

generel

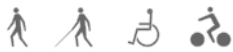
pěší & cyklistické dopravy
na území MČ Praha 6



/textová část

Ing. arch. Tomáš Cach

2016/05



Zadavatel:

Úřad městské části Praha 6

ODŽP – Doprava – 19

Čs. armády 601/23, 160 52 Praha 6

podateln@praha6.cz

Zpracovatel:

Ing. arch. Tomáš Cach

Veverkova 1172/33, 170 00 Praha 7

+420 739 425 891 / tomascach@gmail.com





Obsah

Analýza	4
• Kontext	4
• Nehodovost	5
• Intenzita bezmotorového pohybu	6
• Projekty a záměry	7
• SWOT	10
Návrh	12
• Koncepce	12
• Pěší síť – trasy a propojení	13
• Bezbariérovost dostupnosti území	22
• pěšky s omezenou schopností pohybu (s kočárkem, na vozíku atd.)	23
• pěšky s omezenou schopností orientace (nevidomí a slabozrací)	28
• Komunikační a cestní síť konceptu prostoru z hlediska cyklodopravy	32
• Návrh úprav celoměstského systému páteřních a hlavních cyklotras na území MČ Praha 6	36
• Vybrané akce k řešení	38
• Doplňující informace	39
Výkresy	
Analýza	
• Širší vztahy	(A3) A.01
• Geomorfologie terénu	(A3) A.02
• Bariéry	(A3) A.03
• Problémový výkres / mentální mapa	(A3) A.04
• Nehodovost – chodci	(A3) A.05.1
• Nehodovost – cyklisté	(A3) A.05.2
• Intenzita pohybu / běh	(A3) A.06.1
• Intenzita pohybu / jízda na kole (Strava)	(A3) A.06.2
• Intenzita pohybu / jízda na kole (DPNK)	(A3) A.06.3
• Cyklistická infrastruktura / stav	(A3) A.07
• Projektové záměry a podněty	(A3) A.08
Návrh	
• Základní pěší síť / schéma	(A3) N.01a
• Pěší síť – trasy a propojení (komunikace, cesty, pěšiny)	(A3+A1) N.01b
• Bezbariérovost – pěšky s omezenou schopností pohybu (s kočárkem, na vozíku)	(A3+A1) N.02
• Bezbariérovost – pěšky s omezenou schopností orientace (nevidomí a slabozrací)	(A3+A1) N.03
• Komunikační a cestní síť (konceptu prostoru z hlediska cyklodopravy)	(A3+A1) N.04
• Vybrané akce k řešení	(A3) N.05
• Návrh úprav celoměstského systému páteřních a hlavních cyklotras	(A3) N.06
Příloha (katalog) – vybrané akce k řešení	(A4)

Analýza

Kontext

Širší vztahy

Řešeným prostorem je území městské části Praha 6 v rozsahu vymezeném působností samosprávy, tedy na ploše cca 42 km², především katastry Břevnov, Bubeneč, Dejvice, Liboc, Sedlec, Střešovice, Veleslavín, Vokovice a Ruzyně. Kompaktní zástavba na východě řešeného území je dobře dostupná pěšky i na kole z centra města ve velmi krátkém čase (s výjimkou bezbariérovosti pro osoby s omezenou schopností pohybu kvůli absenci chodníku v Chotkově serpentíně), obdobně i směrem k MČ Praha 7. V severním i jižním směru je prostupnost na navazující území omezena na relativně menší množství možností. V západním směru je napojení na Středočeský kraj nevyhovující a velmi obtížné s ohledem na plošnou bariéru Letiště Václava Havla a prozatím nevhodně řešenou infrastrukturu pro automobilovou dopravu. (A.01)

Geomorfologie terénu

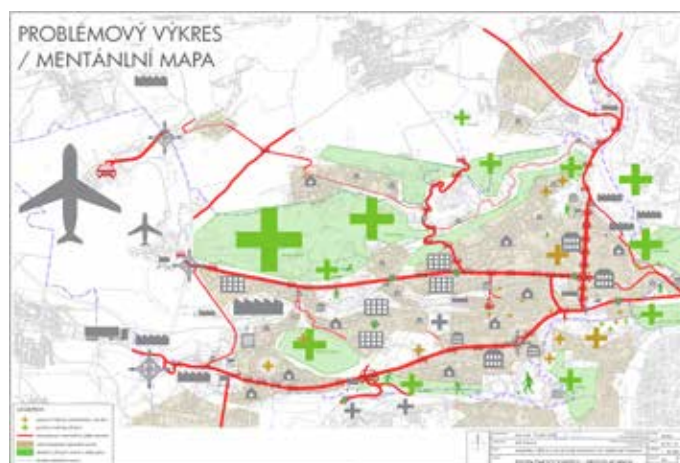
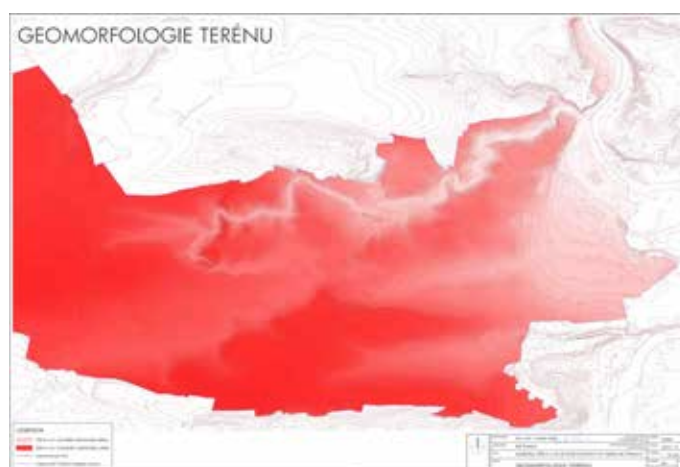
Řešené území se celkově postupně svažuje od západu k východu, na delší vzdálenosti lze nalézt relativně pozvolné trasy především v koridorech potoků, hřebenů i podélně v rámci svahů. Naopak v severojižním směru, s výjimkou údolí Vltavy, převažují často výrazná převýšení, která lze na více místech snadno překonat bariérově pěšky, ale problematicky s omezenou schopností pohybu nebo na jízdním kole. V rámci zástavby jsou s malým převýšením relativně komfortní například kompaktní bloková zástavba Bubeneče a Dejvic, sídliště Petřiny atd., naopak výrazněji převýšená a bariérová je například velká část zástavby Břevnova či Hanspaulky. (A.02)

Bariéry

Volnou prostupnost území lokálně omezuje celá řada dílčích bariér. Největší plošnou umělou bariérou je Letiště Václava Havla v kombinaci s liniovými bariérami – dálnicemi D6 a D7. Menších neprostupných oblastí je relativně rovnoměrně rozmístěna celá řada, z velké části se jedná o uzavřené areály, zastoupené nejčastěji soukromými majiteli či Armádou ČR. Největšími přírodními bariérami jsou kromě řeky Vltavy překonávané dvěma přívozy prudké svahy a skály zejména v Šáreckém údolí nebo na rozhraní s Prahou 5. V rámci navazujícího území nejsou nezanedbatelné rozsáhlé plochy polí na severu, které prostupnost krajiny eliminují na několik málo cest a silnic. (A.03)

