím pořadí: 1. pěšky, 2. veřejnou dopravou, 3. na kole, 4. autem.

10. Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán)

Dne 31. 5. 2016 odevzdal Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy návrh Metropolitního plánu. Systém celoměstsky významných tras je začleněn a zohledněn v Metropolitním plánu.

11. Systém cyklistických tras na území Prahy

Schválen usnesením Rady HMP č. 1551 ze dne 3. 10. 2006. Tento dokument s dalšími průběžnými aktualizacemi v podstatě doplňuje generel sítě nejdůležitějších městských cyklotras. Řeší témata ucelenosti sítě, přímé spojení potenciálních cílů, atraktivitu a bezpečnost.

12. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020

Aktualizována usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2460 ze dne 9. září 2014.

Touto aktualizací se Česká republika přihlásila k podpoře cyklistiky. Jako základní materiál řeší rozvoj městské cyklistiky nejen jako druhu rekreace, ale především v jejím dopravním významu. Jedním z cílů je integrovat dopravní cyklistiku jako rovnoprávný a pro město výhodný druh dopravy do dopravního prostředí města a do všech „urbanisticko-komunikačních“ plánů, studií a projektů. Koncepce obsahuje základní síť cyklotras a definuje cíle, kterých by mělo být dosaženo.

Problematikou navrhování a řešení infrastruktury pro cyklisty se zabývá také norma ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací a technické podmínky TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty.

Pro návrh trasování cyklotras a cyklostezek je vhodné přihlédnout i k možnostem kombinace cyklodopravy s MHD a vlaky. Přepravy v MHD se týkají Smluvní přepravní podmínky PID odstavec 7.2 Přeprava jízdních kol, přepravu kol vlakem řeší Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu.

3.2 Základní pojmy a zkratky

3.2.1 Pojmy

bezmotorová zóna / komunikace (značky IP27a/b; B11): Zóna (oblast) / komunikace s vyloučením či naprostou minimalizací výskytu motorových vozidel. Umístěna v HDP.

bus+cyklopruh (značka IP 20a/b; V 14): Jízdní pruh vyhrazený pouze pro autobusy a jízdní kola (případně další – např. taxi). Umístěn v HDP.

HDP: Hlavní dopravní prostor pozemní komunikace (část komunikace určená pro motorová vozidla, tzn. vozovka).

Piktogramový cyklo-koridor (značka V 15): Vyznačený koridor doporučující stopu průjezdu jízdních kol. Navádí cyklisty a upozorňuje ostatní účastníky provozu. Umístěn v HDP (výjimečně v PP).

cykloobousměrka (značky E12, E13): Jednosměrná komunikace s povoleným obousměrným provozem jízdních kol (společný provoz / vyznačený protisměrný jízdní pruh / oddělený provoz). Umístěn v HDP (výjimečně v PP).

cyklopruh (značky IP20a/b; V14): Jízdní pruh vyhrazený pouze pro jízdní kola. Umístěn v HDP.

cyklostezka (značky C8a/b, C9a/b, C10a/b): Stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkářům apod., případně i chodcům. Umístěna v PP nebo nezávisle.

cyklotrasa (značky IS19a/b/c/d, IS20, IS21a/b/c):

Směrovým dopravním či turistickým značením vyznačená trasa pro cyklisty. Neurčuje vztah k motorové dopravě. Umístěna v HDP, PP nebo nezávisle. Měla by být záminkou pro kvalitní dopravní řešení uceleného koridoru.

doporučená cyklotrasa (bez značky): Cyklisticky výhodný průjezd územím, bez směrového dopravního značení a s rizikem nelegálnosti průjezdu. Umístěna v HDP, PP nebo nezávisle. Objevuje se např. v některých mapách pro cyklisty; doplňuje skutečně realizované trasy s vhodnými opatřeními.

prostor pro cyklisty (značka V19): Vyčkávací prostor pro jízdní kola představený před ostatní vozidla na křižovatkách řízených světelnou signalizací. Umístěn v HDP.

přejezd pro cyklisty (značky IP7; V8): Koridor pro přejezd křížené komunikace (zpravidla nadřazené třídy). Přednosti určuje zákon (361/2000 Sb.). Umístěn nezávisle.

přírodní stezka (bez značky): Jednostopá komunikace v přírodním prostředí a z přírodních materiálů. Umístěna nezávisle.

víceúčelový pruh (bez značky): Jízdní pruh je určen výhradně pro jednostopá vozidla (především jízdní kola) a je umístěn vpravo od "kmenového" zúženého jízdního pruhu. V případě nutnosti může víceúčelový pruh užít i rozměrnější vozidlo s tím, že se pak s jednostopými vozidly vzájemně řadí za sebe. Umístěn v HDP. V ČR právními předpisy nedefinováno.

zklidněná zóna / komunikace (značky IP25a/b, IP26a/b): Zóna (oblast) / komunikace s dopravním režimem a

stavebním provedením podporujícím nižší rychlosti a slabší účastníky provozu. Umístěna v HDP.

zúžený ("kmenový") jízdní pruh (bez značky): Jízdní pruh zúžený na šířku osobního automobilu. Rozměrnější vozidla (nákladní, autobusy aj.) využívají potřebným přesahem vpravo

nepřímé odbočení (bez značky): Odbočení vlevo realizováno nadvakrát (častěji na křižovatkách řízených světelnou signalizací): 1. jízda jako přímo až před konec křižovatky, zde zařazení do čela zprava přicházející komunikace, 2. přímý přejezd. Umístěno v HDP nebo v kombinaci HDP a PP. Bezpečnější forma levého odbočení na frekventovaných a vícepruhových komunikacích.

stojan (bez značky): Umístěn nezávisle v městském prostoru.

hnízdo (stojanové) (bez značky): Umístěn nezávisle v městském prostoru.

(ochranný) jízdní pruh pro cyklisty: Obdoba vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty, který však ostatní vozidla mohou pojíždět v případě, že pro ně v souběžném jízdním pruhu není dostatek místa.

cyklistická zóna: Opatření, které zvyšuje ochranu cyklistů a rozšiřuje jejich práva při jízdě ve vozovce, zpravidla ve společném provozu s automobily – kromě jízdních kol je však povolen vjezd pouze těm vozidlům, která jsou vyobrazena ve spodní části značky.

stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů:
Liniová obdoba pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů.

sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty:

Přechod pro cyklisty sdružený dohromady společně s přejezdem pro cyklisty.

3.2.2 Zkratky

B+R: Místo s hlídaným nebo zabezpečeným místem pro dlouhodobější odložení jízdního kola; tarifně nebo organizačně propojeno se systémem veřejné dopravy, nebo parkováním jiné dopravy (P+R).

PP: Přidružený prostor pozemní komunikace (ostatní plochy v koridoru komunikace, tzn. chodníky, zeleň a další plochy i přilehlý víceúčelový pruh). Umístěn v HDP. V ČR právními předpisy nedefinováno.

3.3 Značení a číslování tras

3.3.1 Značení tras

V terénu jsou cyklistické trasy a stezky značeny dopravními značkami stanovenými zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláškou Ministerstva dopravy č. 30/2001 Sb. Cyklistiky se týkají modré značky – Stezka pro cyklisty / konec stezky pro cyklisty (značky C8), Stezka pro chodce a cyklisty / konec (značky C9 a C10) a Přejezd pro cyklisty (značka IP 7).

O směru, vedení a případně i o vzdálenosti k vyznačeným cílům (v km) a o číslu cyklistické trasy informují tři žluté značky – Návěst před křižovatkou pro cyklisty (značka IS 20), Směrová tabule pro cyklisty (značky IS 19) a Směrové tabulky pro cyklisty (značky IS 21). Na všech značkách se nachází symbol kola a číslo dané trasy.

Z vodorovného značení je pro cyklisty určen Přejezd pro cyklisty (značka V8), Jízdní pruh pro cyklisty (značka V14) a Prostor pro cyklisty (značka V 19).

3.3.2 Číslování tras

V devadesátých letech 20. století byla v Praze vybudována základní síť cyklostezek. Nejvýznamnější trasy byly zařazeny do celostátního systému a číslovány, ostatní trasy byly značeny písmennými zkratkami názvů míst, která spojovaly (např. ŘE-HL značilo trasu Řepy – Hlubočepy). Od roku 2006 se začal zavádět nový systém a většina starších tras byla v terénu přeznačena. Přesto je ještě možné se v některých úsecích setkat s původním písmenným značením.

V současnosti je v Praze zaveden systém číslovaných cyklotras, značených A1-A9999. Celý systém má mít zhruba tisíc kilometrů a je proznačený zhruba ze třetiny.

Podle systému číslování můžeme cyklotrasy v Praze rozdělit do tří základních tříd, a to na trasy páteřní, hlavní a místní.

Páteřní cyklotrasy slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města a propojení se Středočeským krajem, mají být základní kostrou cyklistické dopravy v Praze. Jejich funkční náplní je doprava i rekreace. Páteřní cyklotrasy povětšinou sledují přirozené linie v terénu, kdy hlavní osou je tok Vltavy doprovázený cyklotrasou na levém (A1) i pravém (A2) břehu. Na ně navazují radiály (vedené většinou podél potoků) označované A1x na levém břehu a A2x na pravém břehu, kdy x je pořadové číslo po proudu Vltavy. Celý systém páteřních tras propojují severojižní tangenty, na levém břehu Vltavy jsou označovány A3x, na pravém břehu Vltavy A4x, kdy x je pořadové číslo ve směru od Vltavy.

Hlavní (sběrné) cyklotrasy rozšiřují síť tras páteřních. Jejich funkce je především dopravní, mají dostatečně obsloužit dané území a propojit městské části. Označovány jsou trojmístným číslem vytvořeným číslem nejbližší radiály proti proudu Vltavy rozšířeným o rozlišovací číslo (např. A112). Tangenty nemají na číslování hlavních cyklotras vliv.

Místní cyklotrasy zajišťují napojení na celoměstskou síť, zároveň zahrnují čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem. Označovány jsou čtyřmístným číslem odvozeným od čísla nejbližší radiály proti proudu Vltavy rozšířeným o dvoumístné rozlišovací číslo. Čísla jsou pouze evidenční, jejich používání na směrovkách se nepředpokládá.

Na území Prahy 5 momentálně funguje 7 značených cyklotras:

- A1 – po levém břehu Vltavy
- A12 – Prokopským a Dalejským údolím
- A33 – pokračování trasy Prokopským údolím
- A112 – napojení Prokopské údolí – Velká Chuchle
- A113 – úsek od Barrandova ke Slivenci
- A120 – napojení Nové Vsi na Jinonice
- A122 – napojení Hlubočep a Jinonic

3.4 Stávající situace v cyklodopravě na území Prahy 5

3.5.1 Údaje k trasám

Trasa A1 – po levém břehu Vltavy

Cyklotrasa A1 je páteřní trasou vedoucí podél levého břehu řek Berounky a Vltavy. Její průběh má vést od Radotína přes Smíchov a Dejvice až do Sedlece a navazovat na trasu do Roztok. Je rozdělena do dvou sjezdných částí, územím Prahy 5 vede její jižní úsek. Centrální část přes Letnou a Stromovku zatím není realizován, severní část pokračuje od Stromovky do Sedlece.

Jedná se většinou o upravený úsek s živitým povrchem, bez automobilové dopravy. Výjimku tvoří objezd radotínského přístaviště rušnou ulicí Výpadev a krátký úsek po ulici K Sádkám. Zde je však již automobilový provoz minimální. Zpevněná cyklotrasa pokračuje v zeleni stále podél řeky až k Barrandovskému mostu (cestou je možné odbočit směrem na Velkou Chuchli a Barrandov (stezka A112) a Malou Chuchli (stezka A111)).

Následující úsek trasy A1 je veden po dopravně vytíženějších komunikacích. Za Barrandovským mostem trasa A1 odbočuje vlevo, podjíždí rušné komunikace i železniční trať a připojuje se do ulice Hlubočepská-Na Zlíchově, na které je ve špičce zvýšený provoz aut i tramvají. V úseku dlouhém asi 500 m je nutná jízda po tramvajových kolejkách. Směrem do centra značená trasa A1 pokračuje ulicí Nádražní kolem Smíchovského nádraží (zvýšený provoz autobusů a tramvají) až ke křižovatce Anděl. V úseku od Smíchovského nádraží k Andělu je nutná jízda po zvlněné dlážděné vozovce. Za

vytíženou tramvajovou křižovatkou trasa pokračuje ulicí Štefánikovou na Újezd, kde se stezka stáčí k Vltavě na Kampu. Jižní část cyklotrasy A1 končí za Strakovou akademií na Kosárkově nábřeží.

Celková délka trasy A1 je téměř 24 kilometrů (Radotín – Sedlec), trasa má rekreační a dopravní význam.

Trasa A12 – Prokopským a Dalejským údolím

Cyklotrasa A12 přichází na Prahu 5 z Braníka přes severní chodník Barrandovského mostu, dále pokračuje do Hlubočep a údolím sleduje tok Dalejského potoka až do Řeporyj a dál k Jinočanům. Úsek vedený Prokopským údolím nahrazuje část původní trasy ŘE-HL.

Při průjezdu Hlubočepskou ulicí dopravní značení upozorňuje na zvýšený výskyt cyklistů a místy je doporučená rychlost 30 km/h. Poměrně nepříjemným místem je průjezd oblouky spodního viaduktu železniční trati č. 122 (Praha-Smíchov – Hostivice), kde v nepravidelnějším směrovém oblouku dochází k rozdělení vozovky a zúžení jízdních pruhů. Následně trasa A12 vede dopravně zklidněným Prokopským údolím s možnostmi odbočit na značenou trasu A122 do Jinonic a Butovic až k rozcestí s trasami A112 (na sídliště Barrandov a Velkou Chuchli) a A33 (do Nové Vsi).

Další úsek značené trasy A12, pokračující přírodně malebným Dalejským údolím, je pro zdatnější cyklisty. Vyjma zpevněného úseku v Holyni vede trasa po štěrkovém resp. mlatovém povrchu kolem opuštěných lomů (kamenité úseky) po stezce, která se místy velice zužuje, zároveň jsou zde úseky s nebezpečným stoupáním/klesáním a serpentini. Až do oblasti dolní Holyně tudy současně prochází značená turistická trasa, proto hrozí nebezpečí střetu s chodci. Na zpevněnou komunikaci se cyklotrasa A12 dostává až u bývalé továrny před Řeporyjemi a městskou částí Praha-Řeporyje dál k okraji Prahy.

Celková délka trasy A12 je 5,4 kilometrů, trasa má rekreační a dopravní význam.

Ze zdrojů MČ P5 vyplývá, že se v současné jedná o pravděpodobně nejvytíženější cyklotrasu na území MČ PŘ. Sčítač, umístěný v blízkosti tramvajové zastávky Hlubočepská zaznamená ročně přibližně 90 tisíc průjezdů cyklistů a v cyklistické sezóně zde cyklisté představují přibližně 25% všech vozidel. Přetíženost trasy je dána i faktickou nefunkčností tras A13 (Radlická) a A14 (Plzeňská). Zatímco drtivá většina trasy A12 a navazujících cyklotras prochází dopravně zklidněným či chráněným prostorem, jsou ostatní uvedené trasy v terénu neproznačeny a jsou vedeny silně zatíženými komunikacemi bez výrazných integračních či segregáčnických prvků cyklistické infrastruktury. Obdobně celá oblast Barrandova nemá jiné legální a důstojné cyklistické spojení s centrem. To vede k přetížení trasy A12 cyklisty. V poměru ke sčítači v ulici Vrchlického je intenzita cykloprovozu na Hlubočepské přibližně desetinásobná, výjimečně až stonásobná. Na Praze 5 již není jiný cyklisticky tak vytižený úsek s výjimkou vlastního předpolí Barrandovského mostu a jeho obslužné lávky, kde je vedena spojnice cyklotras A1 a A2, kde je intenzita provozu cyklistů asi ještě o několik procent vyšší.

Trasa A33 – pokračování trasy Prokopským údolím

Cyklotrasu A33 tvoří na Praze 5 krátký úsek, který začíná v Prokopském údolí na rozcestí tras A33, A12 (Braník – Řeporyje) a A112 (Prokopské údolí – Velká Chuchle) a nahrazuje úsek původní trasy ŘE-HL. Stezka stoupá zklidněným Prokopským údolím po živičném povrchu k Nové Vsi. Zde končí na rozcestí cyklotras, odkud je možné pokračovat značenou trasou A120 (Velká Ohrada – Jinonice) nebo do Nových Butovic po původní trase ŘE-HL. Napojení na

severní část trasy A33, která pokračuje od Vypichu do Divoké Šárky, není vyřešeno.

Celková délky trasy A33 je 4,6 kilometrů, trasa má rekreační a dopravní význam.

Značená trasa A112 – napojení Prokopské údolí – Velká Chuchle

Cyklotrasa A112 propojuje Prokopské údolí přes barrandovské sídliště s levým břehem Vltavy. Začátek tvoří odbočka z trasy A12 v Prokopském údolí, odkud trasa stoupá po místní silnici přes Klukovice k sídlišti Barrandov. Sídlštěm vede rušnější ulicí Štěpařská až k silnici K Barrandovu. Tu je třeba překonat přes východní rameno světelné křižovatky. Ve směru ze sídliště je pro cyklisty vytvořen prostor (dopravní značka V19, lidově rovněž „předsunutá stopčára“), na který na druhé straně ulice K Barrandovu navazují jednosměrné rampičky pro napojení na obslužnou komunikaci podél ulice K Barrandovu. Křižovatka je pro cyklisty doplněna o výzvnové tlačítko.

Dále trasa pokračuje po polních a asfaltových cestách do Chuchelského háje a klesá do Velké Chuchle. Průjezd Velkou Chuchlí je realizován po komunikacích se silnějším provozem, trasa končí napojením na páteřní levobřežní cyklotrasu A1.

Délka trasy A112 na území MČ P5 je 0,5 km, celková délky trasy A33 je 4,6 kilometrů. Trasa má rekreační a dopravní význam.

Celková délky trasy A112 je 5,8 kilometrů, trasa má rekreační.

Trasa A113 – úsek od Barrandova ke Slivenci

Trasa A113 je v současnosti realizována pouze na úseku podél ulice K Barrandovu, od křižovatky s trasou A112 k ulici Ke Smíchovu.

Délka trasy A113 na území MČ P5 je téměř 4 kilometry, trasa má dopravní význam.

Trasa A120 – napojení Nové Vsi na Jinonice

Trasa A120 navazuje u Nové Vsi na značení cyklotrasy A33 a vede po zpevněných klidných komunikacích do starých Butovic. Zde je možné pokračovat po trase A122 do Prokopského údolí a Hlubočep.

Celková délka trasy A120 je 1,2 kilometry, trasa má rekreační význam.

Trasa A122 – napojení Hlubočep a Jinonic

Trasa A122 představuje rekreační spojení Hlubočep s Jinonicemi. Začíná v Prokopském údolí na ulici Novoveská, nedaleko severního viaduktu železniční trati č. 122 (Praha-Smíchov – Hostivice), kde odbočuje od trasy A12. Stezka je vedena po zpevněných, dopravně málo vytížených komunikacích. Zpočátku strměji klikatě stoupá z údolí, na hraně údolí je stoupání minimální. Značení končí na okraji starých Butovic a Jinonic, odkud je možné odbočit na značenou trasu A120 k Nové Vsi.

Celková délka trasy A122 je 2,3 kilometrů, trasa má rekreační význam.

Trasa A32

Trasa A32 je výhledově plánovanou cyklotrasou, která má vést v trase Jinonice – Košíře – Strahov – Dejvice – Bubeneč. V současnosti je vyznačen pouze průjezd Petřínem po Strahovské ulici.

Trasa má převažující dopravní význam.

Neznačené trasy

Kromě značených tras vedou územím Prahy 5 neznačené trasy, které alespoň částečně umožňují průjezd městem. K usnadnění pohybu přispívají cyklistům zvýhodnění oproti automobilovému provozu, jako jsou například možnosti obousměrné jízdy v ulicích s jednosměrným provozem (např. ulicí Lidická směrem k Andělu) nebo povolený pohyb cyklistů po pěší zóně (v ulici Štefánikova).

K volnějšímu pohybu po dopravně vytíženějších komunikacích slouží vyhrazené koridory (vyznačené piktogramy) a pruhy pro cyklisty. Ty mohou cyklisté využít při jízdě rovnoběžně s Vltavou ve směru k Praze 1 v ulicích Strakonická / Hořejší nábřeží a dále na Janáčkově nábřeží od ústí Malátovy ulice až k mostu Legií. V opačném směru je pruh pro cyklisty vyznačen ve Zborovské v úseku od ulice Vítězná ke křížení s Kořenského. Kolmo na řeku jsou směrem do Motola vyznačeny koridory a pruhy ulicí V Botanice, ve směru do centra krátký úsek Plzeňské (od Mozartovy k Radlické). Bohužel pruhy pro cyklisty nemají návaznost, jedná se jen o kusé úseky, situaci také značně komplikují zaparkovaná nebo odstavená vozidla.