Problémový výkres – mentální mapa

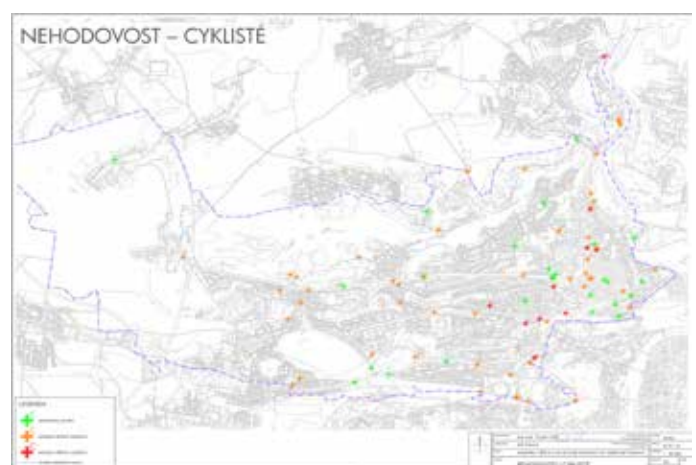
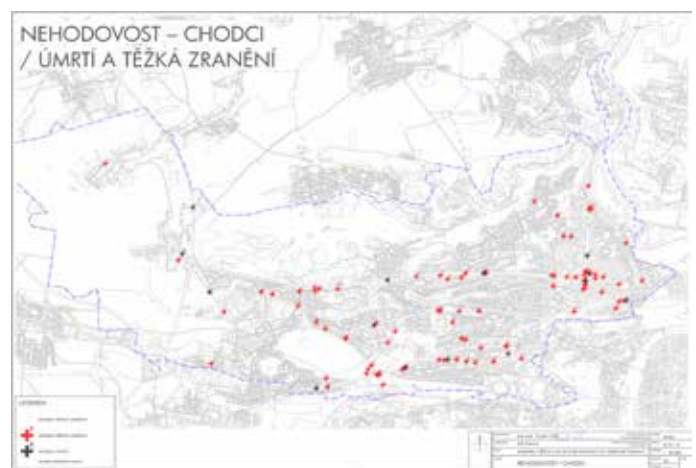
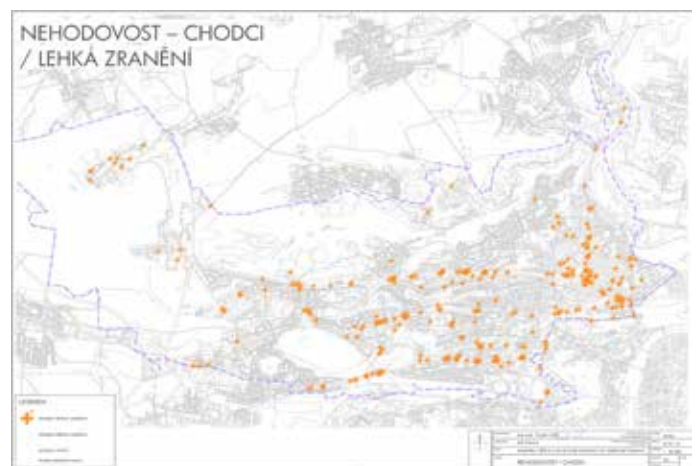
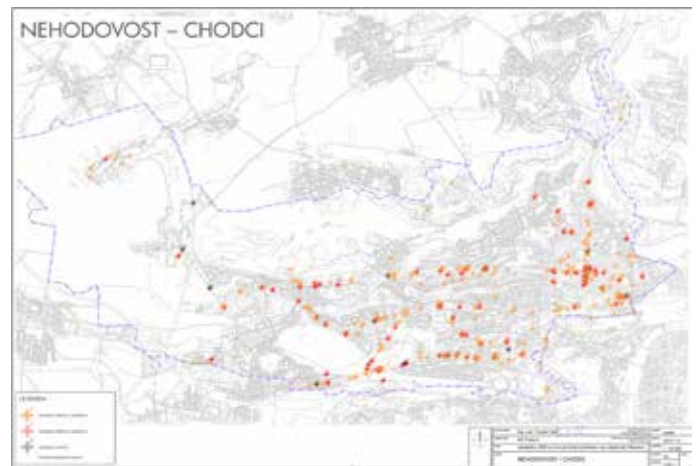
Základními pozitivními hodnotami jsou relativně dobrá prostupnost území se smíšenou nebo obytnou zástavbou, velmi hodnotné rekreační a přírodní zázemí a dobrá dostupnost veřejné dopravy. Naopak negativem je zejména přetížení klíčových dopravně-urbanistických os silným automobilovým provozem včetně barierovosti souvisejících dopravních staveb pro bezmotorový pohyb v podélném i příčném směru. (A.04)



Analýza

Nehodovost

- evidované nehody chodců a cyklistů od 1.1.2007 do 31.10.2015
- mezi nehodovými místy výrazně převládají významné komunikace, naopak ulice s nízkou intenzitou automobilového provozu jsou spíše bez nehod s účastí chodců a cyklistů (při dalším zklidňování dopravy tedy již nelze očekávat výrazný pokles nehodovosti, ale spíše ostatní benefity pozvolnější a klidnější jízdy)
- pěšky (A.05.1):
 - usmrceno bylo 14 chodců, z toho 9 vinou řidiče automobilu a 5 vlastní vinou tramvajů
 - těžce zraněno bylo 91 chodců, převážně vinou řidiče automobilu a na přechodech pro chodce
 - lehce zraněno bylo 344 chodců, z toho 3 nehody byly společně s cyklisty (1x zaviněno cyklistou v Divoké Šárce, 2x zaviněno chodcem v uličních profilech – Jugoslávských partyzánů a Bělohorská)
- na jízdním kole (A.05.2):
 - nikdo nebyl usmrcen
 - vážně zraněno bylo 10 cyklistů
 - lehce zraněno bylo 51 cyklistů
 - bez zranění je evidováno 25 nehod
- kritická místa a úseky:
 - Vítězné náměstí
 - severní část Svatovítské ulice
 - Československé Armády
 - Jugoslávských partyzánů
 - Milady Horákové – Hradčanská
 - části Evropské, zejména v oblasti Dejvické, Gymnazijní, Na Pískách, Horoměřická, Arabská, Červen vrch, nádraží Veleslavín, Za Vokovickou vozovnou a Divoká Šárka
 - Bělohorská v návaznosti na tramvajové zastávky a přechody pro chodce
 - příčné pěší vazby přes ulici Libocká a Na Vypichu
- nemalé množství závažných nehod se stalo v místech, která dočasně sloužila jako objížděná trasa či byla součástí staveniště (výstavba tunelového komplexu Blanka, trasy metra A) nebo jsou již nově přestavěna (zejména některé tramvajové zastávky)