Nepatrnou výhodou pro cyklisty je možnost využít vyhrazený pruh pro autobusy, taxi a cyklisty od křižovatky Kotlářka ulicemi Vrchlického a Duškova směrem k Andělu. Vyhrazení však platí pouze ve špičkách všedního dne, v dolní části Duškovy ulice se často tvoří v řadících pruzích kolony.

3.5 Závěr analytické části

3.7.1 SWOT analýza

STRENGTHS (SILNÉ STRÁNKY)

- Anděl jako centrum celoměstského významu
- Přítomnost řeky
- Vazba jižním směrem („směr rekreace, slunce a Sázavy“)
- Nabídka a dobrá dostupnost míst ke každodenní rekreaci

WEAKNESSES (SLABÉ STRÁNKY)

- Přítomnost prostorových bariér (absence příčných vazeb)
- Absence lokálních center s vyřešeným vztahem k Andělu
- Separace funkcí v území
- Nevyhovující stav infrastruktury
- Absence plánovacích dokumentů vztahujících se k cyklistické infrastruktuře
- Absence závaznosti plánovacích dokumentů vztahujících se k cyklistické infrastruktuře
- Malý zájem kompetentních orgánů města o rozvoj cyklistické infrastruktury
- Malý důraz na osvětu
- Nedostatek finančních prostředků pro cyklistickou infrastrukturu

OPPORTUNITIES (PŘÍLEŽITOSTI)

- Zvýšení zájmu o veřejné prostory a kulturní vybavení a jejich využívání (lokální centra)
- Úbytek aut a větší význam jiné dopravy než IAD (MHD, pěší, cyklo)
- Zklidnění Smíchova

- Symbióza s městem a řekou
- Panoramatická návaznost – navrácení „role“ Vyšehradu
- Řešení brownfieldu

THREATS (HROZBY)

- Přítomnost prostorových bariér (absence příčných vazeb)
- Snížená bezpečnost pro starší obyvatele
- Nepřizpůsobení tempa sociální struktury obyvatel
- Příliš technokratický a formalistně estetický přístup
leckdy nedostatečně vnímavý potřeby cyklodopravy

3.7.2 Závěry a doporučení k financování

Stávající situace cyklodopravy na Praze 5 se zcela jistě dá zlepšit a vzhledem k již výše popsánému velkému potenciálu území by cyklistika měla být jednou z priorit. Městská část Praha 5 by pro tyto účely měla využít legislativu, prezentaci veřejnosti, podporovat dnešní novou cyklistickou kulturu, využít spolupráce s magistrátem i s neziskovými a ostatními organizacemi a v neposlední řadě se zaměřit a využívat dotační fondy a granty místního, regionálního, státního a mezistátního významu.

V rámci dokumentu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020 jsou doporučené úpravy současného znění Zákona 104/2000 Sb. ve prospěch cyklistiky. Praha 5 by měla již tyto námitky akceptovat a rozšířit možné získání financí také o tyto kapitoly.

Možné prostředky se nabízejí v rámci Státní správy fondu dopravní infrastruktury dle Zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, dle §2 – Účel fondu – (1) Fond používá svých příjmů ve prospěch rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest.

Ze Strukturálních fondů EU lze čerpat v rámci programového období 2014 – 2020.

3.7.3 Celkové shrnutí

Cyklistická infrastruktura na území Městské části Praha 5 je nedostatečná. Tento fakt vyplývá z celé analytické části Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury na území městské části Praha 5 v letech 2016 – 2017. Důvodem je pasivita orgánů, jež mají v kompetenci zlepšení cyklistické infrastruktury, ať už jde o shánění finančních prostředků či pouze otevřeného přístupu. Demonstrujícím příkladem výše uvedeného je fakt, že z návrhů plynoucích z Generelu cyklistických tras na území MČ Praha 5 z roku 2008 nebylo v naplánovaném čase realizováno ani 10% zde uvedených doporučení, z Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2013 – 2015 na území Městské části Praha 5 také ne. Městská část Praha 5 nechala zpracovat Studii úpravy křižovatky Lidická Zborovská a SSZ a Studii úpravy křižovatky náměstí Kinských a SSZ, nyní je potřeba podpořit jejich realizaci. Zpracován byl také projekt vedení cyklostezek od železničního mostu (respektive od Erpetu) po smíchovskou náplavku včetně, tento projekt však nebyl realizován. Dále jsou zadány další studie na cykloopatření v ulici Hlubočepská, v ulici Nábřežní, cykloopatření v ulici Strakonické a Nábřežní.

Nejedná se však pouze o nedostatečnou cyklistickou infrastrukturu jako takovou, ale i o rozvoj cyklistické kultury a šíření tohoto trendu mezi obyvatele. I zde se ukazuje, že Praha 5 je v tomto směru nedostatečně aktivní, přestože její území má velký potenciál přímo vybízející k naplnění, neboť otevírá dveře směrem na jih, z města, a zároveň na sever, směrem do města.

4. Návrhová část

4.1 Výchozí situace (bariéry)

4.1.1 Obecná výchozí situace (bariéry) Prahy 5

- Nedostatečná aktivita v prezentaci pro širší veřejnost.
- Nedostatečná metodika pro vstupy do nových území, která by se stala závaznou pro developerské a další společnosti.
- Nedostatečné napojení na cyklostrategii Magistrátu hl. m. Prahy.
- Nedostatečná aktualizace stávajících potřeb cyklisty s reflexí na ostatní evropská a světová města.
- Nedostatečná aktualizace již vytvořených projektů na rozvoj cyklistické infrastruktury.
- Nedostatečná zpětná vazba radnice P5 na dosud zpracované studie a realizované projekty a zásahy nejen v rámci cyklodopravy.
- Nedostatečná zpětná vazba od stálých uživatelů cyklistické infrastruktury i od obyvatelů města, kteří cyklistické infrastruktury využívají nepravidelně nebo nevyužívají.

4.1.2 Konkrétní situace (bariéry) Prahy 5

- Celkové nepropojení cyklotras na minimální potřebnou síť (Lidická – Anděl – Motol, trasa A1 aj.)
- Nespojitosť již vytvořených tras a opatření
- Absence zklidnění částí území
- Absence koncepčně navržených míst pro stojany a parkovací domy
- Nepropojenost Císařské louky a Smíchova
- Nelegislativní průjezd (průchod) přes železniční most
- Nelegislativní průjezd (průchod) přes estakádu tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov
- Problematika průjezdnosti ulice Plzeňská
- Problematika průjezdnosti ulice Strakonická
- Problematika průjezdnosti ulice Radlická
- Absence cyklodopravy v připraveném projektu rozšíření velkého území za Barrandovem ve směru do Holyně a Slivence
- Absence cyklodopravy v připraveném projektu v území Na Vidouli
- Absence cyklodopravy v připraveném projektu v území Nádražní ulice
- Absence cyklodopravy v připraveném projektu v území Smíchova
- Absence cyklodopravy v připraveném projektu v území Waltrovky (řešení přítomnosti cyklistů pouze formou obytné zóny)
- Absence cyklodopravy v připraveném projektu v území Dívčích Hradů

4.2 Definování priorit, cílů a opatření k rozvoji cyklistiky

4.2.1 Obecné priority, cíle a opatření k rozvoji cyklistiky

- Nejdůležitější prioritou, jež zůstává stejná jako v Akčním plánu rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2013 – 2015 na území Městské části Praha 5, je dostat legislativně cykloopatření u nově vznikajících projektů do závazné části, čímž se minimalizují potřebné náklady na budoucí doopatřování.
- Důležité jsou aktivity prezentace cyklistiky veřejnosti. Je nutné dostat do podvědomí vše, co je mimo její pracovní trasy, ale i co je na nich nového.
- Vytvoření záchytných (uzlových) bodů, které by motivovaly nerozhodné potenciální cyklisty.
- Podílení se na aktivitách jednotlivých sdružení, které v sobě nesou kulturní úroveň, jež je dnes aktuální a čím dále více populární a je na ni kladen velký důraz, především na zdravý životní styl a ekologie, kterým cyklistika napomáhá.
- Výchova budoucí generace uživatelů Prahy – výuka na školách v návaznosti na projekt „Bezpečné cesty do škol“ a další projekty.
- Dodržování města Prahy Národního programu snižování emisí (NPSE).
- Naplňování programů s odkazy na severní / západní evropská města.
- Realizace kvalitního propojení ve viditelném centru, které samovolně osloví většinu uživatelů (např. Újezd – Lihovar).
- Vytvoření partnerství (i legislativně viz kap. 4. 1) o nových rozvojových územích, kde nebude chybět řešení cyklodopravy.

4.2.2 Stanovená problematická místa cyklistiky na Praze 5

V rámci Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury na území MČ Praha 5 v letech 2016 – 2017 bylo stanoveno 52 vybraných bodů problematických míst v návaznosti na stanovení problematických míst Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2013 – 2015. Dále bylo stanoveno 20 aktuálních problematických míst k letošnímu roku 2016.

P1 Rekonstrukce Mostu Legií

Do rekonstrukce Mostu Legií je potřeba zahrnout cykloopatření.

P2 Cyklostojany Zborovská-Petřínská

Přidání cyklostojanů (5 obrácených U ve vozovce) pro vytvoření 10 nových parkovacích stání. Umístění nejlépe před přechodem vpravo ve směru jízdy.

Možná umístění: Gymnázium Christiana Dopplera, roh ulic Zborovská a Petřínská

P3 Průjezd Malá Strana-Anděl

Jedná se o bod ležící na území MČ Praha 1, jeho řešení má však logickou návaznost k řešenému území MČ Praha 5. Jde o nejbližší možný koridor pro průjezd podél levého břehu řeky Vltavy severo-j jižním směrem mezi Kampou respektive Malou stranou (Praha 1) a Andělem (Praha 5). Dle průzkumů z roku 2010 jezdí stezkou přibližně 400 cyklistů denně oběma směry (a dalších 200 souběžnou ulicí Újezd). Šeříkovou ulicí mezi Kampou a Vítěznou projede přibližně čtyřikrát více cyklistů než aut a dvakrát více cyklistů

v protisměru než aut. Jednání o zobousměrnění ulice probíhala opakovaně od roku 2007. Místo bylo už součástí pěti vybraných bodů Auto*Matu z roku 2008.

P5 Návaznost Anděl

Zvýšení kompaktnosti SSZ křižovatky Nádražní-Vltavská-Ostrovského pro cyklisty (například vnitřní stopčáry atd.).

P6 Ochranný cyklopruh Plzeňská

Ochranný stoupací cyklopruh v uličním profilu Plzeňské.

P7 Lidická-Zborovská-Svornosti

V ulici Lidická v úseku Zborovská – Anděl je povolena jízda cyklistů a MHD v protisměru. Bohužel se cyklista přijíždějící od Palackého mostu, který chce pokračovat směrem k Andělu, nemůže na tento úsek legálně dostat. Dopravní značení před křižovatkou Lidická-Zborovská-Svornosti mu přikazuje (jako každému dalšímu účastníkovi silničního provozu) jet doleva do ulice Svornosti. Jízda přímo (směrem k Andělu) je povolena pouze MHD.

P8 Podjezd Palackého most

Nebezpečný podjezd pod Palackého mostem ve směru do centra. Není zde místo pro bezpečné předjetí a řidiči nerespektují bezpečný odstup.

P9 Průjezd Plzeňka-Na Knížecí

Legalizace průjezdu směrem do centra od tramvajové zastávky Plzeňka po tramvajovou

zastávku Na Knížecí po vyasfaltované tramvajové trati. V opačném směru z centra stejně tak.

P11 Legalizace stezky spojení břehů

Legalizace stezky tak, aby při dodržování zákona nebyla zbytečným zdržením, ale vhodnou spojnici břehů Vltavy, by vyžadovala:

- 1) povolit vjezd cyklistů na dotčené chodníky a lávku mostu
- 2) upravit přechody pro chodce na smíšené pro chodce a cyklisty
- 3) opravit nájezd z ulice Pod Tratí na chodník
- 4) vhodné by bylo legalizovat i úsek chodníku k ulici U železničního mostu, kde je trasa A13 vedena v opačném směru.

P12 Železniční most

Návrhem je rekonstrukce mostu a oprava jeho lávek a zároveň zavedení společného prostoru pro pěší a cyklo, chodníky jsou úzké a vyhýbání chodců s cyklisty nesnadné. Prvotně tedy na Železničním mostě označit jako společný prostor pro chodce a cyklisty a další fázi se zaměřit na rekonstrukci.

P14 Lávka Smíchov

Návrhem je využití lávky Smíchov jako napojení Radlické ulice na železniční most. Součástí tohoto napojení bude i celkové řešení křižovatky Radlická-Dobříšská.

Lávka pro pěší nad Smíchovským nádražím by se zároveň měla označit jako společný prostor pro chodce a cyklisty.

- P15 Semafor U Královské louky-Nádražní**
Semafor před vjezdem z ulice U Královské louky na Nádražní nedetekuje cyklisty.
- P16 Konec cyklostezky na Lihovaru**
Na levém břehu Vltavy končí cyklostezky kolem Barrandovského mostu u výjezdu z pobřežního chodníku u stanice Lihovar na Strakonické. Kdo chce pokračovat dál směrem na Smíchov, Kampu, Malou Stranu apod., musí absolvovat buď cestu po Strakonické dvouproudové silnici nebo po rozbitém chodníku, kde jsou instalovány květináče.
- P17 Lávka na Císařskou louku**
Cykloopatření na plánované lávce na císařskou louku.
- P18 Regulace Smíchova**
Při regulaci území Smíchova výstavbou zakomponovat cykloopatření.
- P19 Uzel Lihovar**
Kompletní řešení.
- P20 Ulice Holubova-Na Neklance**
Umožnění cyklistům jízdu v obou směrech ulicemi Holubova a Na Neklance.
- P22 Údržba sjezdů z Barrandovského mostu**
Dlouhodobě jsou špatně udržované sjezdy na cyklostezce z Barrandovského mostu, a to směrem do Hlubočep i do Modřan. Jeden jízdní pruh je téměř neprůjezdný z důvodu hustého porostu keřů.

- P23 Značení vazby na Strakonickou**
Chybí značení, že zde lze dojet na Strakonickou.
- P24 Tramvaj na Barrandov**
Vytvoření cyklostezky podél tramvaje na Barrandov.
- P28 Křižovatka Štěpařská-K Barrandovu**
Dořešit dopravně křižovatku Štěpařská-K Barrandovu.
- P35 Komunikační propojení K dobré vodě – MČ Praha Řeporyje**
Stávající cesta má v podstatné části velmi špatný povrch (kamení apod.) a je pro méně zdatné cyklisty obtížně sjízdná i na horském kole. Velmi žádoucí je proto provést celkovou revitalizaci a zpevnění povrchu, zejména ve spodní části a oblasti serpentiny, a to přírodně blízkými úpravami s ohledem na celkový charakter a hodnotu území.
- P36 Opatřilka**
Terénní schodiště s dřevěnými stupnicemi nahradit zpevněným bezbariérovým propojením.
- P41 Povrchy v blízkosti retenční nádrže Asuán**
Potřeba výměny a zlepšení povrchu částečně panelové a částečně bahnité cesty.
- P42 Povrch propojení Novoveská – Jeremiášova**
Potřeba upravit velmi kamenitý povrch propojení Novoveská – Jeremiášova.
- P47 Panelová cesta v ulici Pekařská**

A33: Panelová cesta za sklady v ulici Pekařská. Spolu s výstavbou okolních nových domů nezanikla.

P49 Křižovatka Butovická-Radlická

Vyřešit dopravně křižovatku.

P51 Cyklopruhy v ulici Klikatá

Ochranné stoupací cyklopruhy

P52 Zúžená část ulice Na Pomezí

Asi 200 metrů jednosměrné ulice je zúžena svodidly; oddělený chodníček je velmi úzký.

P53 Legalizace průjezdu Jinonická-Trachtova

Praktická trasa, která vede lesem a spojuje ulice Jinonická a Trachtova, je dostačující, ale je zde zákaz vjezdu. Legální cesta vede přes Jinonickou až ke Klikatě a poté na Peroutkovu. Na všech těchto silnicích je velký provoz, a proto zprůjezdnění úseku by bylo bezpečnější než vést cyklistu po silnici. Řešení tohoto problematického místa je již zadáno k realizaci.

P54 Doplnění značení ulice Lukavského

Ulice Lukavského je označena jako slepá, nicméně v ní navazuje cyklostezka až na ulici Jinonická. Bylo by dobré, aby cyklisté co okolí neznají, věděli, že lze projet, a proto je návrhem doplnění značky doplňkovou tabulkou "Mimo (symbol kola)". To samé při příjezdu z ulice Jinonická.

55 Křižovatka Plzeňská-Zahradníčkova

Nutná úprava křižovatky Plzeňská-Zahradníčkova a nová světelná signalizace. Od roku 2009 se nic neděje. Jen na přechod k tramvajové zastávce přibýly v roce 2010 semaforey.

P56 Průjezd značenou slepou ulicí pod Nemocnicí Na Homolce

Pod značku "slepá ulice" doplnit dodatkovou tabulku "mimo: symbol kola". Označení zlepší orientaci a jistotu, zvýší povědomí o tom, že tudy lze projet směr Strahov. Branka mezi dvěma obytnými komplexy se zamyká mezi 22 - 6 h.

P57 Průjezd ulicí Hamsíkova

Jedná se o krátký úsek na trase A33, který je v tuto chvíli nutné projíždět proti předpisům. Místo je velmi klidné, a legalizace tohoto průjezdu by umožnila překonat rozpor mezi doporučenou trasou a zákonem.

P61 Propojení Ladronky a sídliště Řepy

Jedná se o bod ležící se na území MČ Praha 6, jeho řešení má však logickou návaznost k řešenému území MČ Praha 5.

Jedná se o návrh na vrstevnicovou cestu ve svahu nad Motolem, která by zajistila chráněné a rekreačně atraktivní spojení Ladronky a sídliště Řepy. Návrh je ve formě podrobně propracované vize a žádá si nejspíš vnesení do agendy Prahy 6 a Prahy 5.

P62 Propojení Ladronky a Hvězdy

Jedná se o bod ležící se na území MČ Praha 6, jeho řešení má však logickou návaznost k řešenému území MČ Praha 5.

Je potřeba začít uvažovat nad možnostmi budoucího příjemného propojení Ladronky a Hvězdy.

V zásadě se zde nabízejí 2 možnosti:

1) Propojení směřovat od přejezdu Bělohorské ke křižovatce Ankarské a Na Vypichu a dále ulicí Na Vypichu směr Petřiny.

2) Od přejezdu Bělohorské kolem tramvajové smyčky přímo přes pláň k vstupní bráně do obory Hvězda.

P65

Značení v ulici Zdíkovská

Pod značku "slepá ulice" doplnit dodatkovou tabulku "mimo: symbol kola". Označení zlepší orientaci a jistotu, zvýší povědomí o tom, že tudy lze projet ve směru do Motola a Košíř.

P66

Propojení v ulici Atletická

Jedná se o bod ležící se na území MČ Praha 6, jeho řešení má však logickou návaznost k řešenému území MČ Praha 5.

Ve významné rekreační oblasti – Petřín a Ladronka jsou odděleny jízdou Atletickou ulicí, která postrádá jakákoliv cykloopatření. V budoucnu by tudy měla být značena cyklotrasa A140. V současnosti rozhodně většinově nevhodné pro jízdu s dětmi, rozhodně nenaplňující potenciál, které by propojení těchto dvou oblastí kvalitní cyklostezkou mohlo mít.

Lepší propojení by přineslo: souvislé napojení centra (Újezd, Pohořelec) a horní stanice lanovky na stezku na Ladronku a dále ke Hvězdě a do Ruzyně/Řep, napojení kolejí Strahov na oblast Ladronky a

Propojení rekreačních oblastí Ladronky, Petřína a Hvězdy.

P68 Petřínská cesta

Petřínská cesta vedoucí od Úvozu kolem lanovky k ulici Na Hřebenkách by mohla být pro cyklisty velmi výhodná. Tato cesta umožňuje vyhnout se stoupání až na strahovský kopec. Cesta je většinou dostatečně široká a v užší části dokonce již dnes legální. Na rozdíl od legální spojnice Strahova s Hellichovou je cesta navíc téměř po rovině, takže nesvádí k rychlé jízdě. Pro legalizaci by však bylo vhodné vybrat takovou formu, která nechává práva na straně chodců (tedy ne stezka pro chodce a cyklisty, ale např. pěší zóna nebo stezka pro chodce s dodatkovou tabulkou povolující vjezd cyklistů).

P70 Údolí Motolského potoka

Údolí Motolského potoka je přirozenou dopravní spojnici, pro cyklistickou dopravu i přes nepříznivé dopravní řešení svým sklonem a přímým vedením nenahraditelnou. Stávající počty cyklistů (ve směru centrum cca 150 / den) dokládají její nevyhovující stav.