Analýza

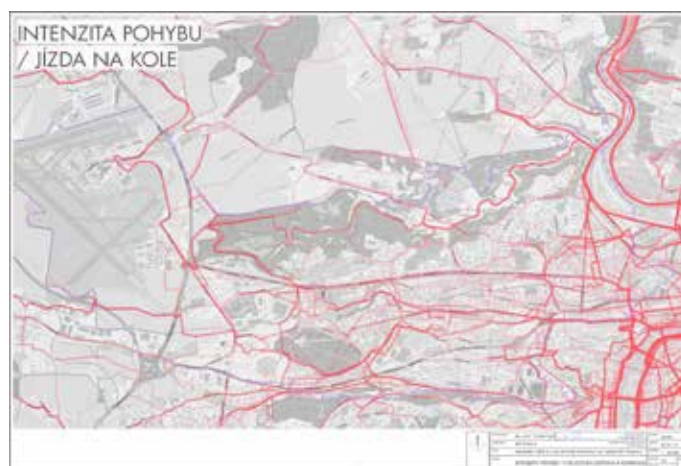
Intenzita bezmotorového pohybu

intenzity běhu a cyklistické dopravy a rekreace

- relativně malé množství dat: heatmapy Strava a Do práce na kole
- běhá se především v rekreačním klidovém zeleném území, zejména v parcích a lesoparcích, dominuje především přírodní park Šárka-Lysolaje, Obora Hvězda, Ladronka a těsně za hranicemi MČ Praha 6 Petřínské sady a Stromovka (A.06.1)
- v případě jízdy na kole jsou obdobně jako u běhu využívány rekreační zelená území, ale také velmi frekventované významné dopravně-urbanistické osy území (včetně komunikací se silným automobilovým provozem) a některé vybrané vhodně situované klidné komunikace (A.06.2 + A.06.3)

automatické sčítače provozu cyklistů

- orientační množství cyklistů za 1 měsíc a za 1 den na daném profilu v daném ročním období; data jsou vždy vybrána z období jednoho měsíce, s ohledem na výpadky sčítání ne vždy kalendářní (A.07)
- **Pelléova:**
 - leden 2015: cca 1 700 průjezdů (~ 57 cyklistů za den v zimním období)
 - červen 2015: cca 6 200 průjezdů (~ 207 cyklistů za den v letním období)
- **Střešovická – Na Petřinách:**
 - leden 2015: cca 500 průjezdů (~ 17 cyklistů za den v zimním období)
 - červen 2015: cca 3 000 průjezdů (~ 100 cyklistů za den v letním období)
- **Podbabská:**
 - 10.2. – 10.3.2015: cca 3 100 průjezdů (~ 100 cyklistů za den v zimním období)
 - 17.7. – 17.8.2015: cca 13 600 průjezdů (~ 450 cyklistů za den v letním období)



Analýza

PROJEKTY A ZÁMĚRY

stav k říjnu 2015 – provedeno, konzultováno a předáno v rámci analytické části v průběhu 4. kvartálu roku 2015 (A.08)

Celková rekonstrukce komunikace Na Okraji v Praze 6

DIK – dopravně-inženýrská kancelář Hradec Králové,

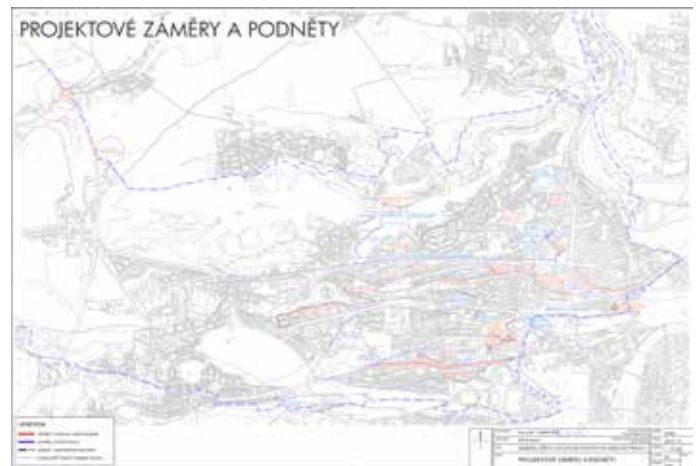
DSP, 2014-12

Obecně:

- žádoucí rozšíření chodníkových ploch, např. vytvářením parkovacích zálivů namísto široké vozovky
- návrhové parametry řešit v souladu s principy Zóny 30, dopravní značení upravit obdobně
- žádoucí řešit celou ulici jako obousměrnou pro jízdní kola
- vjezdy k objektům přes chodník řešit sklopenou obrubou, nikoliv snižováním chodníku v celé šířce nebo její podstatné části
- parkovací pásy a zálivy řešit v dlažbě, resp. s odlišnou strukturou a materiálem než vozovku pro průjezd vozidel

Konkrétně:

- v ulici Štolbova nerozšiřovat pás zeleně, ale šířku chodníku a zachovat 4 m širokou vozovku vedle parkovacích zálivů podélného stání
- plochu obratiště a napojení cesty k ulici Sestupná řešit jako sdílený prostor se zvýšenou vozovkou a odlišným materiálem povrchu vozovky (např. hladkou dlažbou)
- přechod pro chodce u Heyrovského náměstí řešit celý ve zvýšené úrovni a s malým poloměrem směřového oblouku obruby na nároží
- křižovatky s ulicemi Na Rovni, Polní, Na Souvrati řešit se zvýšenou vozovkou, pouze s místem pro přecházení
- v úseku mezi obloukem poblíž VVN a ulicemi Na Souvrati rozšiřovat jižní chodník na úkor šířky vozovky, nikoliv pás zeleně při severní straně
- úsek obytné zóny mezi ulicemi Polní a Na Souvrati řešit v souladu s principy zklidňování sdíleného prostoru a jeho psychologického působení, tj. například vytvoření směrových šikán, vytvoření různorodé struktury povrchu vozovky (např. prokládání dlažebních pásů v asfaltovém povrchu apod.)
- minimalizovat plochu vozovky v křižovatce s ulicí Předvoje, doplnit pěší vazbu i na jižním rameni (přes ulici Předvoje)
- napojení parkoviště v režimu obytné zóny řešit s průběhem kontinuálního chodníku ve zvýšené úrovni
- nástupní požární plochu řešit jako rozšířenou chodníkovou plochu uzpůsobenou pojezdu požárních vozidel



- křižovatku s ulicí Křenova řešit jako zvýšenou se všemi pěšími vazbami přímými, s odstraněním křoví na jihozápadním nároží
- u zvýšené vozovky u přechodu pro chodce k základní škole nahradit zábradlí antiparkovacími sloupky či jinou podobnou úpravou umožňující volnou pěší prostupnost
- u křižovatky s ulicí Čilova doplnit pěší vazbu i na západním rameni křižovatky a zmenšit nové poloměry na nárožích ještě více než pouze na 8 m, na východním rameni rozšířit plochu vozovky pro obousměrný provoz jízdních kol, na nárožích nezmenšovat vnitřní poloměry oblouků na nárožích ve prospěch zeleně, ale ponechat tyto plochy pochozí
- napojení ulic Maříkova a Janouškova řešit s kontinuálním chodníkem a vozovkou ve zvýšené úrovni, jako vjezd do obytné zóny (resp. i s doplněním tohoto režimu)
- v úseku mezi ulicemi Čilova a Na Větrníku je pro zajištění obousměrného provozu jízdních kol vhodné rozšířit vozovku na 4m mezi parkovacími pásy, alternativně případně prověřit protisměrný provoz na stezce upravené z jižního chodníku, včetně všech souvisejících nezbytných úprav
- napojení na ulici Na Větrníku řešit buď včetně celé křižovatky (s předností zprava), nebo zcela bez ní, s umístěním příčné pěší vazby přes ulici Na Okraji v poloze přimknuté do křižovatky

Analýza

Návrh oprav komunikací v okolí křižovatky Malovanka

Pudis a.s., studie, 2010-09

Návrh na celkovou rekonstrukci se týká ulic Nad Octárnou, Na Hubálce, Za Hládkovem a Hládkov. Hlavním problémem návrhu je, že především potvrzuje a případně zhoršuje všechny současné nedostatky řešení dotčených veřejných prostranství a vůbec nevyužívá možností provádět rozšíření pěších ploch, zklidňování dopravy nebo zlepšení prostupnosti území. V případě ulice Nad Octárnou by bylo žádoucí převzít minimalizované návrhové parametry vozovky a parkovacích stání, ale prostor využít k rozšíření hlavního chodníku podél zástavby, nikoliv podél zdi, navíc se nabízí možnost celou ulici řešit jako obytnou zónu, včetně rozsáhlejších úprav v oblasti výdechu MO. Navazující ulici Na Hubálce je zcela nežádoucí řešit s utilitárním pojetím obratiště a případným zaslepením komunikace, naopak je žádoucí zachovat volnou prostupnost minimálně pro jízdní kola a prostor obratiště architektonicky řešit jako zvýšený sdílený prostor bez inženýrského tvarosloví a s kontinuitou kříženého chodníku. V dalším úseku této ulice je žádoucí buď výraznější rozšíření chodníků na úkor předimenzovaných šířek vozovky a parkovacího pásu, případně jejich šířkové přerozdělení ve prospěch obousměrného provozu jízdních kol (měl by být umožněn i při menší šířce jízdního pruhu s využitím výhyben u vjezdů). V případě ulice Za Hládkovem je nezbytné dořešit pěší vazby v křižovatkách, optimálně v přímé vazbě se zvýšenou vozovkou; zužování současného chodníku podél zástavby je nepřijatelné, vhodné je maximální rozšíření tohoto chodníku na úkor plochy vozovky a se zavedením parkování při jedné straně, případně na úkor jižního chodníku podél oplocení. Pro ulici Hládkov platí, že je zcela nepřijatelné zužovat chodníky kvůli parkování, dále je nutné minimalizovat rozsáhlé plochy vozovky bez jasně využití ve prospěch rozšíření chodníků a zajištění přímých pěších vazeb, které jsou v návrhu zcela ignorovány. Jako vhodný kompromis pro zvýšení kapacity parkování lze doporučit jednu řadu podélného a jednu řadu kolmého stání, včetně využití středního úzkého pásu zeleně při výsadbě stromořadí v rámci parkovacího pásu.

Oprava ulice Ke Zvoničce

AF-Cityplan s.r.o., PDPS, 2014-07

Navržené úpravy se týkají velmi komorního prostranství historické vesnické zástavby, které je pro vozidla neprůjezdné, ale dobře prostupné pěšky. Návrh správně uvažuje s řešením celého prostranství jako sdíleného prostoru v jedné úrovni v režimu pěší zóny, ale nelze z něj vyčíst, v jakém provedení má být pochozí, resp. pojíždětný povrch proveden. Výrazně vhodnější by bylo např. citlivé řešení pomocí dlažby (včetně odlišných typů a snadno pochozí alespoň ve vybraných liniích), naopak nevhodné by bylo vylítí celé plochy asfaltem. Obdobně režim zóny by měl být označen pouze velmi zmenšenou velikostí svislého dopravního značení, umístěným začátkem a ukončením zóny vždy rubovými stranami k sobě. Pro podobné lokality je každopádně mnohem vhodnější zpracování projektové dokumentace architektonickou kanceláří namísto dopravními inženýry.

návrh pro celkovou opravu komunikace Šlikova v Praze 6

SUNCAD s.r.o., studie, 2009-09

Projekt se zabývá řešením celkové rekonstrukce ulice ve dvou variantách v závislosti na režimu parkování. Varianta s převážně kolmým stáním při severní straně ulice je z hlediska celkové kvality veřejného prostranství i bezmotorové dopravy zcela nevhodná. Jako městotvorné, přístupné a prostupné řešení se jeví varianta s podélným stáním při obou stranách vozovky při respektování následujících zásad.

Celou ulici řešit jako součást zóny 30, včetně odpovídajícího zohlednění návrhových parametrů. Šířka vozovky je dostačující cca 5,0-5,5 m pro obousměrný provoz namísto navržených 6 m, zbylou plochu je vhodné přerozdělit ve prospěch širší chodníků. Všechny křižovatky řešit jako zvýšené, s pěšími vazbami na všech ramenech křižovatky a s rozšířenými nárožími i z bočních ulic. Napojení vjezdů řešit odlišnou dlažbou nez parkovací pásy a zálivy. Mezi ulicemi Tejnka a Kochmanova je žádoucí doplnit chodník i při jižní straně ulice. Napojení ulice U Dvora řešit obdobně jako dnes, s kontinuitou chodníkem – navržená úprava s vozovkou přerušující chodník je zcela neakceptovatelná. Napojení na ulici Gymnastickou zcela přeřešit při zajištění přímé a přiměřené krátké pěší vazby.

pěší propojení Africká – Kladenská

PPU s.r.o. – inženýrský atelier, studie, 2015-06

Pro snadnější pěší zpřístupnění stanice metra A Bořislavka od zástavby v oblasti Kladenské ulice je záměr potřebný, nezbytné je především respektovat přirozené pěší vazby a chování, včetně intuitivního působení úpravy.

U všech variant je žádoucí použít o trochu velkorysejší parametry, zejména šířkové, a například v případě rampy zajistit alespoň světlou šířku 2,0 m a rozšíření stávající cesty podél budovy ke Kladenské ulici. U varianty 1 je zejména nevhodné uvažovat s návazným využitím schodišť pouze v jejich stávající podobě, u varianty 3 pak vzniká poněkud nepřehledná změť cestiček, které navíc vytvářejí potřebu zacházek.

Jako nejvhodnější se tedy jeví sledovat a dále rozvíjet principy varianty 2, která zajišťuje přímé a srozumitelné propojení formou schodiště. Nezbytné je však upravit parametry rampy včetně jejich napojení, rozšířit délku stavebně zvýšeného přechodu pro chodce přes ulici Africká, doplnit cestní síť severním směrem od Africké ulice pro zajištění přímé vazby a v koordinaci zajistit podobné zohlednění přístupnosti v projektu ulice Kladenská.

Analýza

Kanadská

?, studie, 2013-01

Návrh celkové rekonstrukce ulice Kanadská v úseku mezi Velvarskou a Glinkovou ulicí poněkud nevhodně fixuje a potvrzuje současné problémy ulice, zejména příliš široké vozovky a úzké chodníky v oblasti křižovatek, absenci chodníku při severo-východní hraně vozovky apod.