P74 Prostor pro cyklisty v ulici Plzeňská

Předsunutého stání pro cyklisty (V19) na Plzeňské je posunuté dopředu tak blízko k semaforu, že z něj není vidět, jaká barva svítí. Vytváří to nebezpečné situace, kdy cyklista, co chce jet rovně, nemůže tušit, že má zelenou šipku a autobusy za ním na něj začínají najíždět apod.

P75 Alternativa Nádražní ulice

Cesta mezi Na Knížecí a Meet Factory nabízí bezpečnou alternativu Nádražní ulici, ale vjezd je zde zakázán. Povolení vjezdu cyklistům by bylo finančně málo nákladné a odstranilo by problémy, jež kvůli tomu vznikají.

P76 Cyklo stojany na Smíchovském nádraží

Kvalitní obrácené stojany ve tvaru U by poskytly možnost přijet na kole a pokračovat vlakem například na Cibulku nebo do Hostovic. Jinou variantou je naopak možnost přijet vlakem a pokračovat na kole. Bylo by vhodné realizovat obrácené U tak, aby bylo možné je v příštích letech dovybavit zastřešením, a tím zvýšit jejich využití.

AKTUÁLNÍ PROBLEMATICKÁ MÍSTA PRO ROKY 2016/2017

16-17/01 Napojení na Smíchovskou náplavku

Napojení ulic Strakonická a Hořejší nábřeží na smíchovskou náplavku, trasa A1.

16-17/02 Zastavovací plán Smíchovského nádraží

Úprava zastavovacího plánu tak, aby na místě rušené železniční trati zůstal původní násep i mosty přes Strakonickou a Hořejší nábřeží a přes ulici Nádražní byla doplněna nová bezbariérová lávka. Zajistit chráněné zelené propojení pro chodce a cyklisty mezi uliční sítí nové zástavby a severní lávkou železničního mostu, zahájit projektovou přípravu.

- 16-17/03 Ližiny k Radlické lávce**
Doplnit ližiny pro vedení jízdních kol na schodišti k Radlické lávce.
- 16-17/04 Lávka na Císařskou louku**
Řešení lávek na cípu a uprostřed Císařské louky (příprava architektonické soutěže, resp. DUR).
- 16-17/05 Ulice Nádražní**
V rámci úprav v souvislosti s RTT definovat nové optimální uspořádání ulice Nádražní včetně integrace cyklodopravy, stanovení nové uliční, resp. stavební čáry a zahájení jednání o výkupu/směně pozemků se soukromými developery a přípravy podrobné PD.
- 16-17/06 SSZ Císařská louka-Nádražní-Dvorecký most**
Řešení SSZ a chráněných vazeb mezi stávající stezkou A1, Císařskou loukou, Nádražní a výhledově Dvoreckým mostem.
- 16-17/07 Provoz Radlická lávka-stanice metra Radlická**
Obnovit a stanovit PD na zajištění obousměrného klidného cyklistického provozu bočními ulicemi jako alternativy za průjezd po zatížené a úzké Radlické ulici, a to od SSZ u Radlické lávky až po stanici metra Radlická.
- 16-17/08 Uzel Peroutkova-u Smíchovského hřbitova**
V případě celkových úprav uzlu zajistit plnohodnotné řešení pro cyklistickou dopravu, zejména integrační opatření na hlavní průjezdné trase a obousměrný zklidněný provoz v ostatních ulicích.

- 16-17/09 Ulice Plzeňská**
Plnohodnotně řešit cyklodopravu v rámci připravované studie řešení veřejných prostranství a dopravy, zajistit vedení chráněné trasy údolím a integrační opatření ve vozovce.
- 16-17/10 Křižovatka Plzeňská-Musílkova**
Rozlehlá křižovatka se směrově dělenými rameny, v níž potřeba řešit cykloopatření. Z hlediska cyklodopravy nejsou provedeny žádné úpravy.
- 16-17/11 Rozvojové území Jinonická**
Zajistit plnohodnotnou plošnou prostupnost uliční a cestní sítě pro jízdní kola.
- 16-17/12 Rozvojové území Na Vidouli**
Zajištění obousměrného průjezdu minimálně pro jízdní kola, v případě komplexní přestavby včetně ochranných jízdních pruhů pro cyklisty.
- 16-17/13 Uzel Na Pomezí-Puchmajerova-Karlštejská-Pod Vidoulí-Klikatá**
Na hlavních průjezdných trasách zajistit integrační opatření pro cyklisty, ve zklidněném provozu napojit ostatní ulice alespoň pro chodce a cyklisty.
- 16-17/14 Rozvojové území Waltrovka**
Upravit připravovanou PD, zejména rozšíření a bezbariérizace lávky od metra, resp. nové železniční zastávky, včetně legálního, bezpečného a komfortního cyklistického provozu.
- 16-17/15 Ulice Hlubočepská**
Řešit celkové zklidnění a optimálně doplnění ochranných jízdních pruhů pro cyklisty v celé

délce Hlubočepská s provozem tranzitní automobilové a autobusové dopravy.

16-17/16 Estakáda na Barrandov

Obnovit jednání ohledně zvýšení zábradlí na estakádě a doplnění stezky podél tramvajové trati ze Zlíchova až po sídliště Barrandov.

16-17/17 Obousměrný provoz v ulici Lumiérů

Zajistit obousměrný provoz jízdních kol v celé délce ulice, tj. rozšíření vozovky na hrdlech z 3,50m na 4,0m a v úsecích s šikmým parkováním.

16-17/18 Rozvojové území Barrandov-Slivenec

Zajistit plnohodnotnou plošnou prostupnost území pro jízdní kola, zejména podél nové tramvajové trati, ve vazbě na Prokopské údolí a Slivenec a podél ulice K Barrandovu.

16-17/19 Propojení ulic K Závěrce

Navrhnout regulérní propojení cyklotrasy např. ulic K Závěrce.

16-17/20 Sídliště Barrandov

Plošné zklidnění a efektivnější vedení cyklotras na sídlišti Barrandov.

4.3 Vybraná opatření

V rámci Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury na území MČ Praha 5 v letech 2016 – 2017 bylo vybráno 15 konkrétních opatření, která jsou podrobněji rozpracována v přílohách zadávacích karet 1-15.

Jsou to opatření:

1. Barrandovská estakáda
2. Ulice Plzeňská
3. Uzel Lihovar
4. Ulice Hlubočepská
5. Prokopské údolí u Opatřilky
6. Ulice Lidická
7. Ulice Peroutkova
8. Křižovatka Peroutkova – U Smíchovského hřbitova
9. Ulice Na Václavce
10. Křižovatka Na Pomezí – Puchmajerova –
Karlštejská – Pod Vidoulí – Klikatá
11. Křižovatka Plzeňská – Musílkova
12. Náměstí Kinských
13. Ulice Holečkova
14. Drobná opatření
15. Cyklostojany, chráněná stání pro cyklisty

5. Závěr

Akční plán rozvoje cyklistické infrastruktury na území Městské části Praha 5 popisuje koncepční řešení cyklistiky v daném území. Jeho podkladem byl Generel cyklistických tras na území MČ P5 z roku 2008 a především Akční plán rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2013 – 2015 na území Městské části Praha 5, na který navazuje a stává se jeho aktualizací.

V rámci analytické části Akční plán potvrdil domněnku, že cyklistická infrastruktura na Praze 5 je nedostatečná i přes velký potenciál tohoto území. Některé důležité body v rámci rozvoje cyklistiky se již odehrály (nejzásadnějším pozitivem se stalo zprůjezdnění Anděla a instalace stojanů před nákupním centrem), od vzniku Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2013 – 2015 nechala Městská část P5 zpracovat Studii úpravy křižovatky Lidická Zborovská a SSZ a Studii úpravy křižovatky náměstí Kinských a SSZ.

V návrhové části bylo po konzultacích a projednání stanoveno 52 problematických míst (v návaznosti na Akční plán v letech 2013 – 2015 bylo zachováno jejich pořadí číslování) a dále bylo stanoveno 20 aktuálních problematických míst k letošnímu roku. Těchto 53 výše uvedených bodů je v Příloze 1 Etapizace rozděleno do tří skupin dle možnosti roku realizace. Dále bylo stanoveno 15 vybraných priorit, pro něž byly vytvořeny zadávací karty s podrobnějším rozpracováním.

Postavení cyklistiky ve městě se vyvíjí pozitivním směrem a městské části by měly usilovat o prohlubování zájmu a zlepšování cyklistické infrastruktury i na podporování cyklistické kultury, její šíření a motivování obyvatel. Zezávaznění dokumentů a materiálů podporující rozvoj cyklistiky je podstatným krokem výše uvedeným směrem.

6. Seznam použitých pramenů

1. Publikace

- Broncová-Klicperová, Dagmar. *Praha 5 křížem krážem*. Praha: Milpo Media s.r.o., 2010, ISBN 978-80-87040-18-8.
- Doležalová, Emilie a kol. *Slavné stavby Prahy 5*. Praha: Foibos a.s.
- Gál, Ondřej a kol. *Památky Prahy 5*. Praha: Foibos a.s., 2006, ISBN 80-903661-7-1.
- Gehl, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, 2012, ISBN 978-80-260-2080-6.
- Gehl, Jan. Gemzoe, Lars. *Nové městské prostory*. Brno: Era, 2002, ISBN 80-86517-09-8.
- Gehl, Jan. *Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství*. Boskovice: Albert, 2000, ISBN 80-85834-79-0.
- Hnilička, Pavel. *Sídelní kaše. Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. 2. vyd. Brno: Host, 2012, ISBN 978-80-7294-592-4.
- Jacobs, Jane. *Ekonomie měst*. Dolní Kounice: Mox Nox, 2012, ISBN 978-80-905064-1-1.
- Jehlík, Jan. *Texty 2004–2010 (architektura, urbanismus, krajina)*. Praha: FA ČVUT, 2010.
- Jungmann, Jan. *Smíchov – město za újezdskou branou*. Praha: Muzeum hl. m. Prahy, 2007, ISBN 978-80-85394-56-6.
- Morkusová, Andrea. *Vývoj Smíchova*. Praha: Klub přátel starého Smíchova, 2007.

2. Dokumenty

- *Akční plán rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2013 – 2015 na území Městské části Praha 5*.

- *Dopravní politika České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2020.*
- *Koncepce cyklistické infrastruktury.*
- *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020.*
- *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014 – 2020.*
- *Politika územního rozvoje ČR, Aktualizace č. 1, schválena vládou 15. Dubna 2015 v usnesení č. 276.*
- *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, PŘÍLOHA – ZAHRANIČNÍ LITERATURA, ZKUŠENOSTI.*
- *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020.*
- *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020.*
- *Norma ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací.*
- *S kolem na nádraží, plánování, výstavba a údržba zařízení Bike + Ride. Příručka iniciativy INZELL pro region Mnichov.*
- *Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR.*
- *Technické podmínky TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty.*
- *Metropolitní plán hl. m. Prahy (návrh)*
- *Vyhláška HMP o krajském integrovaném programu snižování emisí v aglomeraci hl. m. Praha.*
- *Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy.*
- *Zpracování generelu cyklistických tras na území MČ Praha 5, Ados, leden 2008.*

3. Internetové zdroje

<http://doprava.praha-mesto.cz/>

<http://mapa.prahounakole.cz/>

<http://praha5.zeleni.cz/>

<http://wellingtoncycleways.wordpress.com>

<http://www.ceskojede.cz/>
<http://www.copenhagenize.com/>
<http://www.cyclecopenhagen.dk>
<http://www.cyklodoprava.cz/>
<http://www.cyklostrategie.cz/>
<http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>
<http://www.praha.eu/>
<http://www.prahanakole.cz/>
<http://www.prazskecyklostezky.cz/cyklostezky-praha-5.aspx>
<http://www.prazskematky.cz/>
<http://www.trolejbusyvpraze.net>
<http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/doprava/>
<http://www.sfdi.cz/>
<http://www.urm.cz/cs/>
<http://youtu.be/UYdOQpAig1s>

4. Osobní jednání

Ing. David Horatius – referent odboru územního rozvoje MČ
P5

Ing. Petr Malík – poradce JUDr. Tomáše Homoly

Ivan Růžička – vedoucí Odboru dopravy MČ P5

Ing. Ondřej Velek – člen zastupitelstva MČ P5, předseda
Kontrolního výboru

7. Seznam příloh

- **Příloha 1:**

Tabulka etapizace

- **Příloha 2:**

Koordinační výkres sítě s popisem významných úseků
a prvků

- **Příloha 3:**

Návrh řešení plošného zklidnění dopravy

- **Příloha 4:**

Zadávací karty 1-15

1. Barrandovská estakáda
2. Ulice Plzeňská
3. Uzel Lihovar
4. Ulice Hlubočepská
5. Prokopské údolí u Opatřilky
6. Ulice Lidická
7. Ulice Peroutkova
8. Křižovatka Peroutkova
– U Smíchovského hřbitova
9. Ulice Na Václavce
10. Křižovatka Na Pomezí – Puchmajerova
– Karlštejská – Pod Vidoulí – Klikatá
11. Křižovatka Plzeňská – Musílkova
12. Náměstí Kinských
13. Ulice Holečkova
14. Drobná opatření
15. Cyklostojany, chráněná stání pro
cyklisty

- **Příloha 5:**

Zápis z průběhu projednání „Akční plán rozvoje
cyklistické infrastruktury v letech 2016-2017“

- **Příloha 6:**

Vypořádání připomínek

VYBRANÁ OPATŘENÍ - ETAPIZACE

- | | |
|--|-------|
| 1) možné realizovat letos | 2016 |
| 2) možné realizovat do konce volebního období | 2018 |
| 3) výhled (nutné rozsáhlejší změny, popř. možné zahájit přípravu projektu) | 2019+ |

1) MOŽNÉ REALIZOVAT LETOS 2016

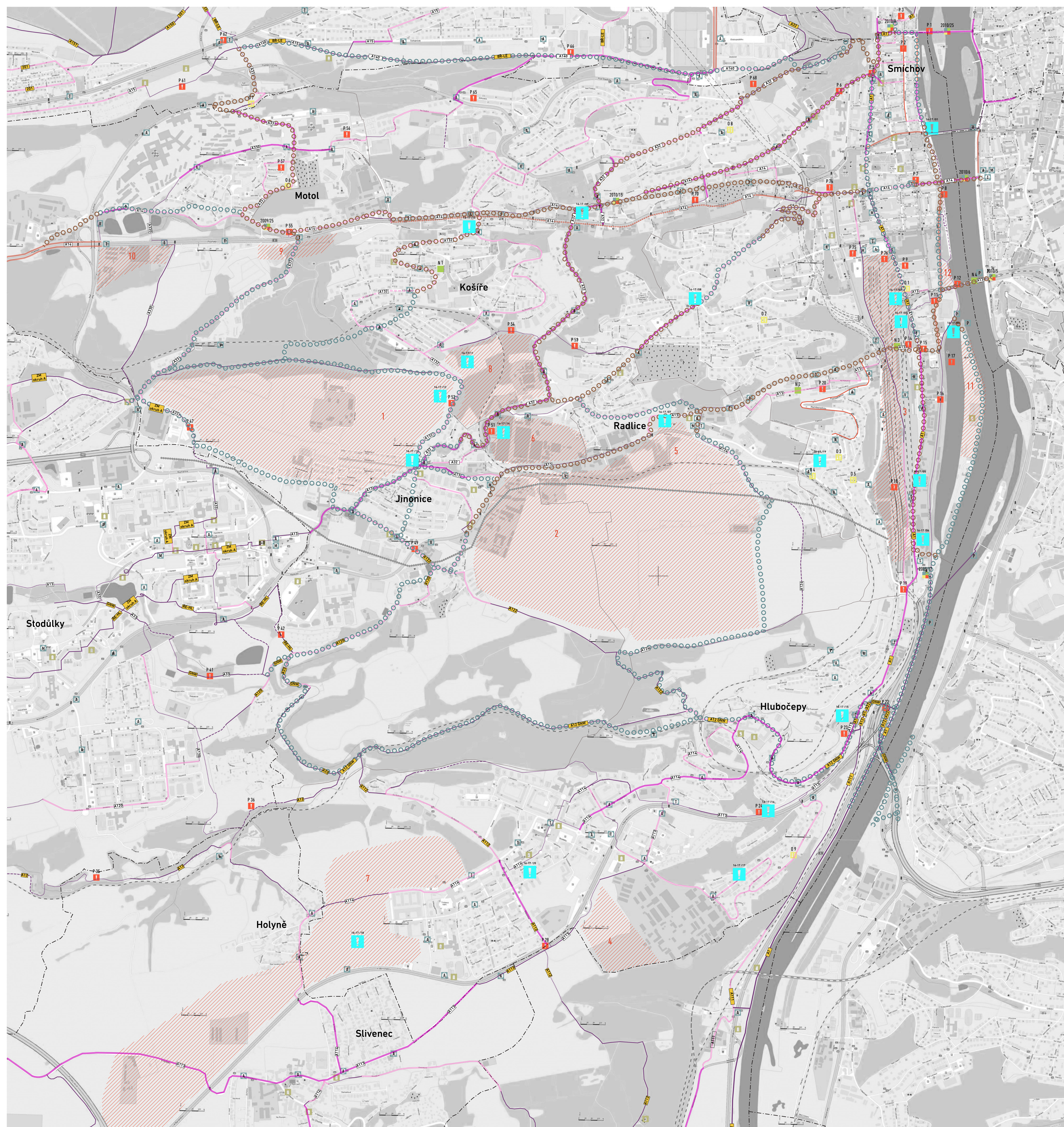
P2	Cyklostojany Zborovská-Petřínská	2016
P6	Ochranný cyklopruh Plzeňská	2016
P7	Lidická-Zborovská-Svornosti	2016
P22	Údržba sjezdů z Barrandovského mostu	2016
P53	Legalizace průjezdu Jinonická-Trachtova	2016 (již zadáno)
16-17/15	Ulice Hlubočepská	2016

2) MOŽNÉ REALIZOVAT DO KONCE VOLEBNÍHO OBDOBÍ 2018

P3	Průjezd Malá Strana-Anděl	2018
P9	Průjezd Plzeňka-Na Knížecí	2018
P12	Železniční most	2018
P14	Lávka Smíchov	2018
P15	Semafor U Královské louky-Nádražní	2018
P16	Konec cyklostezky na Lihovar	2018
P19	Uzel Lihovar	2018
P20	Ulice Holubova-Na Neklance	2018
P24	Tramvaj na Barrandov	2018
P42	Povrch propojení Novoveská – Jeremiášova	2018
P51	Cyklopruhy v ulici Klikatá	2018
P54	Doplnění značení ulice Lukavského	2018
P56	Průjezd značenou slepou ulicí pod Nemocnicí Na Homolce	2018
P65	Značení v ulici Zdíkovská	2018
P68	Petřínská cesta	2018
P74	Prostor pro cyklisty v ulici Plzeňská	2018
P75	Alternativa Nádražní ulice	2018
P76	Cyklostojany na Smíchovském nádraží	2018
16-17/01	Napojení na Smíchovskou náplavku	2018
16-17/03	Ližiny k Radlické lávce	2018
16-17/05	Ulice Nádražní	2018
16-17/06	SSZ Císařská louka-Nádražní-Dvorecký most	2018
16-17/09	Ulice Plzeňská	2018
16-17/16	Estakáda na Barrandov	2018
16-17/17	Obousměrný provoz v ulici Lumiérů	2018
16-17/19	Propojení ulic K Závěrci	2018

3) VÝHLED (NUTNÉ ROZSÁHLEJŠÍ ZMĚNY, POPŘ. MOŽNÉ ZAHÁJIT PŘÍPRAVU PROJEKTU)

P1	Rekonstrukce Mostu Legií	2019+
P5	Návaznost Anděl	2019+
P8	Podjezd Palackého most	2019+
P11	Legalizace stezky spojení břehů	2019+
P17	Lávka na Císařskou louku	2019+
P18	Regulace Smíchova	2019+
P23	Značení vazby na Strakonickou	2019+
P28	Křižovatka Štěpařská-K Barrandovu	2019+
P35	Komunikační propojení K dobré vodě - MČ Praha Řeporyje	2019+
P36	Opatřilka	2019+
P41	Povrchy v blízkosti retenční nádrže Asuán	2019+
P47	Panelová cesta v ulici Pekařská	2019+
P49	Křižovatka Butovická-Radlická	2019+
P52	Zúžená část ulice Na Pomezí	2019+
P55	Křižovatka Plzeňská-Zahradníčkova	2019+
P57	Průjezd ulicí Hamsíkova	2019+
P61	Propojení Ladronky a sídliště Řepy	2019+
P62	Propojení Ladronky a Hvězdy	2019+
P66	Propojení v ulici Atletická	2019+
P70	Údolí Motolského potoka	2019+
16-17/02	Zastavovací plán Smíchovského nádraží	2019+
16-17/04	Lávka na Císařskou louku	2019+
16-17/07	Provoz Radlická lávka-stanice metra Radlická	2019+
16-17/08	Uzel Peroutkova - u Smíchovského hřbitova	2019+
16-17/10	Křižovatka Plzeňská-Musílkova	2019+
16-17/11	Rozvojové území Jinonická	2019+
16-17/12	Rozvojové území Na Vidouli	2019+
16-17/13	Uzel Na Pomezí - Puchmajerova - Karlštejnská - Pod Vidoulí - Klikatá	2019+
16-17/14	Rozvojové území Waltrovka	2019+
16-17/18	Rozvojové území Barrandov-Slivenec	2019+
16-17/20	Sídliště Barrandov	2019+



Koncepce tras

- ○ ○ ○ ○ ○ Kvalitní cyklistická spojení
- ○ ○ ○ ○ ○ Doplnění na minimální síť

Stávající stav sjezdových tras

- Sítný provoz
- Slabý provoz
- Velmi slabý provoz
- Nepevněný povrch
- Velmi nerovný povrch
- Chodník
- Cyklopruh
- Cyklopietokoridor
- ○ ○ ○ Vyhrazený pruh – bus/taxi/cyklo
- A132 Značená cyklotrasa
- A132 Praktická trasa v koridoru městské cyklotrasy

Cykloopatření

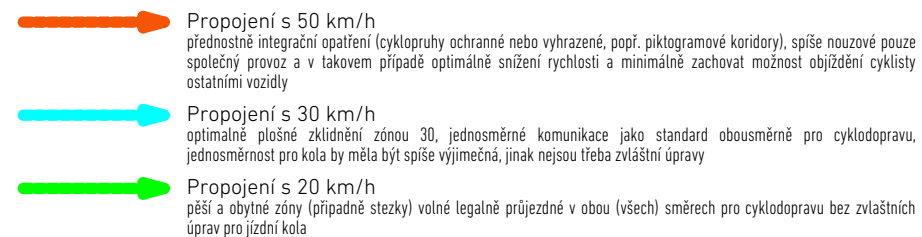
- 2010/25 Zadávací karty RHMP
- N 5 Návrhy z vnějších podnětů (<http://mapa.prahounakole.cz>)
- 0 6 Cykloobousměrky
- ! 8 Problematická místa (<http://mapa.prahounakole.cz>)
- 16-17-01 Cyklostojany
- ! Aktualizace míst k Akčnímu Plánu 2016 – 2017

Dopravní síť

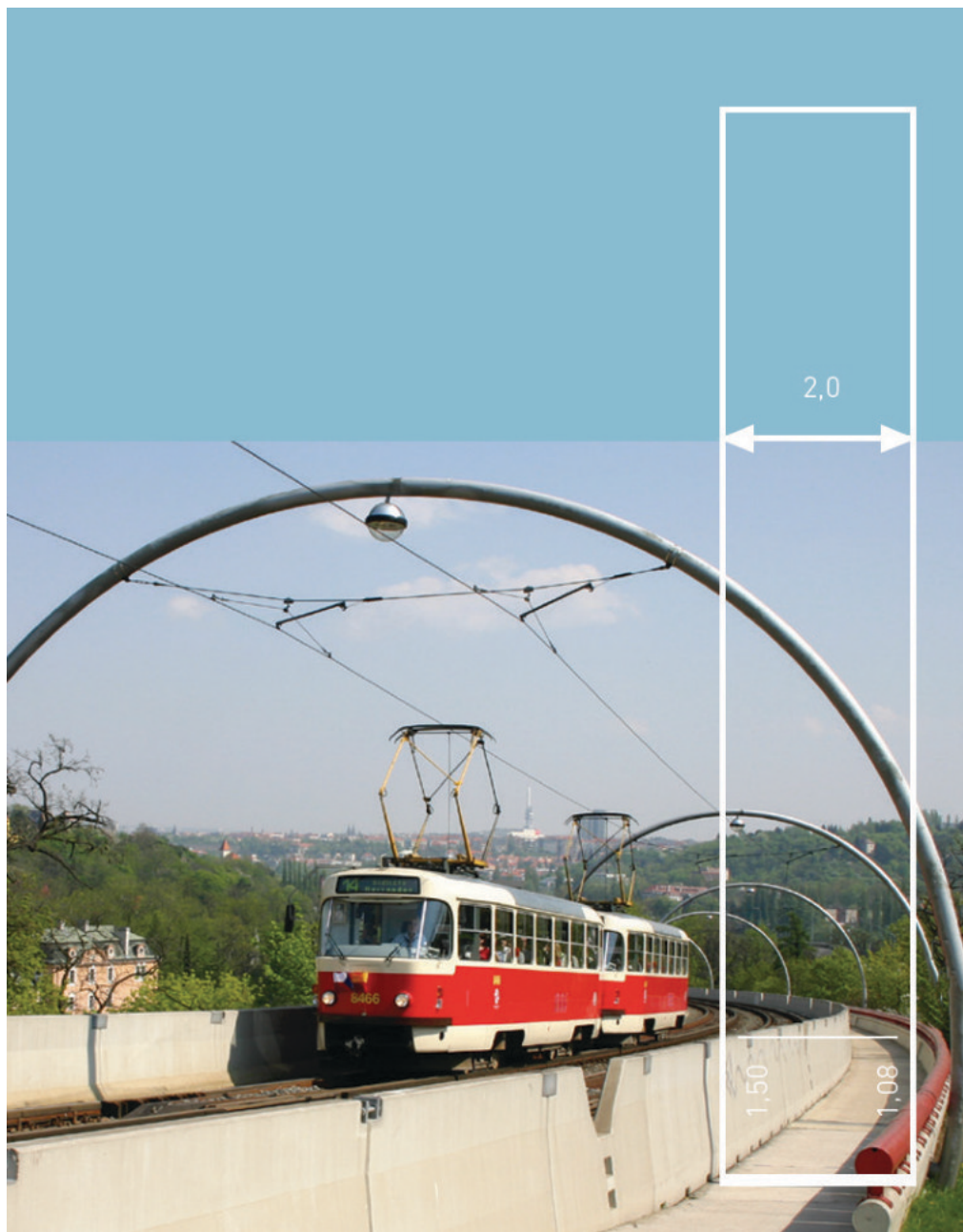
- M Metro
- T Tramvaj
- A Autobus
- V Vlak
- P Přívaz

Rozvojová území

- 1 Na Vidouli
- 2 Divčí hrady západ
- 3 Smíchov – nádr. jih – Strakonická
- 4 Barrandov západ
- 5 Radlické údolí
- 6 Waltrovka
- 7 Barrandov – Slivenec
- 8 Jinonická
- 9 Plzeňská
- 10 Plzeňská
- 11 Ostrov Císařská louka
- 12 Nábřeží pod mostem



Akční plán rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2016 - 2017 na území Městské části Praha 5



Barrandovská estakáda
současný stav 2016



Barrandovská estakáda
navrhovaný stav 2020

1

Barrandovská estakáda a napojení K Barrandovu

charakteristika:

legalizace jízdy na kole po TT v rámci zastávky Zlíchov a dále pak na stávajících únikových chodnících včetně zvýšení zábradlí na normovou hodnotu a dobudování stezky pro chodce a cyklisty (asfaltového pásu šíře cca 3 m) podél TT mezi estakádou a křižovatkou se Sliveneckou ulicí

vlastnictví a správa:

HMP a DPP Praha

příprava projektů, záměry:

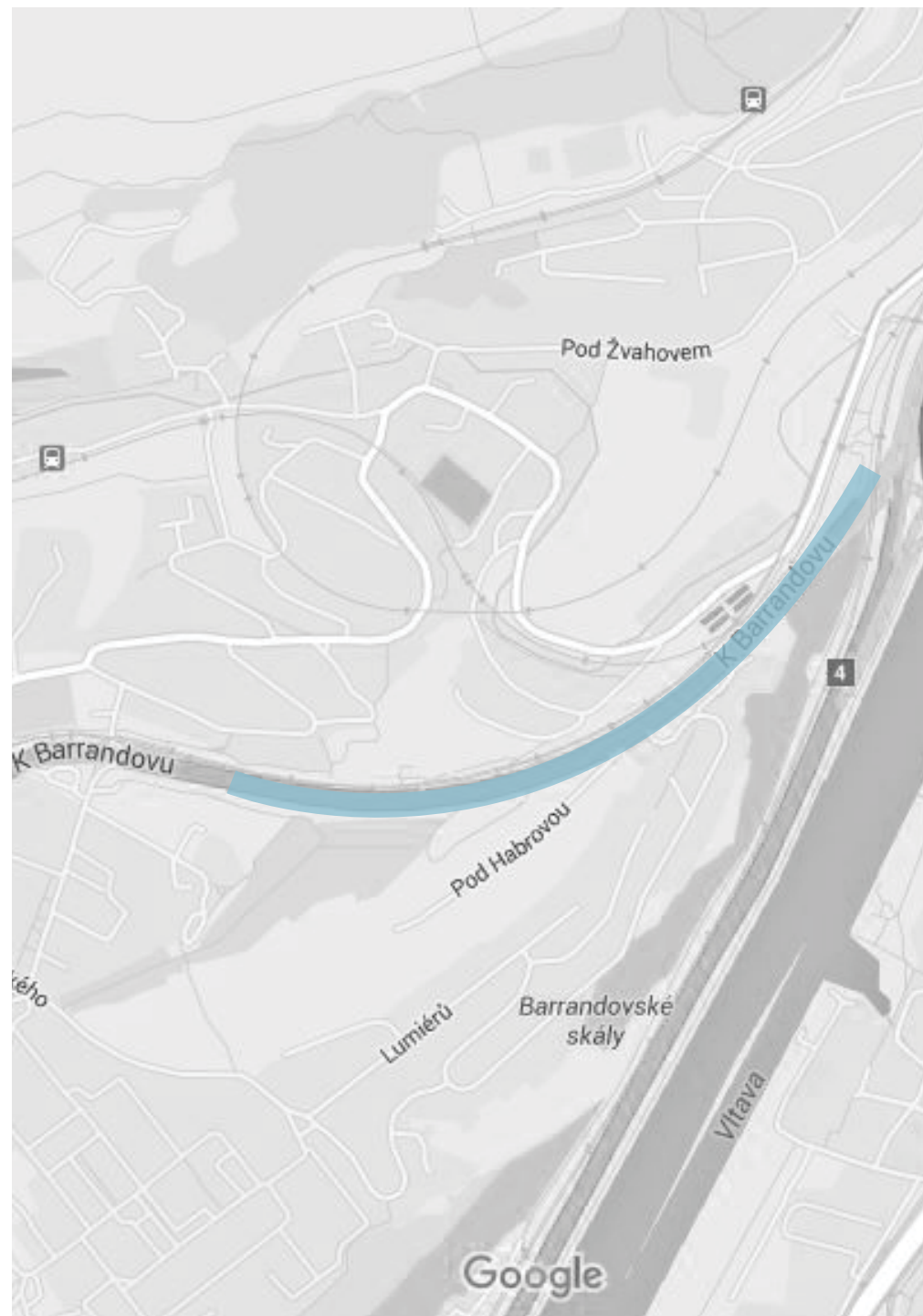
záměr DPP Praha odstranit zbytné prvky (zejm. architektonické) pro zlevnění údržby staveb TT

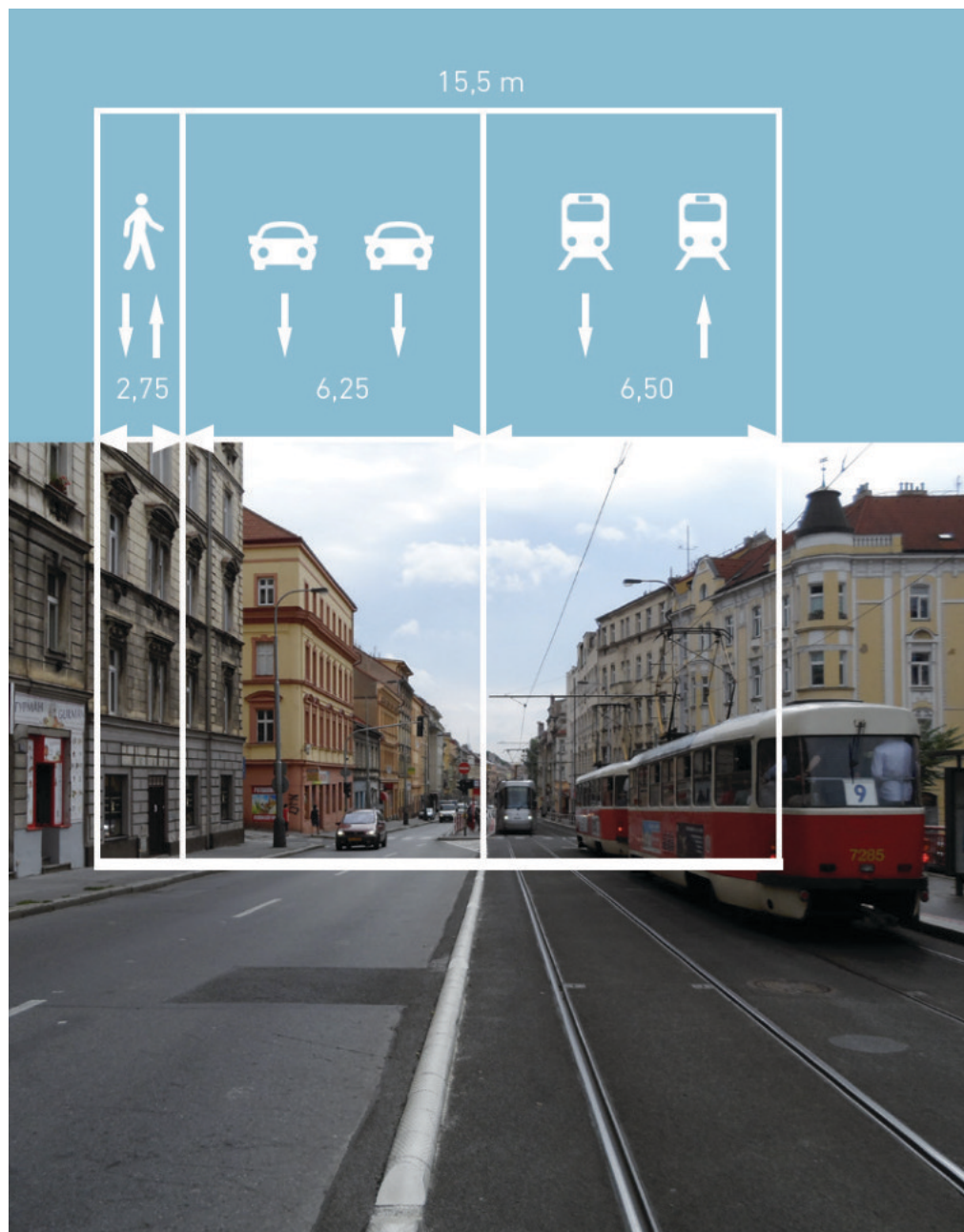
kroky P5:

- zahájit jednání s DPP ohledně veřejného zpřístupnění únikových chodníků estakády pro chodce a cyklisty a výstavby stezky podél TT
- nutné dořešit možné investorství a správu nové veřejné komunikace (DPP Praha, TSK Praha, jiné)
- zahájit projekční přípravu (iniciovat na HMP nebo v rámci MČ Praha 5)

náročnost:

cca 2 roky, projekt na: zvýšení zábradlí, vybudování asfaltové stezky (DÚR + DSP), stanovení místní úpravy provozu (DZ), cena (projekt / realizace): cca stovky tisíc / jednotky milionů Kč





ulice Plzeňská
současný stav 2016



ulice Plzeňská
navrhovaný stav 2020

2

Ulice Plzeňská

charakteristika:

niveletně nejpříznivější propojení centra Prahy a Smíchova se západními předměstími údolím Motolského potoka v uličních korytech přetížených automobilovou dopravou, bez alternativní objížděné trasy

vlastnictví a správa:

HMP, resp. TSK Praha

příprava projektů, záměry:

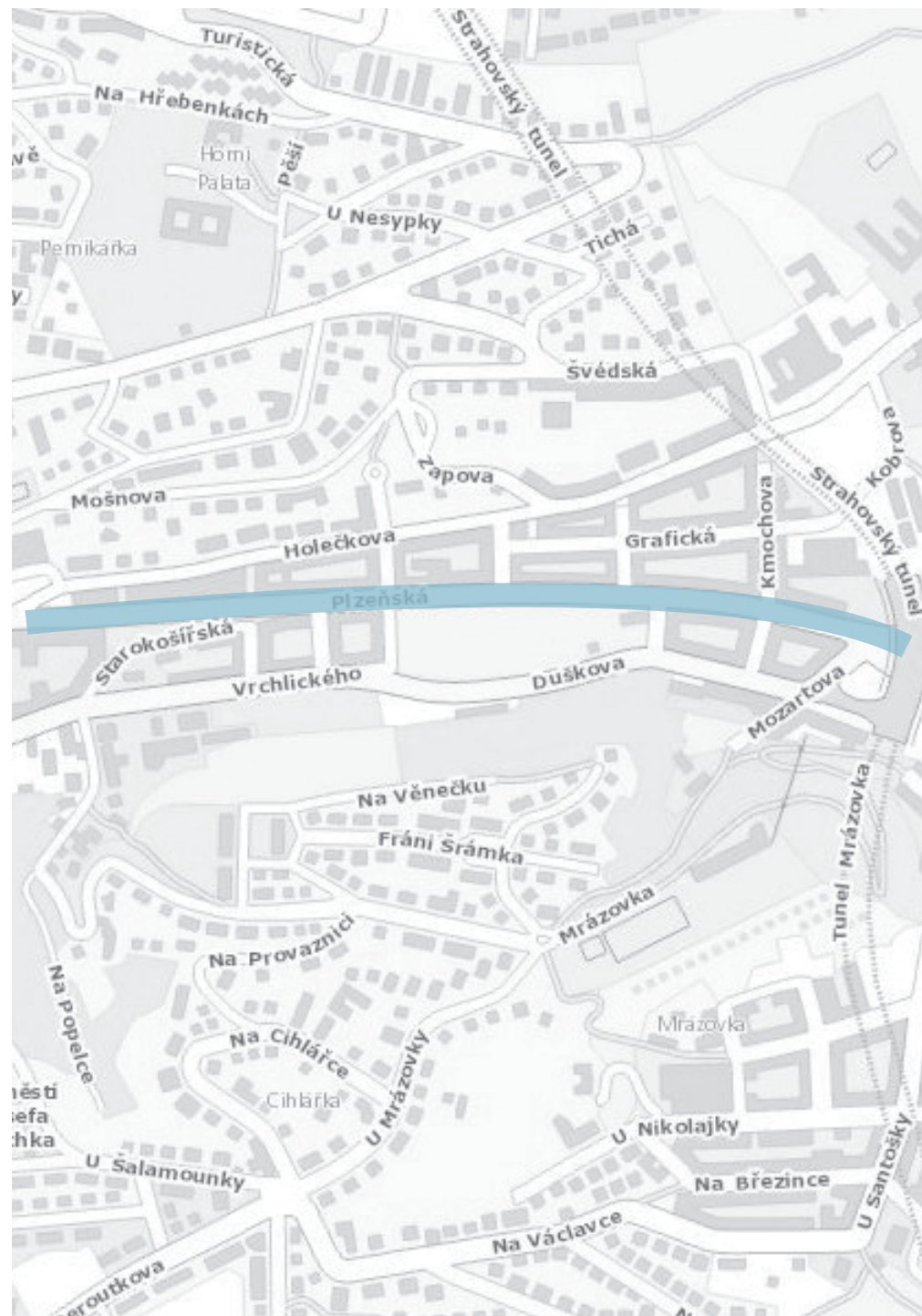
územní studie ateliéru A 69 - v přípravě