Potřebné je především uvažovat s komunikací jako součástí zóny 30 a adekvátně tomu upravit návrhové parametry. Křižovatky s ulicemi Velvarská a Glinkova je žádoucí do projektu zahrnout celé, v opačném případě je prozatím z řešeného úseku raději vyjmout. Parkovací pásy je žádoucí řešit v dlažbě a optimálně formou zálivů v chodníkové ploše. V místech křižovatek, zejména s ulicí České Družiny a Glinkova, je velmi vhodné rozšířit chodníky na nárožích a zvýšit plochu vozovky v odlišném materiálovém provedení do úrovně chodníku, se zajištěním pěších vazeb ve všech směrech. Všechny chodníky musejí kontinuálně probíhat podél vozovek při kraji ulice v celé délce a v šířce min. 2,0 m, je zcela nepřijatelné chodníky zužovat ve prospěch vozovky jako v klesání při východní straně ulice.

Oprava komunikace Kolátorova v Praze 6

PSVS a.s., projektové středisko, ?, 2010-06

Navržené řešení je z hlediska kvality veřejného prostranství a řešení bezmotorové dopravy zcela nevhodné. Jako kompromis zohledňující potřeby parkování je sice akceptovatelné již současné zrušení jižního chodníku ve prospěch parkování, ale je zcela neakceptovatelné navržené provedení s šikmým stáním namísto podélného, navíc navrženým způsobem stání částečně ve vozovce a částečně na chodníku.

Je žádoucí, aby celá komunikace byla řešena jako součást zóny 30 s obousměrným provozem jízdních kol, podélným parkováním při obou stranách vozovky (pouze v úseku s parkovou plochou při jižní straně) a komfortním chodníkem při severní straně ulice. Parkovací pásy je velmi vhodné řešit odlišným povrchem, např. v dlažbě, u všech příčných vazeb a na nárožích je nezbytné rozšíření chodníku a jeho vytažení na úkor parkovacích pásů. Napojení na ulice Junácká a Pod Marjánkou je vhodné řešit se zvýšenou vozovkou v odlišném povrchu a se zajištěním bezbariérových příčných vazeb.

prostor a okolí Písecké brány

Ing. Luděk Zatloukal, RD, 2012-12

Projekt parkoviště před píseckou bránou je především úpravou dopravního značení, ale obsahuje též stavební úpravy. Celkovým tvaroslovím a pojetím se jedná o naprosto nevhodný zásah, který vůbec neodpovídá kvalitě místa z hlediska významu tohoto veřejného prostranství. Dopravní řešení provedené pouze dopravně-organizačními nestavebními úpravami lze tolerovat jako dočasné nouzové řešení do doby přípravy a realizace komplexního kvalitního zásahu, optimálně zpracovaného architektonickou kanceláří. Provádění dílčích stavebních úprav podle tohoto návrhu je naprosto nežádoucí.

M. Horákové – Patočkova, akce č. 999333, oprava vozovek a chodníků

Metroprojekt, studie, 2015-10 (pracovní verze)

V rozpracovanosti ke 14.10.2015 byly sledovány 4 varianty, přičemž po konzultaci s ODA MHMP a PČR bylo rozhodnuto, že má být sledována pouze varianta č.2. Pro tuto i ostatní varianty platí, že je nezbytné projekt dále upravit a rozpracovat, zejména jsou nezbytné následující úpravy:

SSZ křižovatku Patočkova x U Brusnice je nezbytné výrazně přepracovat a přerozdělit prostor ve prospěch bezmotorové dopravy tak, že budou výrazně rozšířeny chodníkové plochy na severní straně křižovatky a napřímeny pěší vazby, pro cyklistickou dopravu pak bude zřízena vložená stopčára s cyklistickým návěstidlem v rámci samostatného vyhrazeného jízdního pruhu přes křižovatku ve stoupání a doplněny prostory pro cyklisty pro všechny pohyby.

V celé délce zachovat navrženou šířku 7,0 m a přerozdělit šířky jízdních pruhů tak, aby v celé délce vznikl souvislý piktogramový koridor pro cyklisty (a výhledově po změně legislativy ochranný cyklopruh); potřebné je zejména provést úpravy šířek jízdních pruhů v návaznosti na SSZ od Milady Horákové.

V oblasti napojení Cukrovarnické zajistit kontinuální přímý průjezd jízdních kol pravým jízdním pruhem; z hlediska pěšího pohybu preferovat cílové řešení se vstřícným přechodem pro chodce bez SSZ.

Mezi stávající stezkou u SSZ křižovatky se Střešovickou ulicí a Cukrovarnickou ulicí při jižní straně ulice zajistit prodloužení stezky pro chodce a cyklisty, včetně napojení na překonání Patočkovy ulice do ulice Cukrovarnická.

Úprava křižovatky ulic Horoměřická – V Šáreckém údolí v Praze 6

Grebner s.r.o., DUR, 2014-10

Projekt se snaží řešit nevyhovující prostorové poměry napojení ulic pod velmi ostrým úhlem oddálením průběžné hlavní komunikace a tedy zvětšením prostoru pro najíždění vozidel z vedlejší komunikace. Projekt bohužel zcela ignoruje bezmotorovou vazbu napojení stezky při jižní straně uličního profilu a posunem vozovky jižním směrem její prodloužení a napojení prakticky znemožňuje a dílčím zlepšením jednoho problému naopak vytváří jiný větší problém. Žádoucí je tedy upravit projekt tak, aby byla prodloužena v plnohodnotných parametrech stezka pro chodce a cyklisty v celém úseku a bylo zajištěno její napojení na ulici V Šáreckém údolí vhodné situovaným vjezdem a výjezdem z a do vozovky. U napojení vedlejší komunikace je žádoucí rozšířit zvýšené dlážděné plochy pojížditelné pouze rozměrnějšími vozidly a výrazně tak zklidnit a přerozdělit celý prostor.

Analýza SWOT



SILNÉ STRÁNKY

- relativně rozsáhlé oblasti dobře prostupného zastavěného území
- dobrá dostupnost kolejovou veřejnou dopravou v kombinaci s relativně hustě osídlenými čtvrtěmi v přímé návaznosti
- probíhající postupná bezbariérová chodníků a zastávek veřejné dopravy
- přírodní rekreační zázemí (*Divoká a Tichá Šárka, Ladronka, Obora Hvězda, údolí Vltavy apod.*)

PŘÍLEŽITOSTI

- celostní dopravně-urbanistické zásahy vytvářející atraktivní nová pěší a cyklistická propojení (*např. ulice Pod Kaštany jako propojení Hradčanské s Stromovky v historické ose*)
- městotvorné řešení rozvojových území a zvyšování prostupnosti prostoru (*např. brownfields Dolní Liboc, areály Armády ČR apod.*)
- rozvoj veřejné dopravy, zejména městské a příměstské železnice a jejího okolí (*návaznosti stanic a zastávek i souběžná bezmotorová trasa v celé délce žel. trati*)
- propojování chybějících úseků zejm. cyklistické infrastruktury a zcelování sítě tras
- vybudování souvislé sítě chráněných pěších a cyklistických tras (cest a stezek) v dohledné době, *např. v okolí Letiště Václava Havla nebo v návaznosti na novou ÚČOV*