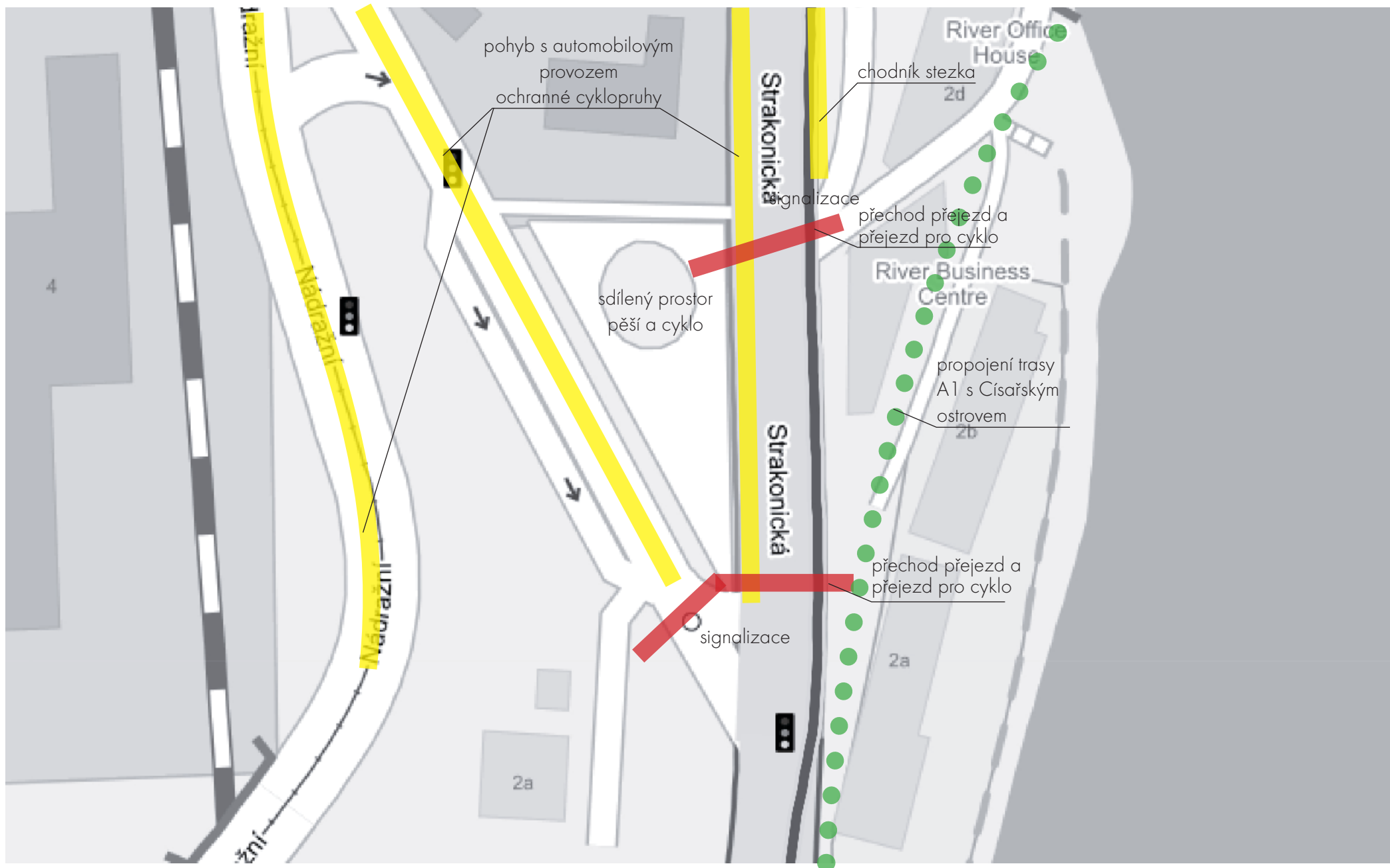
kroky P5:

- iniciovat rychlou úpravu pomocí VDZ a doplnění jízdních pruhů pro cyklisty (ochranných či vyhrazených) min. v úsecích podél tramvajových zastávek
- požadovat plnohodnotné řešení cyklodopravy ve studii v řešeném území, zejména souvislých integračních opatření v souběhu s tranzitní automobilovou dopravou a vznik souvislého chráněného cyklistického propojení údolím Motolského potoka

náročnost:

okamžité úpravy (projekt + realizace): cca 100 000 - 400 000 Kč
dlouhodobé úpravy dle výsledků územní studie





3

Uzel Lihovar

charakteristika:

klíčové severojižní propojení v koridorech celoměstsky významných cyklotras A 1 a A 111

vlastnictví a správa:

HMP, resp. TSK Praha a DPP Praha, soukromí vlastníci (mimo stávající uliční profily)

příprava projektů, záměry:

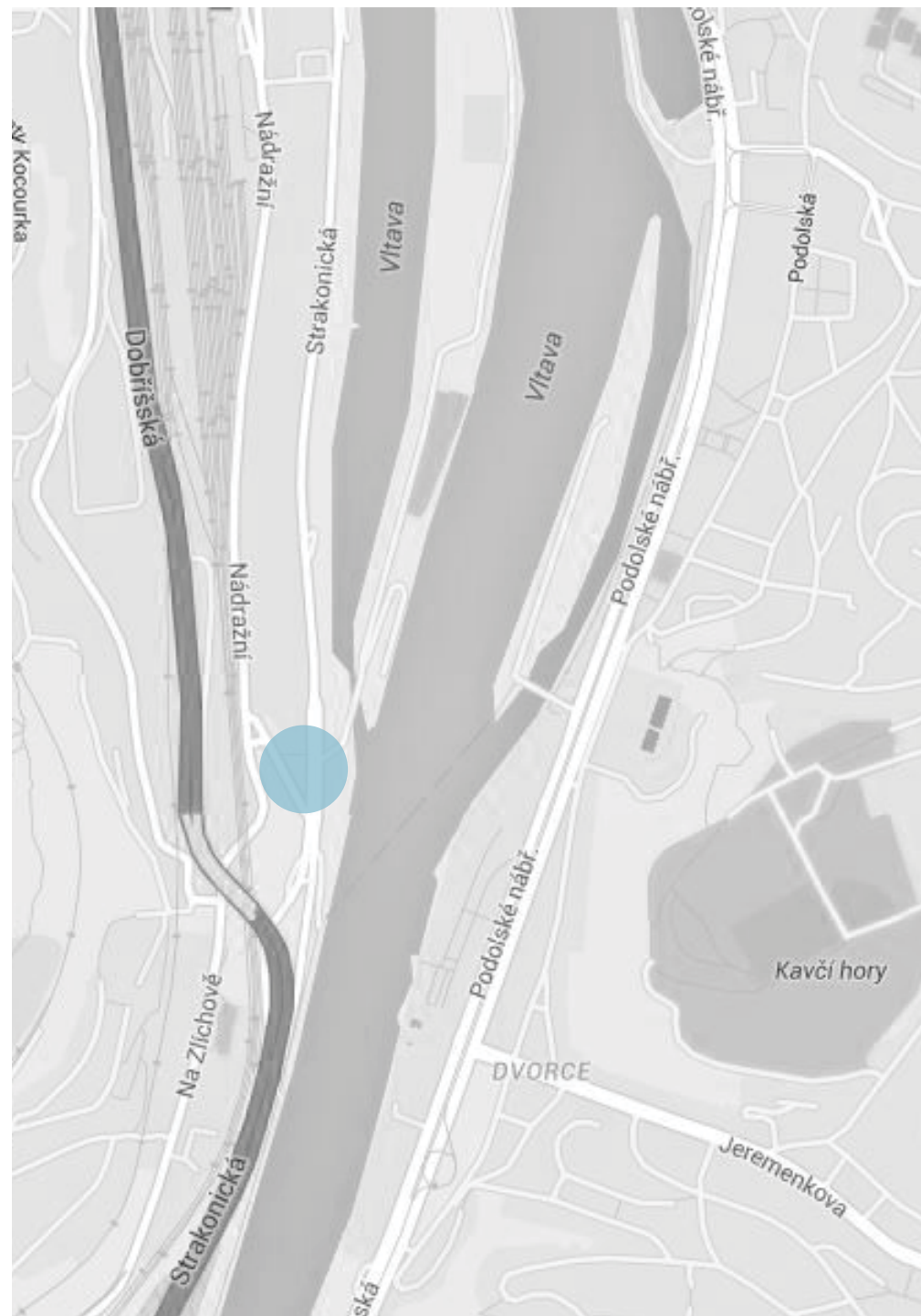
Zlatý Lihovar, dílčí záměry různých developerů z okolí Strakonické ulice, Dvorecký most apod., prověřovací studie uzlu SSZ (ADOS)

kroky P5:

zahájit jednání podle „Koncepčního podkladu k diskusi“, zpracovaného Ing. arch. Tomášem Cachem pro MČ Praha 5 v dubnu 2016

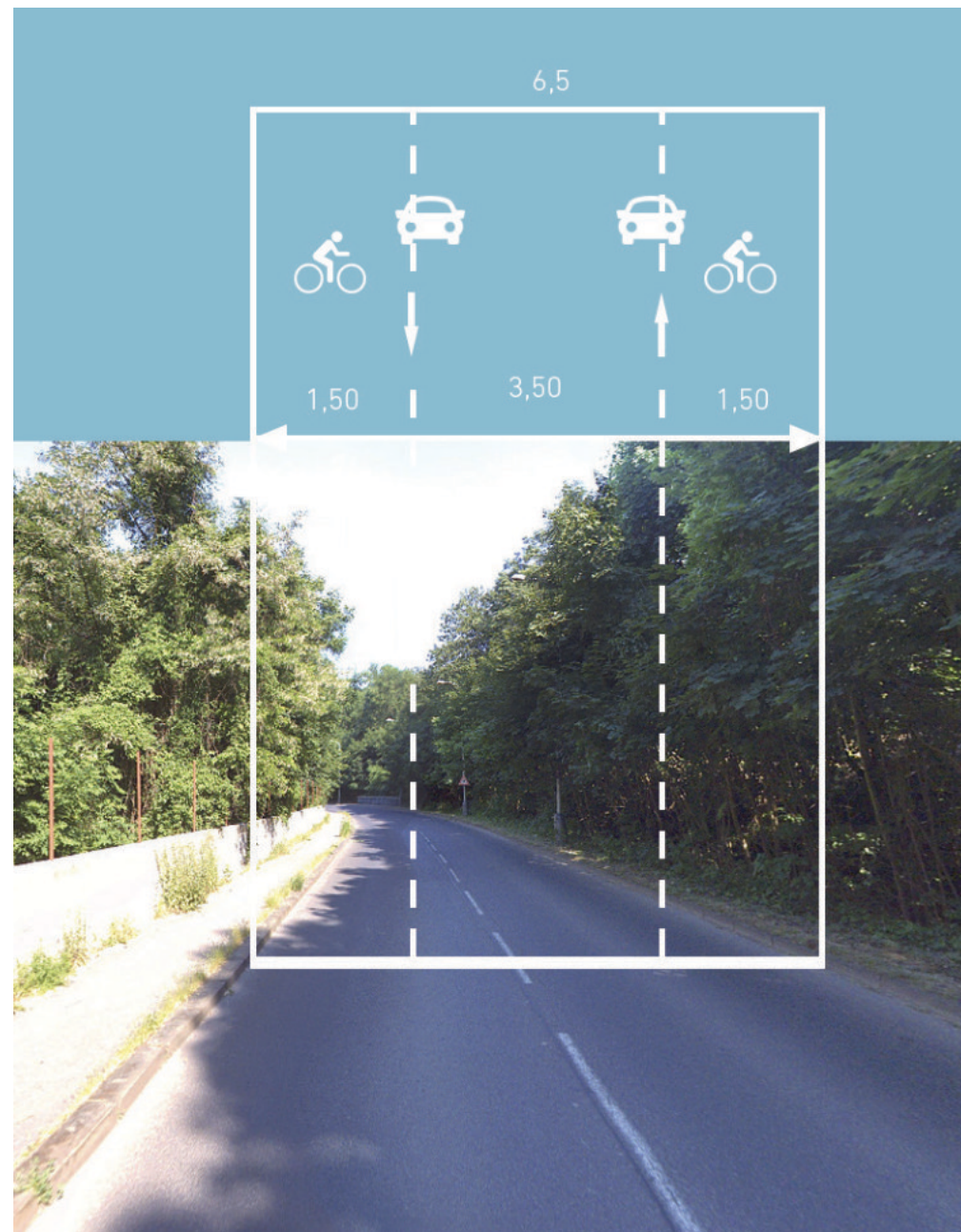
náročnost:

- řádově několik stovek tisíc Kč za projekt a dílčí úpravy DZ a stavební (snížení obrub, opravy povrchů) v ulici Strakonická
- rekonstrukce SSZ Strakonická x Nádražní (TSK Praha): řádově jednotky milionů Kč
- směny a výkupu pozemků, RTT Nádražní apod. (celkem až několik stovek milionů Kč včetně RTT)





ulice Hlubočepská
současný stav 2016



ulice Hlubočepská
navrhovaný stav 2020

4

Ulice Hlubočepská

charakteristika:

zvýšení bezpečnosti při průjezdu na kole Hlubočepskou ulicí, kterou je vedena páteřní cyklotrasa A 12 a prakticky zde neexistuje alternativní propojení mezi Vltavou a Prokopským údolím

vlastnictví a správa:

HMP, resp. TSK Praha

příprava projektů, záměry:

zadaný projekt úprav DZ, probíhá příprava konceptu řešení k zahájení projednávání s odborem dopravy a PČR

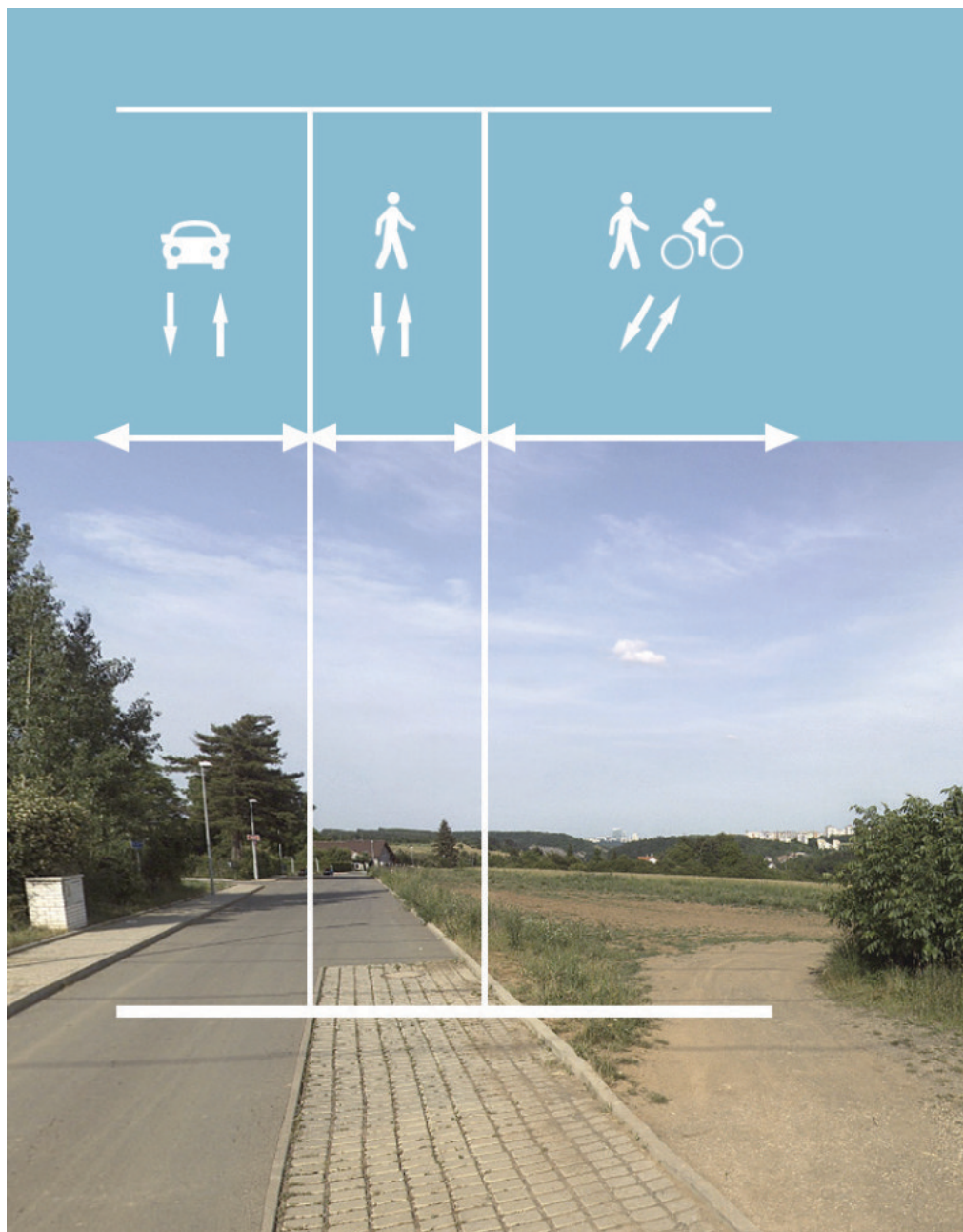
kroky P5:

napomáhat úspěšnému projednání projektu DZ se souvislými ochrannými jízdními pruhy pro cyklisty v celé délce ulice a dalšími dílčími zklidňujícími úpravami

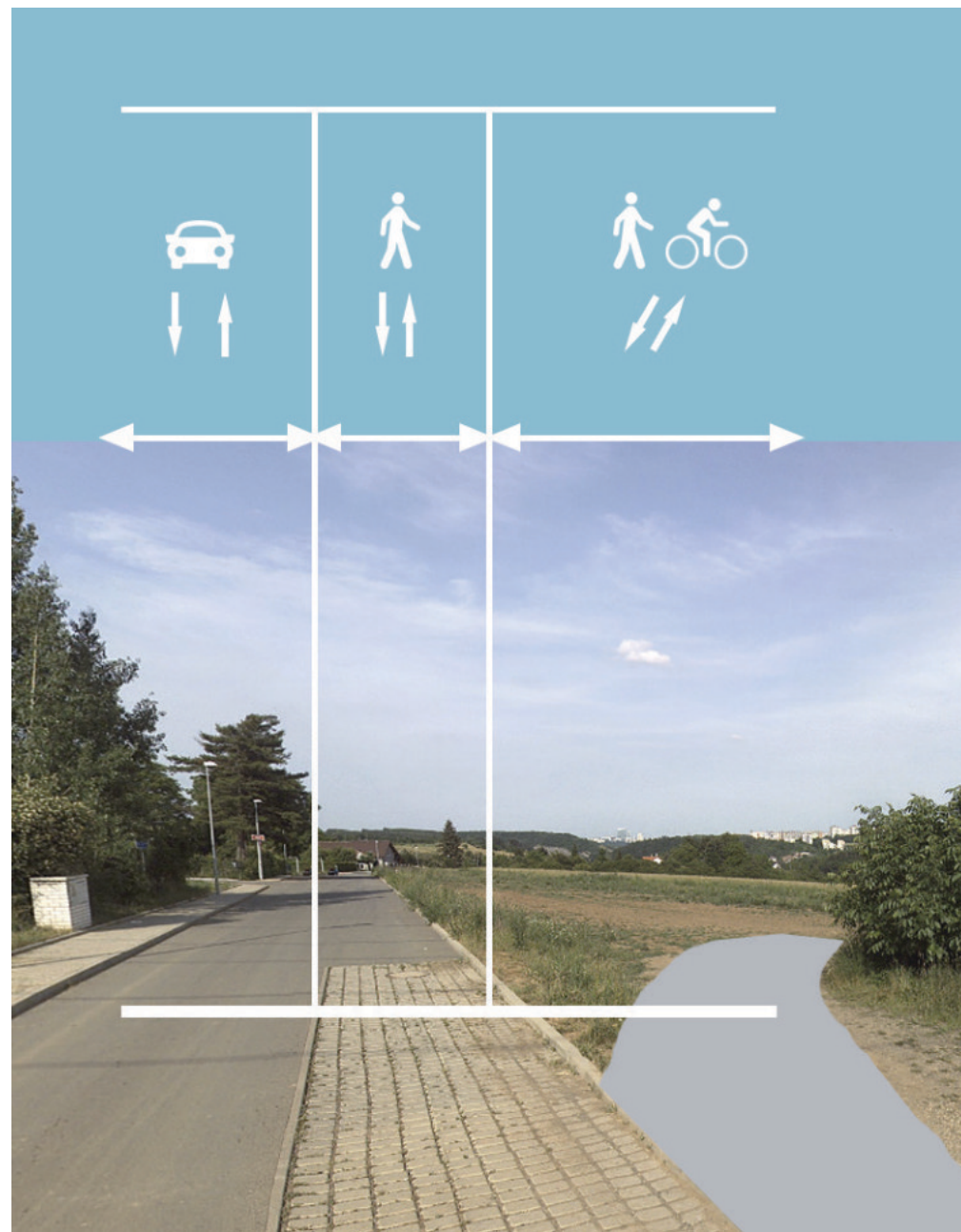
náročnost:

- řádově stovky tisíc Kč (do 1 000 000 Kč)





ulice K Opatřilce
současný stav 2016



ulice K Opatřilce
navrhovaný stav 2020

5

Prokopské údolí u Opatřilky

charakteristika:

oprava povrchu stávající polní, resp. lesní cesty, příjezd od sídliště (Butovice, Ohrada, Stodůlky) na cyklotrasu A 12, resp. do rekreačního území Prokopského údolí a do Holyně, resp. k sídlišti Barrandov

vlastnictví a správa:

HMP, resp. MČ Praha 13 a MČ Praha Slivenec

příprava projektů, záměry:

žádné

kroky P5:

koordinovat se s MČ Prahou 13 a MČ Praha Slivenec na společném postupu, prověření možnosti získání dotace (vč. nutnosti projektové přípravy) nebo z vlastních zdrojů

náročnost:

- v závislosti na rozsahu stovky tisíc Kč, případně až jednotky milionů Kč





uzel Lidická - Zborovská - Svornosti
navrhovaný stav 2020

6

Ulice Lidická

charakteristika:

důležité dopravní propojení v koridoru celoměstské cyklotrasy A 13, problematický průjezd přes SSZ se Zborovskou ulicí (ve směru na Anděl nelegální přímý průjezd, v opačném směru nelegální pravé odbočení do ulice Svornosti)

vlastnictví a správa:

MHMP, resp. TSK Praha (a DPP Praha - TT)

příprava projektů, záměry:

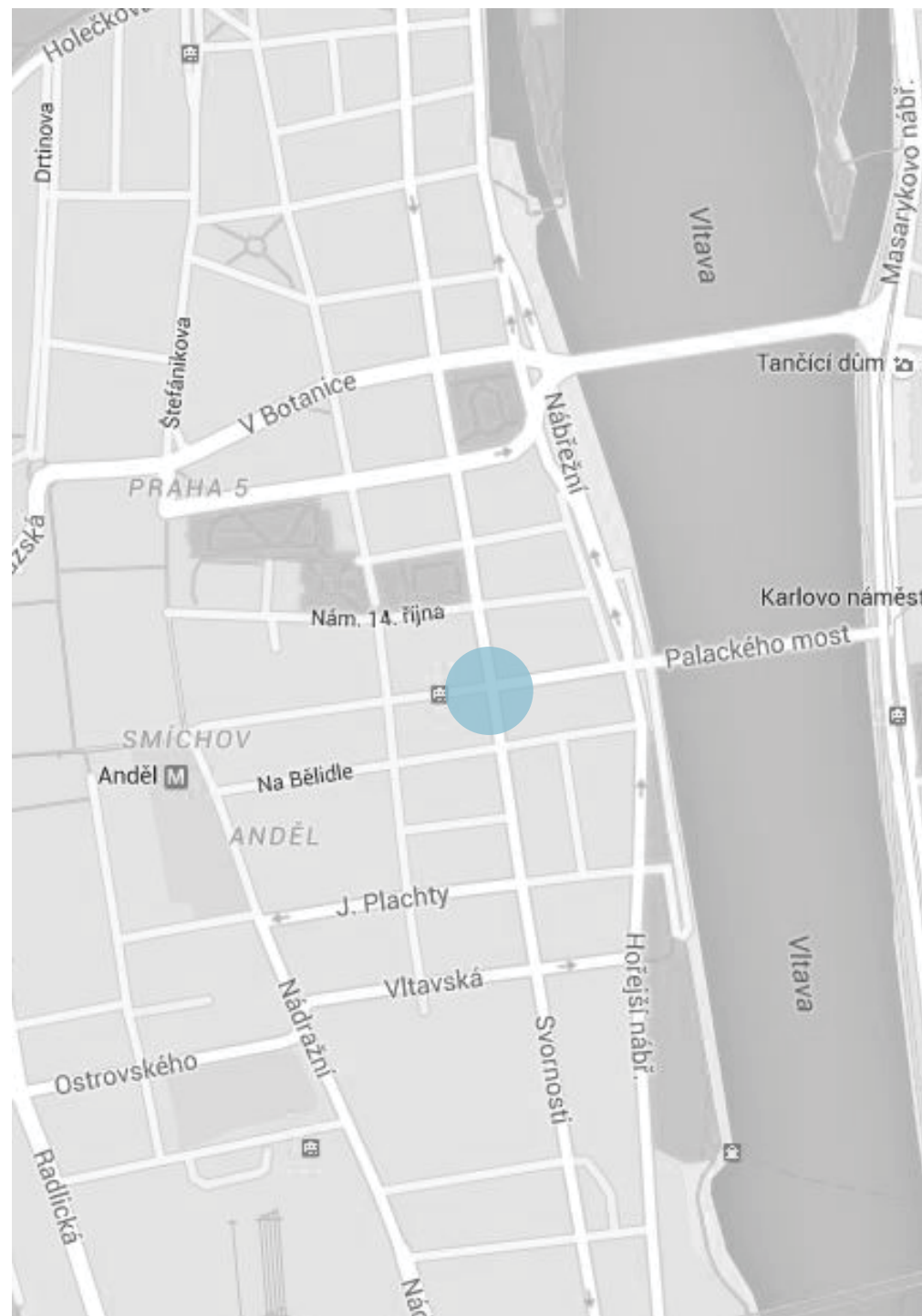
- zpracovaná studie úprav SSZ křižovatky firmou Eltodo pro MČ Praha 5
- výhledově pravděpodobně prověřovací studie na omezení tranzitní automobilové dopravy přes Anděl a Lidickou ulici
- řešení bezbariérovosti tramvajových zastávek Zborovská

kroky P5:

- usilovat (na úrovni MHMP, resp. TSK Praha) o další projekční přípravu v duchu zpracované studie a realizaci úprav SSZ
- zachovat obousměrný cyklistický průjezd v Lidické ulici i navazujících úsecích a pokud možno doplnit další navazující cykloobousměrky (např. Preslova, Na Bělidle atd. v rámci zavádění zklidněných zón apod.)

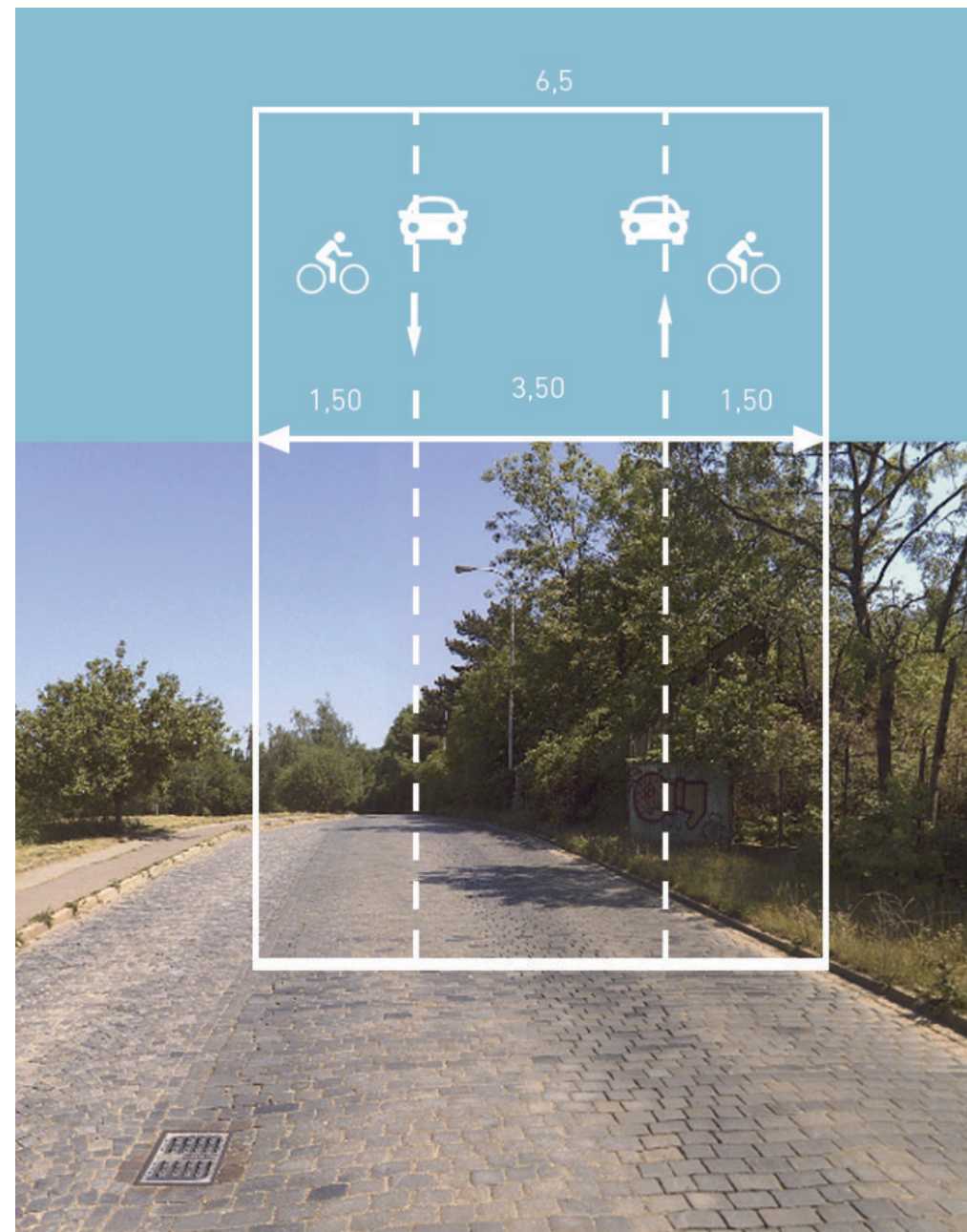
náročnost:

- za samotné procyklistické úpravy řádově maximálně několik stovek tisíc Kč, při kompletní rekonstrukci (obnově) SSZ, která bude pravděpodobně prováděna, řádově jednotky milionů Kč za celou akci





ulice Peroutkova
současný stav 2016



ulice Peroutkova
navrhovaný stav 2020

7

Ulice Peroutkova

charakteristika:

zanedbaná dlážděná vozovka propojující niveletně nejpříznivěji (po hřebeni) oblast Jinonic a Malvazinek

vlastnictví a správa:

HMP, resp. TSK Praha

příprava projektů, záměry:

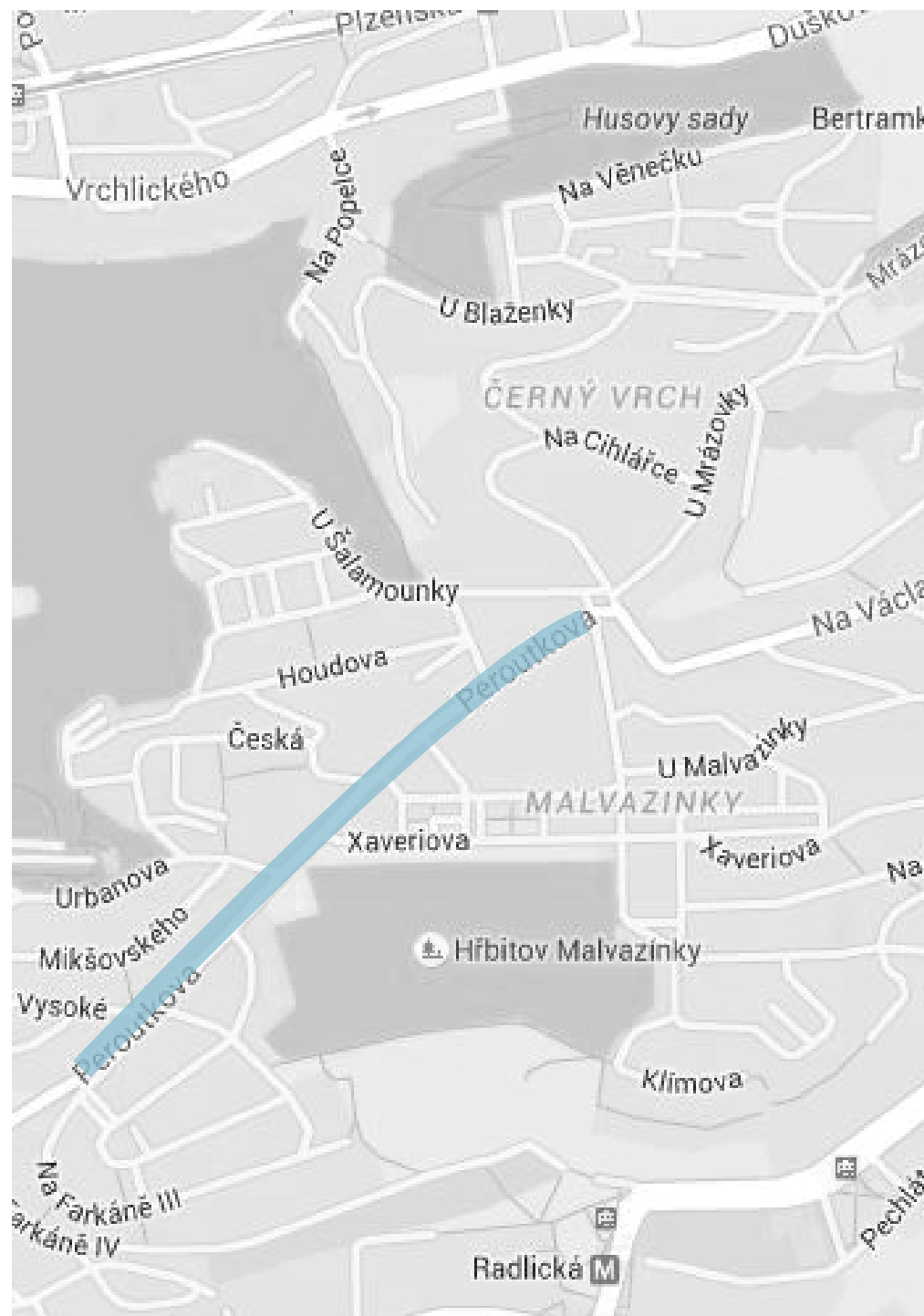
- v sousedství probíhající přestavba brownfieldu Waltrovka

kroky P5:

- usilovat (na úrovni MHMP, resp. TSK Praha) o celkovou rekonstrukci nebo alespoň souvislou údržbu komunikace (včetně nahrazení dlažby asfaltovým povrchem)
- u nově napojovaných nových komunikací Waltrovky požadovat režim zóny 30, včetně odpovídajícího stavebního a psychologického řešení

náročnost:

- v závislosti na rozsahu a způsobu provedení záměru, při celkové rekonstrukci řádově desítky milionů Kč





uzel Peroutkova - U Smíchovského hřbitova
navrhovaný stav 2020

8

Křižovatka Peroutkova – U Smíchovského hřbitova

charakteristika:

prostorově rozlehlá křižovatka s napojením šesti ulic (jednou hlavní tranzitní trasou a čtyřmi lokálními napojeními), z hlediska bezmotorového pohybu nedostatečně zklidněné a nepřehledné

vlastnictví a správa:

HMP, resp. TSK Praha

příprava projektů, záměry:

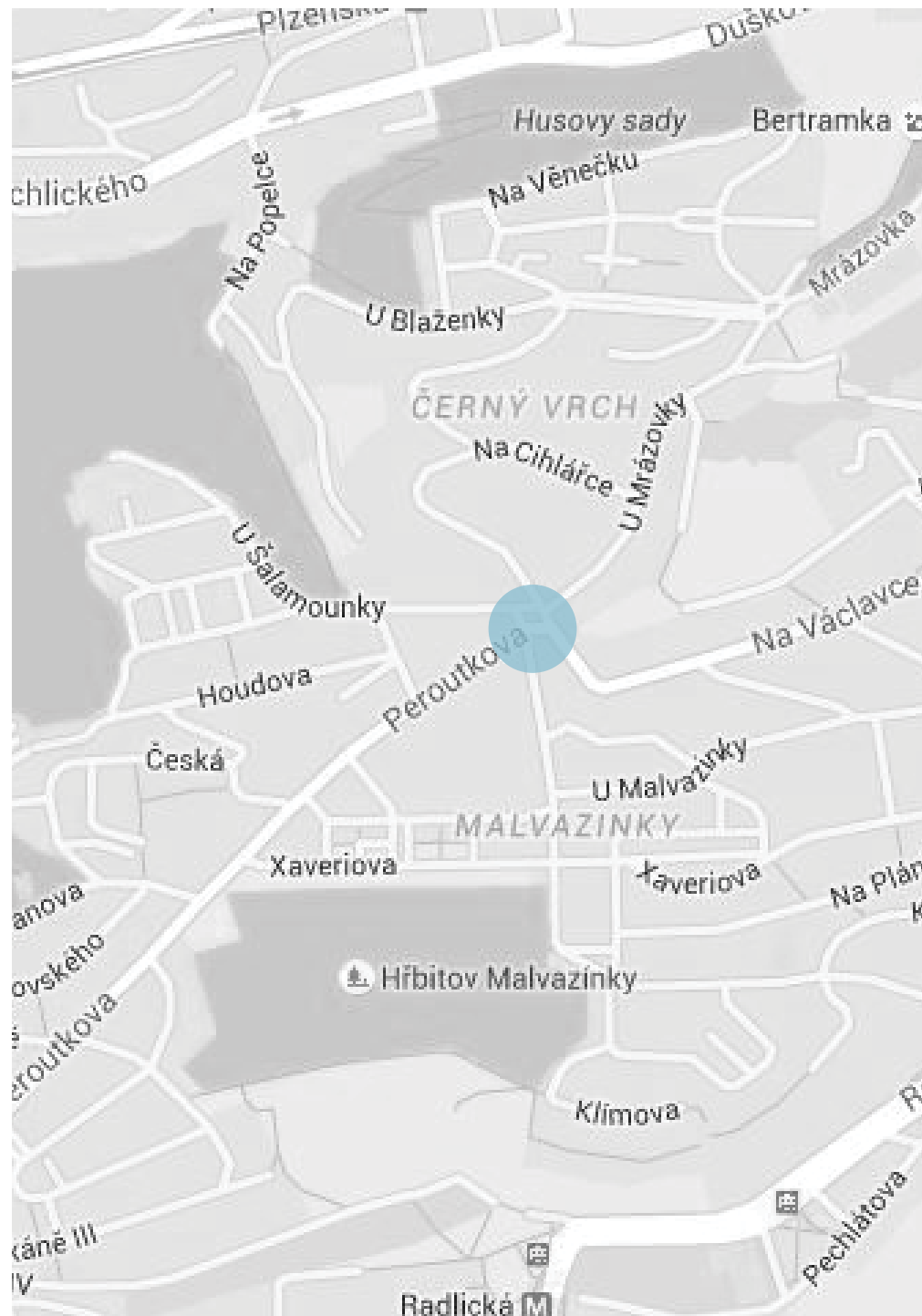
- pravděpodobně žádné

kroky P5:

- iniciovat zpracování celkové koncepční studie veřejného prostoru s důrazem na komfortní a volnou bezmotorovou prostupnost, celkové zklidnění dopravy a zajištění prostoru i pro pobytové a nedopravní aktivity

náročnost:

- řádově minimálně několik let (studie, DUR+DSP, realizace)





ulice Na Václavce
současný stav 2016



ulice Na Václavce
navrhovaný stav 2020

9

Ulice Na Václavce

charakteristika:

významná svažitá průjezdná komunikace s provozem autobusů veřejné dopravy propojující dolní Smíchov a oblast Malvazinek

vlastnictví a správa:

HMP, resp. TSK Praha

příprava projektů, záměry:

- pravděpodobně žádné

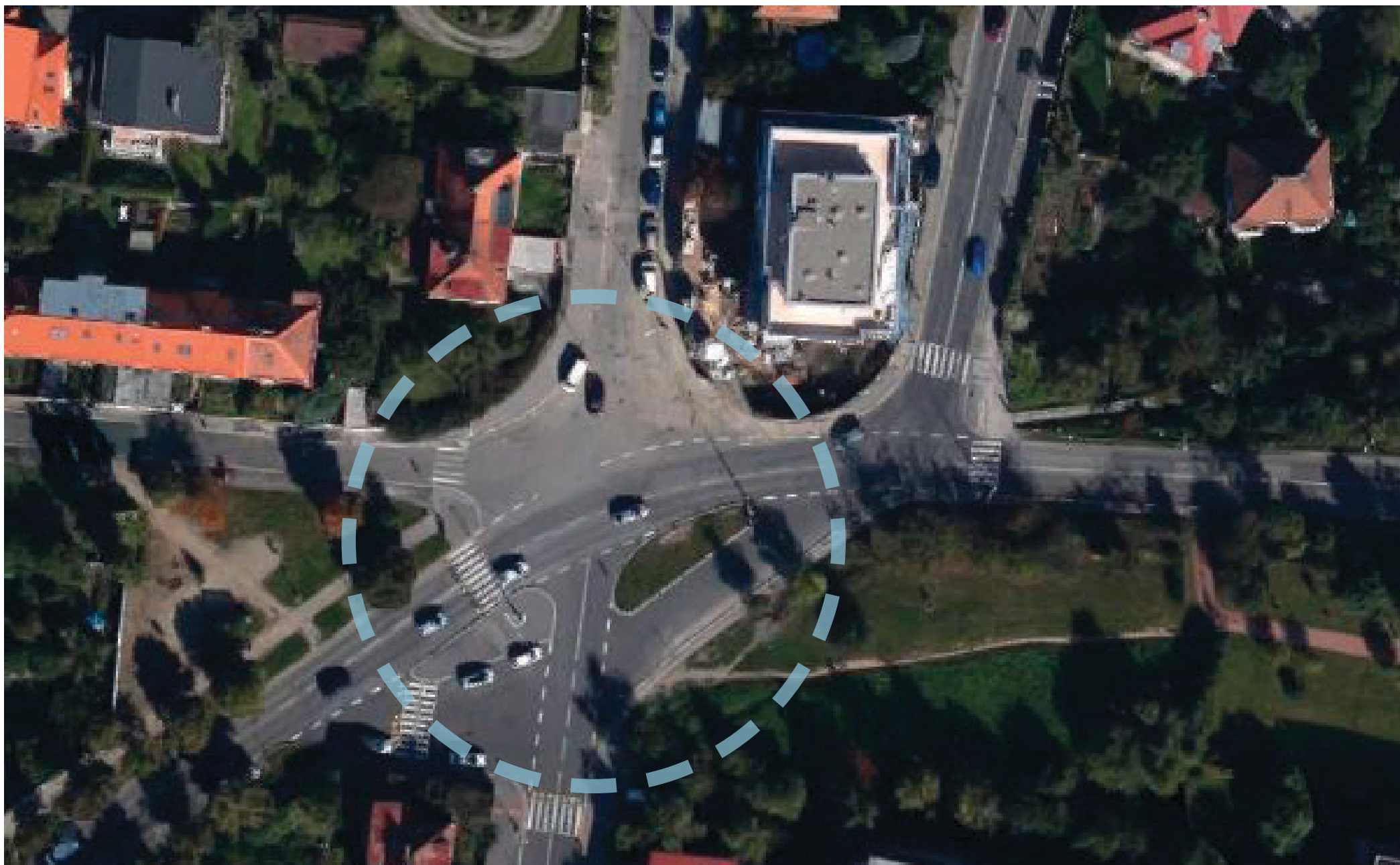
kroky P5:

- iniciovat zpracování celkové koncepční studie veřejného prostranství s důrazem na komfortní a volnou bezmotorovou prostupnost, celkové zklidnění dopravy a zajištění prostoru i pro pobytové a nedopravní aktivity

náročnost:

- řádově minimálně několik let (studie, DUR+DSP, realizace)





uzel Na Pomezí – Puchmajerova – Karlštejnská – Pod Vidoulí – Klikatá
navrhovaný stav 2020

10

Křižovatka Na Pomezí – Puchmajerova – Karlštejnská – Pod Vidoulí – Klikatá

charakteristika:

rozehlá nepřehledná dvojkřižovatka šesti, resp. sedmi ulic

vlastnictví a správa:

HMP, resp. TSK Praha

příprava projektů, záměry:

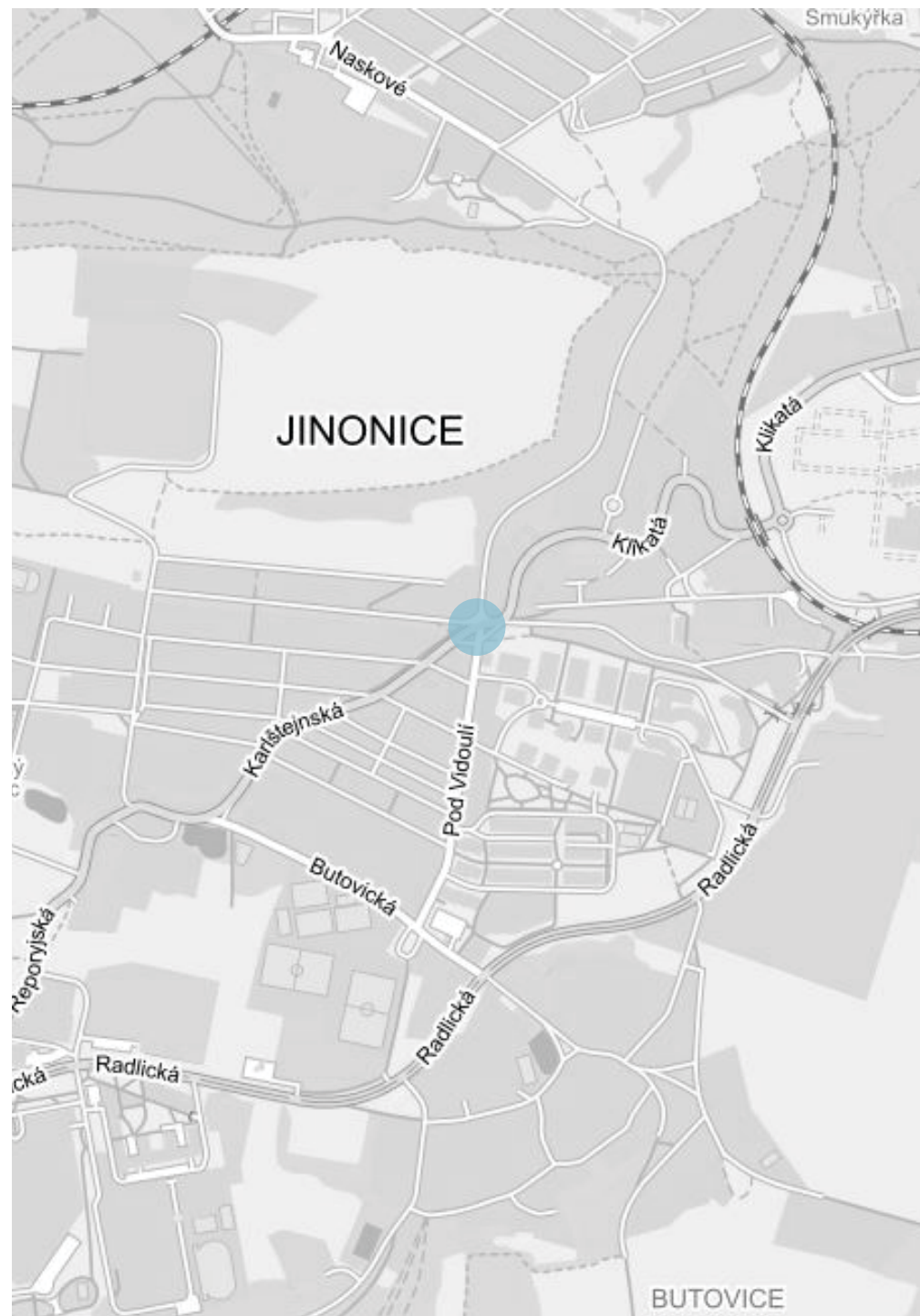
pravděpodobně žádné

kroky P5:

iniciovat nebo zadat zpracování celkové koncepční dopravně-urbanistické studie veřejného prostranství s důrazem na komfortní a volnou bezmotorovou prostupnost včetně bezbariérového bezmotorového napojení ulice Na Hutmance, včetně prověření a porovnání variant, např. s okružními křižovatkami různých velikostí apod.

náročnost:

řádově minimálně několik let (studie, DUR+DSP, realizace)





křižovatka Plzeňská – Musílkova
navrhovaný stav 2020

11

křižovatka Plzeňská – Musílkova

charakteristika:

rozehlá SSZ křižovatka se směrově dělenými rameny: na Plzeňské ulici s TT uprostřed a dvěma běžnými jízdními pruhy, resp. třemi řadicími na vjezdech, v Musílkově a Nad Zámečnickí s dělicím pásem s vegetací a dvěma jízdními řadicími pruhy na vjezdech a širokou vozovkou s jedním pruhem a parkování na výjezdech; z hlediska cyklodopravy nejsou provedeny žádné úpravy

vlastnictví a správa:

HMP, resp. TSK Praha

příprava projektů, záměry:

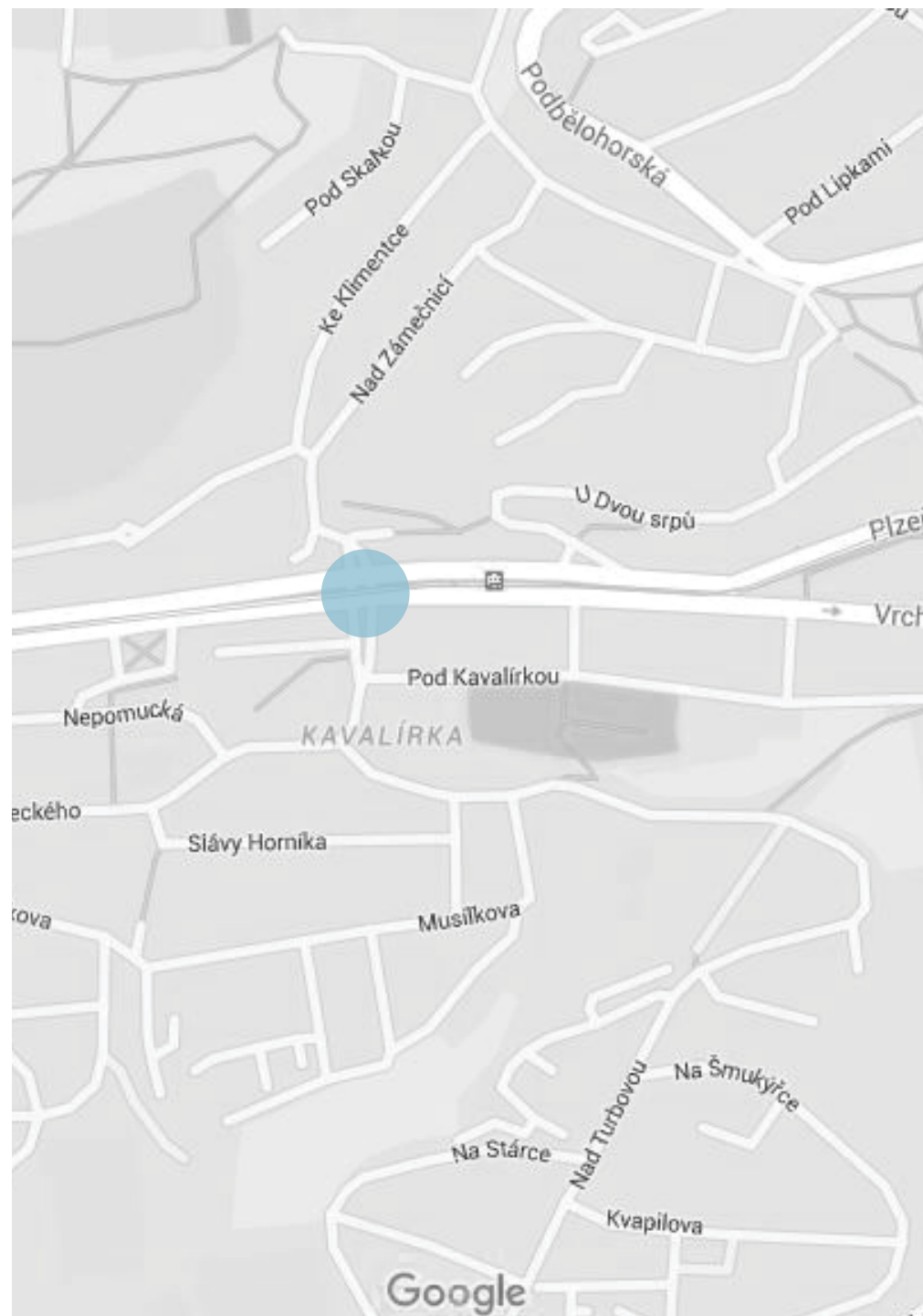
- studie Bezpečné cesty do školy (2015)
- příprava územní studie ateliéru A69

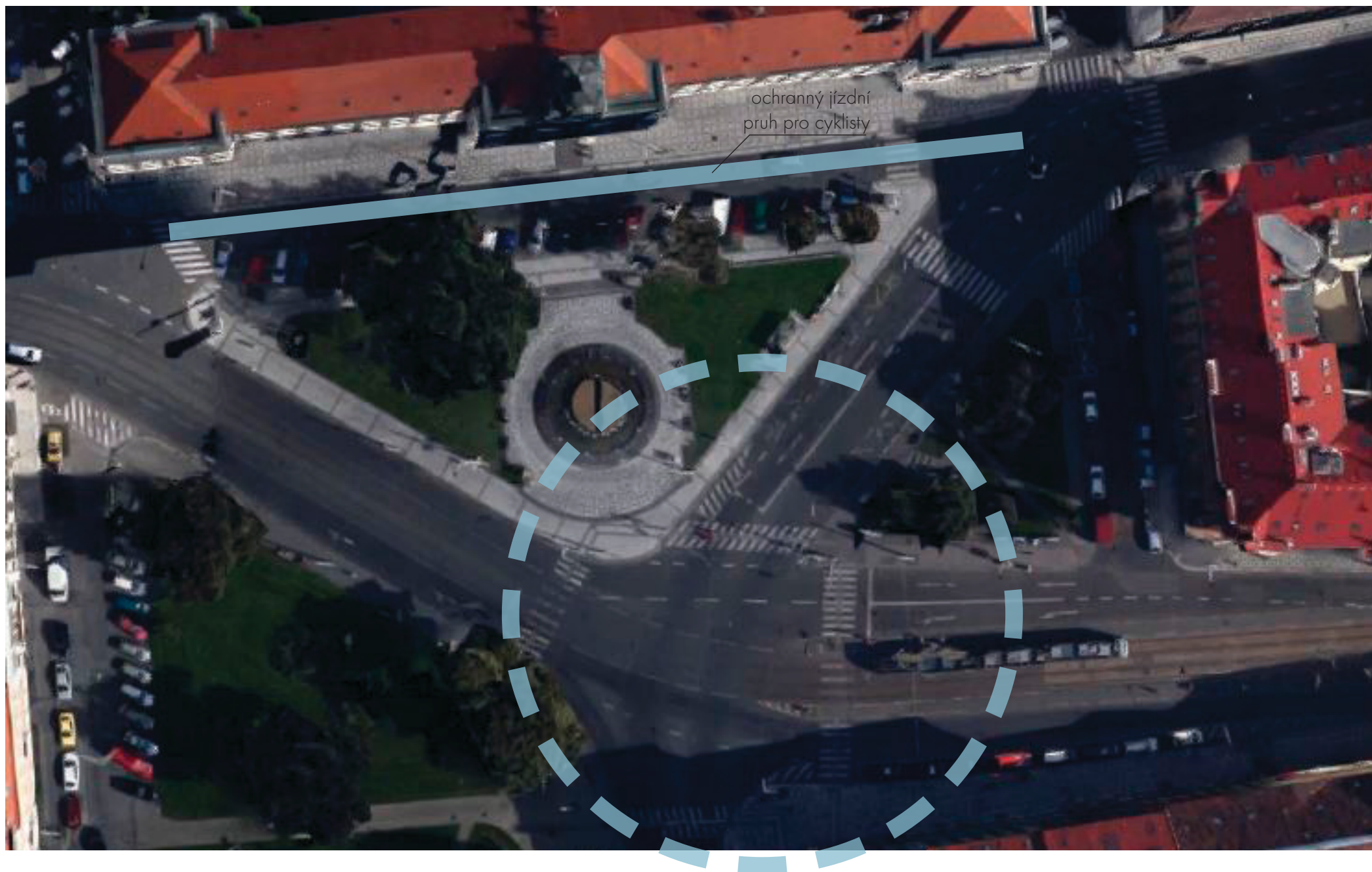
kroky P5:

- podporovat plnohodnotnou integraci cyklodopravy v rámci vznikající studie ateliéru A69
- v případě obnovy SSZ prováděné TSK Praha požadovat implementaci výstupů z územní studie, dále pak požadovat (kromě standardních prostorů pro cyklisty) řešení nepřímých levých odbočení pro cyklisty z Plzeňské ulice v obou směrech a prověření zřízení alespoň ochranných jízdních pruhů pro cyklisty na Plzeňské, resp. vyhrazených jízdních pruhů včetně samostatných cyklistických návěstidel a redukci počtu běžných jízdních pruhů

náročnost:

v horizontu několika let, v závislosti na rozsahu a způsobu provedení minimálně jednotky milionů Kč





Náměstí Kinských
navrhovaný stav 2020

12

Náměstí Kinských

charakteristika:

provoz jízdních kol ve vozovce v severojižním směru v souběhu s TT po cyklotrase A 111 ulicí Štefánikova a z ulice Elišky Peškové na Újezd, resp. z ulice Holečkova; nejsou zřízeny žádné úpravy pro cyklodopravu

vlastnictví a správa:

HMP, resp. TSK Praha

příprava projektů, záměry:

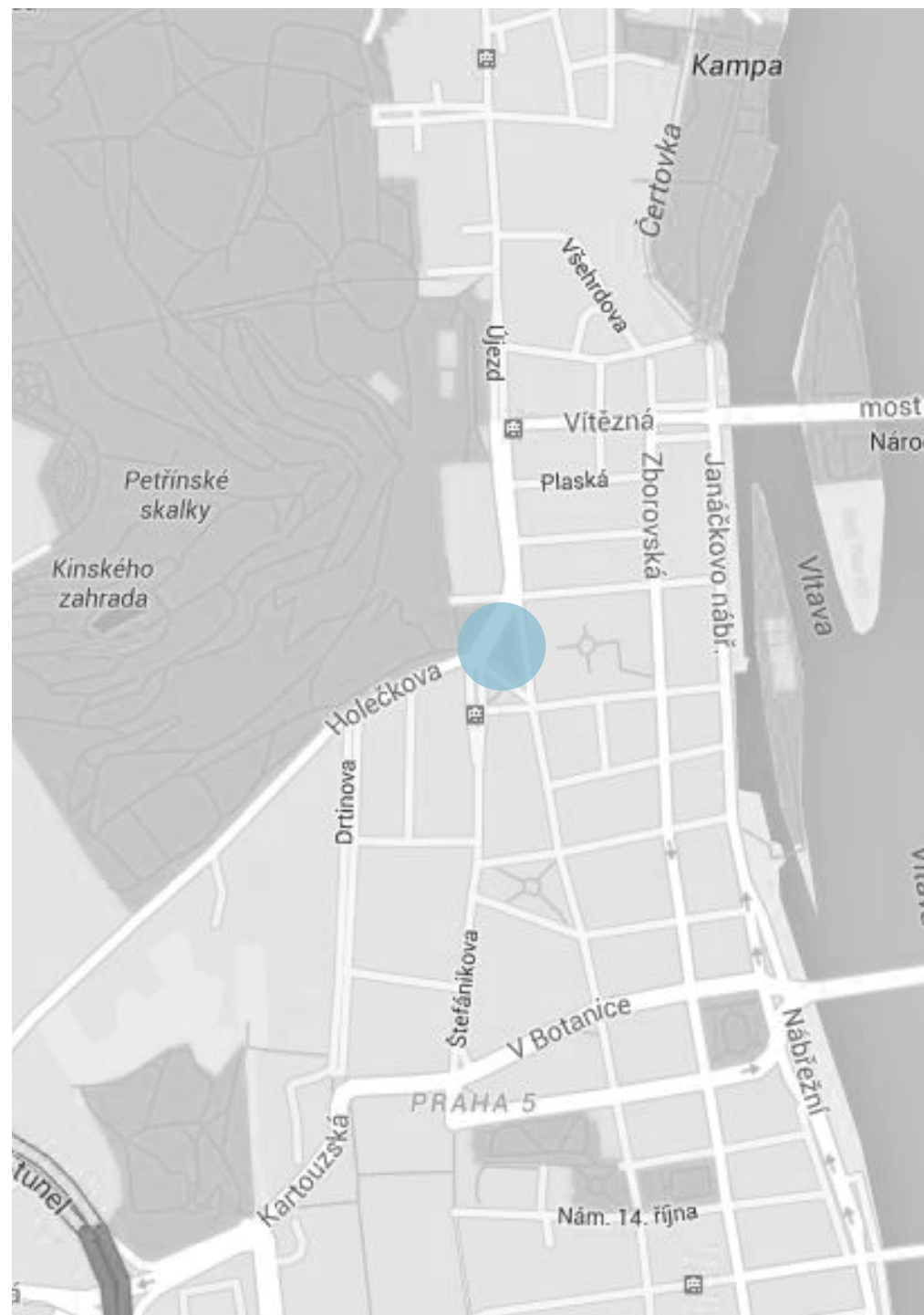
studie Eltodo na procyklistické úpravy, zadáno MČ Praha 5: výsledkem návrhu je zřízení prostorů pro cyklisty a piktogramových koridorů v rámci SSZ a vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty před Justičním palácem

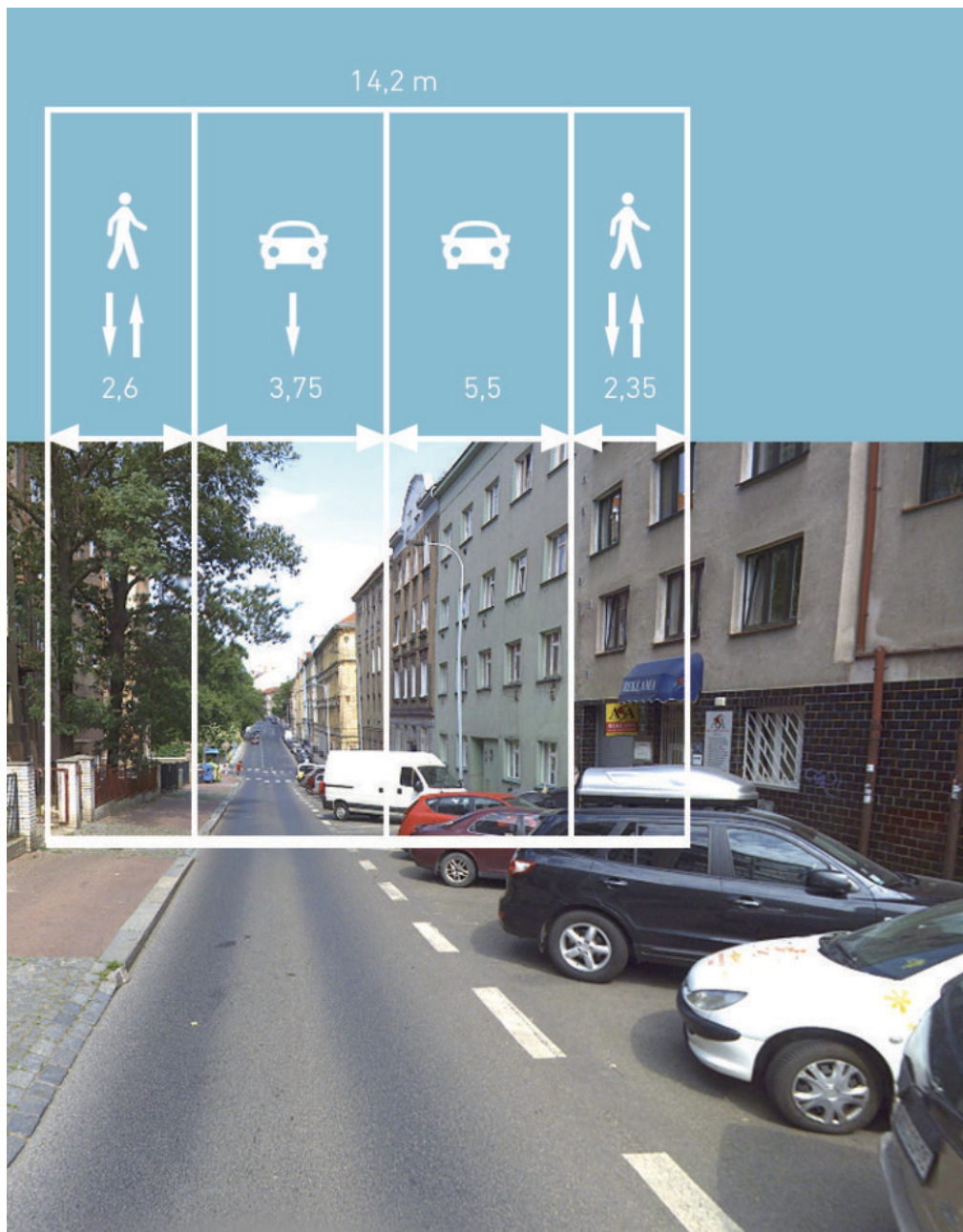
kroky P5:

požadovat úpravy SSZ po TSK Praha, resp. zohlednění studie v rámci celkové obnovy SSZ, včetně doplnění nepřímých levých odbočení nebo alespoň připravenosti na ně

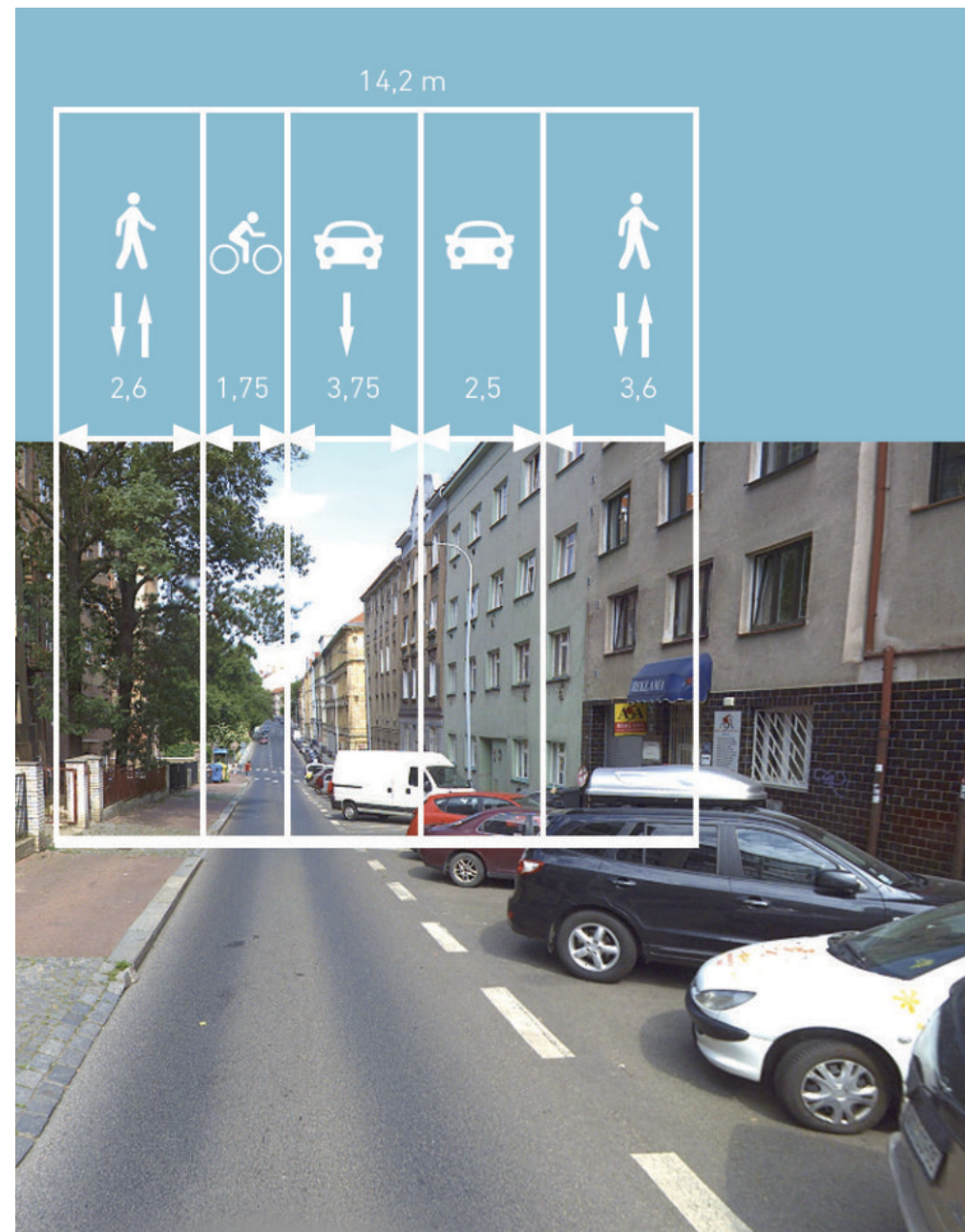
náročnost:

- v případě celkové obnovy SSZ řádově jednotky milionů Kč a 1-2 roky
- v případě jízdního pruhu pro cyklisty (realizovat raději jako ochranný než vyhrazený) před Justičním palácem maximálně několik desítek tisíc Kč a několik měsíců





ulice Holečkova
současný stav 2016



ulice Holečkova
navrhovaný stav 2020

13

Ulice Holečková

charakteristika:

tranzitní koridor pro automobilovou dopravu z Újezdu a náměstí Kinských na Plzeňskou (v závěru jednosměrný úsek), resp. v opačném směru od Erbenovy ulice do centra; z hlediska cyklo dopravy problematický zejména nejzápadnější jednosměrný úsek, kdy s ohledem na parkování není možné bezpečné vzájemné míjení jízdních kol a ostatních vozidel

vlastnictví a správa:

HMP, resp. TSK Praha

příprava projektů, záměry:

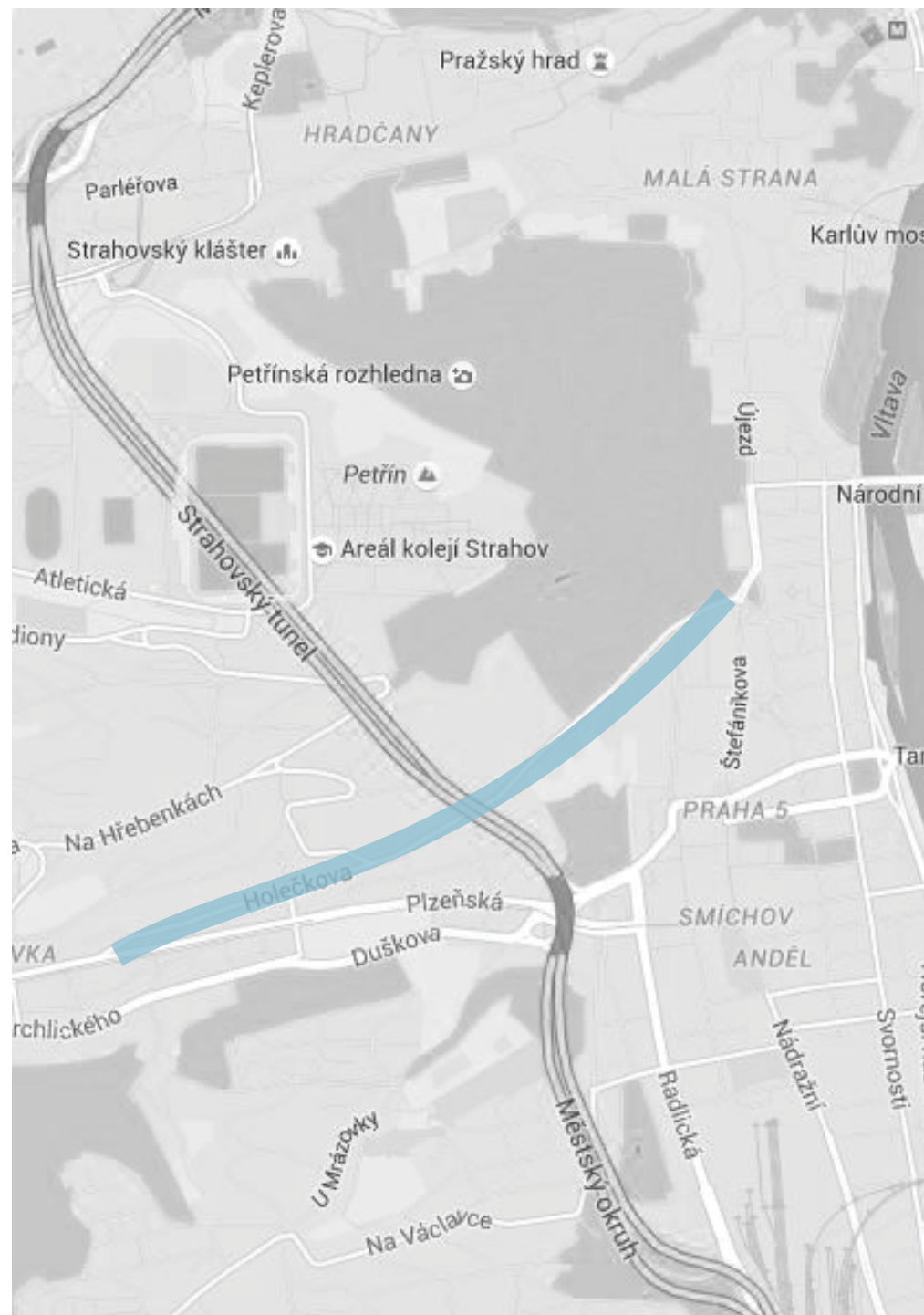
územní studie ateliéru A 69 – v přípravě

kroky P5:

- podporovat plnohodnotné řešení cyklo dopravy v rámci územní studie a v následujících navazujících krocích, včetně případné částečné redukce kapacity parkování
- ve východní části ulice (mezi náměstím Kinských a Švédskou) prověřit možnost zřízení stoupajícího ochranného jízdního pruhu pro cyklisty, i za cenu částečné redukce parkovacích míst

náročnost:

pravděpodobně minimálně v řádu několika let (celkové řešení)



14

Drobná opatření

povrchy:

ve většině případů se jedná o opravu výmolů na komunikacích (Pekařská - Bucharova, stezka podél Podbělohorské atd.)

legalizace:

převážně se jedná o povolení vjezdu cyklo formou dodatkové tabulky do ulic, kam je vjezd dopravním prostředkům zakázán (ul. Lukavského, „Petřínská cesta“ od Úvozu, průjezd kolem Meet Factory atd.)

interaktivita:

efektivněji a více zapojovat místní do problematiky řešení cyklodopravy na Praze 5



15

Cyklostojany, chráněná stání pro cyklisty

charakteristika:

doplnit cyklostojany v místech restaurací, kaváren a dalších podniků, úřadů a další městské vybavenosti - připomínky i od občanů, viz. Prahou na kole atd. Doporučuje se vynechání několika parkovacích míst pro auta a vytvoření krytého cykloparkování pro cyklisty.

Lokace:

Ulice Drtinova u HUBu
Křižovatka ulice Zborovská a Petřínská (u baru)
Na Knížecí u vlakové zastávky
Ulice Na Zatlance u pošty
Ulice Ostrovského u pobočky Městské knihovny



Zápis z průběhu projednání

„Akční plán rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2016-2017“

Místo konání: Úřad městské části Prahy 5, Štefánikova 236/13, Praha 5

Čas konání: 1. 7. 2016 od 9.30h

Účastníci projednání:

1) Za objednatele

Ing. Petr Malík, poradce JUDr. Tomáše Homoly

Ivan Růžička, vedoucí odboru dopravy

2) Za zpracovatele

Ing. arch. BcA. Veronika Kastlová

Ing. arch. Lukáš Hudák

Ing. arch. Tomáš Cach

Program projednání:

- 1) Představení kompletních zadávacích karet a hlavních vytyčených priorit Akčního plánu
- 2) Připomínka objednatele – vybrané body rozdělit na 3 skupiny
 - i. Možné realizovat letos
 - ii. Možné realizovat do konce volebního období
 - iii. Výhled (nutné rozsáhlejší změny, popř. možné zahájit přípravu projektu)
- 3) Připomínka objednatele – v oblasti Kotlářka se uvažuje o přesunu autobusů na tramvajovou trať, v tom případě je nutné pracovat s profilem ulice
- 4) Připomínka objednatele – návrh zklidnění je námětem vize a podnětem k diskuzi, není závazný
- 5) Připomínka zpracovatele – oblast Waltrovky není v plánu zahrnuta, neboť jednání (ještě při přípravě Akčního plánu pro roky 2013-2015) s developerem nedopadlo úspěšně a není otevřen návaznosti území na cyklo
- 6) Připomínka zpracovatele – jedním z cílů by mělo být ze závaznění Akčního plánu
- 7) Po odchodu pana Ing. Davida Horatiuse bude zhotovitelem kontaktován vedoucí odboru územního rozvoje Ing. arch. Petr Mareš k upřesnění informací, komu se bude Akční plán předávat
- 8) Pravděpodobné projednání Akčního plánu bude na říjnové cyklokomisi (červencová se pravděpodobně kvůli rozsahu projektu nestihne a srpnová cyklokomise je v době dovolené zpracovatelů)
- 9) Celý materiál Akčního plánu bude zaslán Ing. Davidu Horatiusovi, Ing. Petru Malíkovi a Ivanu Růžičkovi, kteří za MČ P5 v pondělí 11. 7. 2016 zašlou připomínky k zpracování před finálním odevzdáním 13. 7. 2016

Zapsala: Veronika Kastlová, 1. 7. 2016

Vypořádání připomínek ke studii

„Akční plán rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2016-2017“

Resort:

Úřad městské části Prahy 5, Odbor dopravy, nám. 14. října 4, 150 22, Praha 5

Vypořádání:

Připomínka k problematickému místu P3, které leží na území MČ P1, nicméně má logickou návaznost na MČ P5 byla vypořádána uvedením tohoto faktu v textové části.

Připomínka k problematickému místu P10, které není uvedeno v mapě, a k problematickému místu P11, které je uvedeno v mapě, ale není uvedeno v textu, byla zapracována. Došlo ke špatnému označení P11 (označeno jako P10) v textové části i v části Přílohy 1 Tabulky etapizace.

Připomínka k problematickým místům P27, P30, P37, P39, P48, P60 a P77, která jsou uvedena v mapě a chybí v textové části, byla vypořádána odstraněním z mapy.

Připomínka k problematickým místům P29, P32, P33, která neleží na území na MČ Praha 5, ale na území MČ Praha Slivenec, byla vypořádána odstraněním z mapy, textové části i Přílohy 1 Tabulky etapizace.

Připomínka k problematickému místu P35, které neleží na území MČ P5, ale na území MČ Praha 13 a je zde nesoulad mezi textovou částí a grafickou přílohou, byla zapracována. Problematické místo P35 je zde uvedeno kvůli požadovaným návaznostem, textová část a grafická příloha byly uvedeny v soulad.

Připomínka k problematickému místu P41 a P42, která jsou uvedena v mapě a chybí v textové části, byla vypořádána doplněním do textové části a Přílohy 1 Tabulky etapizace.

Připomínka k problematickému místu P36, kde z větší části toto spojení neleží na území MČ Praha 5, ale na území MČ Praha Slivenec, byla vypořádána. Označení problematického místa bylo ponecháno, neboť částečně toto místo leží na území MČ Praha 5 a plní zadání požadovaných návazností.

Připomínka k problematickým místům P38, P40, P43, P44, P45, P46, která neleží na území na MČ Praha 5, ale na území MČ Praha 13, byla vypořádána odstraněním z mapy, textové části i do Přílohy 1 Tabulky etapizace.

Připomínka k problematickému místu P53, jehož řešení je již zadáno k realizaci, byla vypořádána uvedením této skutečnosti do textové části i do Přílohy 1 Tabulky etapizace.

Připomínka k problematickým místům P61, P62 a P66, která neleží na území na MČ Praha 5, ale leží na území MČ Praha 6, byla vypořádána uvedením tohoto faktu v textové části. Označení těchto problematických bodů bylo ponecháno, neboť mají logickou návaznost na území MČ Praha 5.

Připomínka k problematickému bodu P65 o nahrazení textu byla vypořádána navrhaným nahrazením textu.

Připomínka k problematickému místu P67, které neleží na území na MČ Praha 5, ale na území MČ Praha 6, byla vypořádána odstraněním z mapy, textové části i z Přílohy 1 Tabulky etapizace.

Připomínka k vybranému opatření pro rok 2016/2017 k bodu 16 – 17 / 10 o nekorespondování textu s křižovatkou – připomínka byla vypořádána, text se skutečností byl uveden v soulad.

Připomínka k vybraným opatřením 4.3, k opatření 2 – ulice Plzeňská, kde návrhové uspořádání nekoresponduje se stávající úpravou, jež byla provedena při rekonstrukci tramvajové trati v loňském roce, tj. především nezahrnuje návrh profilu u dnes zúžených vozovek u tramvajových zastávek, byla vypořádána návrhovým uspořádáním, které koresponduje se stávající úpravou ulice Plzeňská.

Připomínka k navrhanému opatření 5 – Prokopské údolí u Opatřilky, které neleží téměř žádnou svojí částí na území MČ Praha 5, nicméně je pro zajištění prostupnosti území důležité, byla vypořádána konstatováním, že zpracování tohoto opatření bylo v podmínkách zadání studie.

Vypořádání připomínek ke studii

„Akční plán rozvoje cyklistické infrastruktury v letech 2016-2017“

Resort:

Oddělení rozvoje dopravy, Magistrát hlavního města Prahy, Jungmannova 35/29,
111 21, Praha 1
(původně za Úřad městské části Prahy 5, Odbor územního rozvoje, nám. 14. října 4,
150 22, Praha 5)

Vypořádání:

Připomínka k absenci napojení Radlické ulice na železniční most byla vypořádána zanesením do bodu P12 (Lávka Smíchov). V rámci Přílohy 1 Tabulky etapizace byl bod přesunut z možnosti realizace v roce 2016 do roku 2018.

Připomínka k příležitosti rekonstrukce mostu a oprava jeho lávek byla vypořádána zanesením do bodu P14 (Železniční most). V rámci Přílohy 1 Tabulky etapizace byl bod ponechán k možnosti realizace v roce 2018.

Připomínka k doplnění informací k popisu trasy A12 byla vypořádána doplněním požadovaných informací.

Připomínka k doplnění kapitoly 3.7.3 o dalších již zadáných projektech byla vypořádána doplněním požadovaných informací.

Připomínka ke kapitole 4.1.1. respektive 4.1.2. o doplnění stručné analýzy nehodovosti – analýza nehodovosti nebyla v zadání studie a vzhledem krátkému času na vypořádání připomínek nebyla zpracována.