Analýza SWOT

SLABÉ STRÁNKY

- silná tranzitní automobilová doprava na hlavních trasách (*Svatovítská, Jugoslávských partyzánů, Patočkova apod.*) i v menších ulicích sloužících jako zkratky (*V Průhledu, Papírenská, Libocká apod.*)
- geomorfologie terénu, zejména velké výškové rozdíly v severojižním směru
- velká bariéra Letiště Václava Havla a dopravních staveb pro návaznost do Středočeského kraje, zejm. na Kladno apod.
- sezónní přetížení nejatraktivnějších rekreačních tras chodci, cyklisty a bruslaři (*Ladronka, údolí Divoké Sárky apod.*)



HROZBY

- velké dopravní stavby vytvářející bariéry v prostupnosti území (*nově např. železnice, MÚK Aviatická apod., jako v případě stávající MÚK Malovanka s dodatečnými snahami o zlepšení situace*)
- vznik dalších uzavřených areálů omezujících prostupnost území (další „gated communities“ jako stávající obytný soubor *Na Krutci, ulice Ke Kulišce, Pod Meliškou apod.*)
- přestavba ulic a veřejných prostranství obecně preferujících automobilovou dopravu na úkor pěší a cyklistické a fixace nevhodného stavu (*např. zužování původně širokých chodníků jako v případě některých ulic blokové zástavby Dejvic a Bubencě*)
- majetkoprávní problémy při budování nových propojení a tras



Návrh

Koncepce

Základní charakteristika

Smyslem koncepce je zajistit komfortní, bezpečnou a maximálně volnou prostupnost celého řešeného území „vlastní silou“, tedy pěšky a na kole, v závislosti na jeho charakteru:

- pro celé území městské části Praha 6 je zpracována rámcová koncepce pěší a cyklistické dopravy (viz následující strany a výkresy N.01 – N.04)
- pro konkrétní vybrané klíčové lokality, místa a propojení podrobněji specifikované principy a návrhy řešení (viz samostatnou přílohu „vybrané akce k řešení“)

Využití

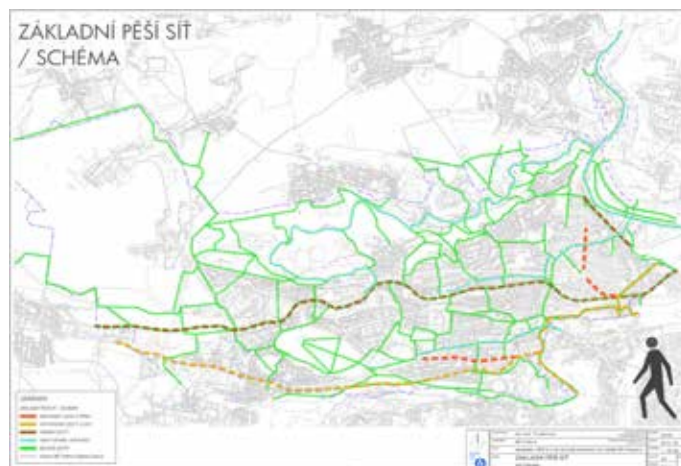
Koncepce slouží zejména jako podklad:

- při zadávání různých investičních záměrů, údržbě i samostatných akcí na podporu bezmotorové dopravy
- při rozhodování o konkrétních záměrech v území
- pro zpracování územně-plánovacích dokumentací

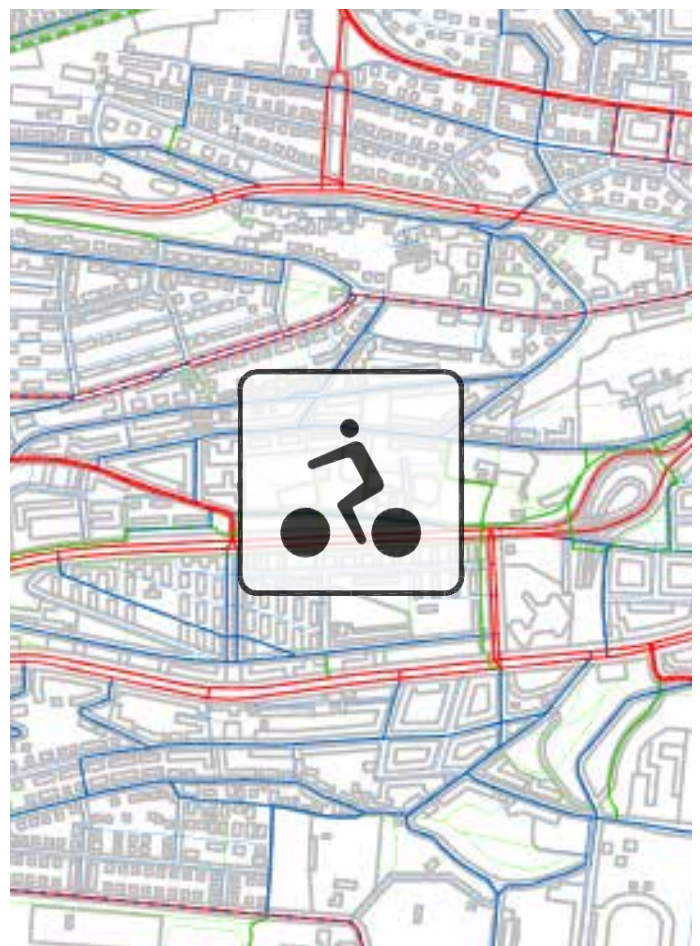
Systém rámcové koncepce

Koncepce pěší a cyklistické dopravy je sestavena ze čtyř základních výkresů, které popisují dílčí problematiku (základní koncepci – požadavky pro konkrétní bezmotorový způsob pohybu) a společně tvoří ucelený systém:

- **Pěší síť – trasy a propojení**
 - schéma / N.01a
 - trasy a propojení (komunikace, cesty, pěšiny) / N.01b
- **Bezbariérovost prostupnosti území**
 - **pěšky s omezenou schopností pohybu** (s kočárkem, na vozíku atd.) / N.02
 - **pěšky s omezenou schopností orientace** (nevidomí a slabozrací) / N.03
- **Komunikační a cestní síť** koncept prostoru z hlediska cyklodopravy / N.04










Pěší síť – trasy a propojení



Pěší síť – trasy a propojení

jednotlivé základní charaktery:

-  obchodní ulice a třídy
-  historické cesty a osy
-  drážní cesty
-  cesty podél vodotečí
-  zelené cesty
-  přírodní cesty a pěšiny
-  ostatní propojení



Pěší síť – trasy a propojení

OBCHODNÍ ULICE A TŘÍDY

základní charakteristika:

- kompaktní zástavba s pevnou uliční, resp. stavební čarou
- aktivní parter především s obchody, službami, restauracemi, kavárnami apod.

vyplývající požadavky:

- celkově velkorysé řešení – „výkladní skříň městské části“
- opodstatněné široké komfortní chodníky, materiály a mobiliář s vysokou přidanou hodnotou atd.
- velmi žádoucí uliční stromořadí
- nezbytné propracované architektonické řešení veřejných prostranství

příklady:

- Dejvická (v celé délce) / 1x
- Bělohorská (Malovanka – Patočkova) / 2x
- Jugoslávských Partyzánů (v celé délce) / 1x



Pěší síť – trasy a propojení

HISTORICKÉ CESTY A OSY

základní charakteristika:

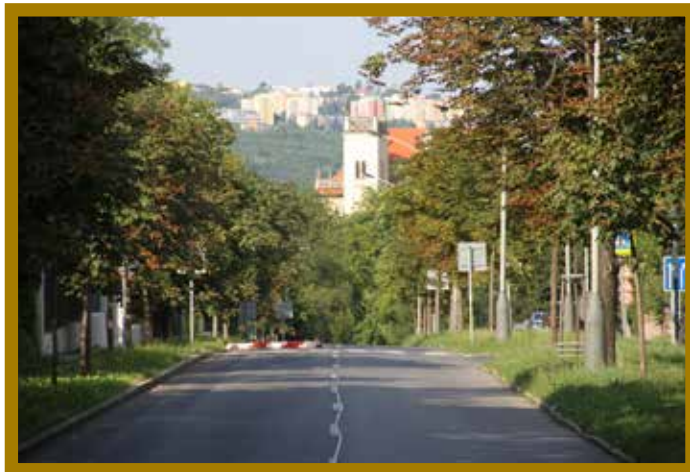
- kompozičně významná propojení stará několik staletí, případě lokální propojení v rámci historické zástavby
- buď ve zcela identické nezměněné poloze (například historické aleje), nebo volněji kopírující zaniklou cestu s ohledem na stávající zástavbu a možnosti uliční, resp. cestní sítě (například zaniklý úsek staré poutní cesty, na jehož přesném původním místě vedení je zástavba)
- může se jednat o specifický typ „zelené cesty“

vyplývající požadavky:

- kontinuální prostupnost včetně decentního působení jednotlivých prvků důstojně a nenásilně odkazující k historii daného propojení, např. použitím jednotné historické dlažby, mobiliáře, orientačního systému, případně barevnosti, osvětlení apod.
- pro každé propojení je žádoucí vypracovat podrobnější koncepci, včetně architektonického řešení veřejných prostranství

příklady:

- Pod Kaštany (Hradčanská – Stromovka) / 1x
- K Brusce (Hradčanská – Písecká brána) / 1x
- poutní cesta do Lorety v Hájků (Malovanka – hranice Středočeského kraje – Hájek) / 1x
- cesta po hradebním okruhu podél bastionů (Petřín – Pohořelec – Brusnice – Prašný most – Písecká brána – Letenské sady) / 1x



Pěší síť – trasy a propojení

DRÁŽNÍ CESTY

základní charakteristika:

- propojení využívající zrušené drážní těleso zpravidla formou samostatné cesty nebo stezky namísto původních kolejí, nebo vedoucí po cestách a komunikacích kontinuálně v co nejtěsnější vazbě na existující železniční trať, která slouží zároveň jako významný orientační a kompoziční prvek v území
- zpravidla specifický typ „zelené cesty“

vyplývající požadavky:

- zajistit kontinuální prostupnost
- minimalizovat kontakt s automobilovou dopravou, případně pouze velmi zklidněný mírný provoz
- v případě úseku zrušené železniční trati vhodné pro zachování paměti místa ponechat některé součásti vybavení původní trati, případně s nimi dále architektonicky pracovat

příklady:

- Jednořadá (bývalé nádraží Praha-Bubeneč – železniční zastávka Podbaba) / 1x
- vybrané úseky nad tunelovými úseky modernizované železniční trati na Kladno a lokálně opouštěné historické těleso (úsek Pod Petřinami), resp. souvislé propojení podél kladenské železniční trati od Stromovky po Středočeský kraj (Hostivice) / 3x



Pěší síť – trasy a propojení

CESTY PODÉL VODOTEČÍ

základní charakteristika:

- propojení v těsném nebo volnějším souběhu s vodním tokem (potokem nebo řekou)
- zpravidla specifický typ „zelené cesty“
- převážně niveletně příznivý průběh převýšení s minimem ztracených spádů
- z geomorfologického hlediska jedna ze základních přirozených možností průchodu územím

vyplývající požadavky:

- zajištění bezpečné, legální a komfortní prostupnosti alespoň jednoho břehu, optimálně v těsné vazbě na vodoteč; v případě úseků zatrubnění co nejbližší půdorysnému průmětu na terén
- jednotlivé úseky mohou být specificky řešeny, v celé délce je ale reálné zvážit možnost zřízení alespoň jednotného orientačního značení a případně i mobiliáře

příklady:

- propojení podél potoka Brusnice (Vypich – Břevnovský klášter – Malovanka – Jelení příkop) / 1x
- levobřežní cesta / stezka podél Vltavy (Praha 7 – Středočeský kraj)
- propojení podél Litovického potoka (úsek Pod Petřinami – vodní nádrž Džbán) / 1x
- propojení podél Šáreckého potoka (vodní nádrž Džbán – Divoká Šárka – Tichá Šárka – Jenerálka – Podbaba) / 1x
- propojení podél Dejvického potoka (Veslavín – Dejvice – Bubeneč, viz zadávací kartu) / 1x



Pěší síť – trasy a propojení

ZELENÉ CESTY

základní charakteristika:

- jedná se především o klidná propojení s dostatkem zeleně, zejména významnější bezmotorové cesty vedené parky a lesoparky, ale také vybrané cesty a ulice se stromořadím
- slouží nejen oddechu a rekreaci, ale v mnoha případech také dopravnímu propojení
- lokálně mohou být některé krátké úseky navrženy sítě zelených cest bez zeleně nebo v těsném v souběhu s intenzivnější motorovou dopravou, pokud s ohledem na širší vztahy není možné zajistit propojení sítě jinudy
- cesta by měla být zpevněná (asfalt, dlažba, popř. mlat) a umožňovat chůzi v městské či lehké vycházkové obuvi

vyplývající požadavky:

- zajistit kontinuální komfortní průchod se zpevněným povrchem
- do míst nově nezavádět automobilovou dopravu, v případě stávajících vyšších intenzit automobilové dopravy je vhodné hledat cesty, jak její intenzitu snížit nebo jak alespoň lépe pěší pohyb před souvisejícími negativními jevy ochránit (přestavba uličního prostoru, rozšíření chodníku nebo vybudování nového samostatného pěšího pásu, doplnění zeleně apod.)
- zvýšená pozornost by měla být věnována péči o zeleň, zejména stromořadí, včetně odborné spolupráce na údržbě a návrzích nových úseků tam, kde zeleň odsud chybí nebo vyžaduje výraznou revitalizaci
- veřejné osvětlení jen v urbanizovaných částech území nebo tam, kde to není v rozporu s požadavky na ochranu přírody a krajiny

příklady:

- okružní promenáda na hraně svahu kolem sídliště Baba / 1x
- bezmotorový okruh kolem Letiště Václava Havla / 1x
- cestní propojení Evropská – Na Padesátníku
- významné osy v Oboře Hvězda a stezka kolem Obory Hvězda / 1x
- zelený pás Dejvic a Bubenče (Gymnazijní – Thákurova – Flemingovo náměstí – Nikoly Tesly – náměstí Interbrigády – par Generála Lázaro Cárdenase – Maďarská / Antonína Čermáka) / 1x
- Pilotů



Pěší síť – trasy a propojení

PŘÍRODNÍ CESTY A PĚŠINY

základní charakteristika:

- propojení bez zpevněného povrchu, často samovolně vyšlapaná či případně i vyježděná
- především v klidových územích zeleně, parcích, lesoparcích, loukách, mezích apod.
- zejména pro rekreaci, sport a odpočinek, může být nutná odolnější obuv
- síť vlásečnic dotvářející základní systém významnějších tras a propojení, zejména zelených cest

vyplývající požadavky:

- zajistit kontinuální prostupnost, zabránit omezení průchodu např. oplocením pozemku
- veškeré úpravy provádět šetrně a nerušivě přírodně blízkými materiály a postupy
- bez veřejného osvětlení

příklady:

- cesta na Babu (Podbabská x V Podbabě – zřícenina Baba) / 1x
- síť pěšin ve svahu pod Hanspaulkou, nad Šáreckým údolím / 1x
- síť pěšin v Oboře Hvězda / 1x
- promenádní pěšina a lávky podél Šáreckého potoka / 1x



Pěší síť – trasy a propojení

OSTATNÍ PROPOJENÍ

základní charakteristika:

- převážně jiná než ostatní výše uvedená propojení (mohou se například blížit některým úsekům zelených cest v uličním profilu se stromořadím apod., ale nejsou součástí základního systému)
- ulice a cesty v rezidenčním nebo smíšeném území kompaktní i rozvolněné zástavby
- komunikace a cesty mimo souvislou zástavbu bez zvláštních specifik a požadavků

vyplývající požadavky:

- zajistit prostupnost a adekvátní podmínky pro chůzi dle místních podmínek

příklady:

- Pelléova / 1x
- Terronská
- Čs. armády
- Jaselská
- Dělostřelecká
- José Martího
- Na Pískách / 1x
- Liborova / 1x
- K Letišti
- Drnovská / 1x
- ...



Bezbariérovost prostupnosti území

Realistický cílový stav prostupnosti území z hlediska bezbariérovosti prostoru pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

V optimálním případě by z pohledu osob se sníženou schopností pohybu a orientace pro ně bylo celé území (resp. síť veřejných prostranství, komunikací a cest) volně prostupné, ideálně v souladu s požadavky kladenými vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

Reálné prostředí je ovšem komplikovanější a lze s jistotou konstatovat, že není možné plnou bezbariérovost prostoru nikdy zajistit, zejména s ohledem na přírodní, historické a kulturní hodnoty některých míst, s ohledem na prostorové nároky a na mnohdy komplikované vlastnické poměry v území. Často by to ani nebylo příliš účelné, protože například do rozlehlých rekreačních přírodních území se sama osoba se sníženou schopností orientace bez doprovodu nikdy nevydá, obdobně jako trasa nezbytná pro překonání většího převýšení může být tak dlouhá, že je pro ostatní uživatele bez omezené schopnosti pohybu žádoucí zajistit rychlejší přímé propojení např. schodištěm apod.

Dva výkresy věnované bezbariérovosti se tedy snaží realisticky popsat cílový stav prostupnosti celého území z hlediska bezbariérovosti prostoru pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

- Jednoznačnou prioritou je zajištění bezbariérové dostupnosti maximálního množství zdrojů a cílů dopravy v zastavěném území a stanic a zastávek veřejné dopravy. Například pro osoby se sníženou schopností pohybu to však ve stávajícím stabilizovaném území není vždy zcela možné v situaci, kdy je pevně definovaná a nezměnitelná uliční síť ve větším podélném sklonu než připouští vyhláška 398/2009 Sb. (tj. více než 1:12, resp. 8,33%).
- Pro delší vzdálenosti, například vazby mezi jednotlivými kompaktněji zastavěnými částmi území, je pak zajištění bezbariérovosti individuální případ od případu, v závislosti na kontextu dané lokality (například převýšení apod.)
- Pro stabilizovaná území je stanovení tras relativně přesné. Při relativně blízké vzdálenosti chodníků po obou stranách uličního profilu, při pohybu středem komunikace apod. je ve výkresech uváděna jen jedna čára, při větším vzájemném odstupu je již každý chodník či propojení vyznačováno samostatně (umístění stávajících i návrh doplňujících příčných vazeb přes takovou komunikaci je nutno brát pouze jako orientační, vždy závisí na podrobnějším řešení daného veřejného prostranství).
- Pro méně stabilizovaná a rozvojová území jsou pak častěji naznačeny pouze vazby a směrovost základních poptávaných propojení (čárkovanou čarou), není-li přímo žádoucí zachovat nějakou konkrétní stopu, např. historickou cestu (plnou čarou). Ve všech těchto územích pak samozřejmě platí požadavek na zajištění maximální možné bezbariérovosti v souladu s principy uvedenými výše).
- Pokud se v případě podrobnějšího prověřování řešení v rámci konkrétní lokality podaří zajistit lepší prostupnost území než jak je specifikována v tomto generelu a není-li to na úkor prostupnosti ostatních bezmotorových uživatelů nebo významných hodnot v území, je to ideální stav a není v rozporu s touto koncepcí. Tento generel definuje pouze „orientační nepodkročitelné minimum“ jako podklad pro různé záměry v území a určení priorit rozvoje. Na základě toho například názorně vyplývá význam důležitosti některých nenahraditelných propojení a potřebnosti řešení jejich bezbariérovosti.

Bezbariérovost prostupnosti území pěšky s omezenou schopností pohybu (s kočárkem, na vozíku atd.)

prostupné komfortně bez problému

- cca v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.



prostupné s možnými dílčími obtížemi

- větší než komfortní podélný sklon (zejm. pro osoby na vozíku, není podle vyhlášky 398/2009 Sb.)
- v odůvodněném případě může být méně komfortní povrch (zejm. přírodní území apod.)
- pro osoby s dětskými kočárky relativně bezproblémové



problematické

- velký podélný sklon nebo schodiště s vodícími lištami pro kočárky (ližinami)
- neprostupné pro vozíčkáře
- průchozí nekomfortně (s obtížemi) s dětským kočárkem, s holemi apod.



neprostupné

- schodiště bez jakýchkoli úprav pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu
- teoreticky možné pronést dětský kočárek bez jakýchkoli ulehčujících úprav



Bezbariérovost prostupnosti území pěšky s omezenou schopností pohybu (s kočárkem, na vozíku atd.)

prostupné komfortně bez problému

- cca v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

příklad – chodník s pásem zeleně v uličním profilu

- rovný asfaltový chodník (výhledově stezka) šířky přes 2 m s mírným podélným i příčným sklonem
- Patočkova ulice (Meziškolská – U Dělnického cvičiště)*



příklad – chodník v parkové ploše

- rovný asfaltový chodník, resp. parková cesta šířky přes 2 m s relativně mírným podélným sklonem a prakticky bez příčného sklonu
- bezmotorové propojení Družicová – Šmolíkova*



příklad – cesta v přírodním území

- rovná asfaltová cesta v rámci nezastavěného přírodního území lesoparku
- bezmotorové propojení mezi ulicemi Markétská a Na Vypichu (nově rekultivovaný úsek)*



příklad – chodník na obchodní třídě

- komfortní široký chodník s mírným příčným a podélným sklonem
- asfaltový povrch bývá zpravidla komfortnější než dlažba, u které bývá obtížnější zajistit alespoň srovnatelně rovný hladký povrch; bezbariérové přecházení vozovek musí být výhledově zajištěno u všech srovnatelných míst
- problémem u starší zástavby bývá barierovost napojení objektů, zejména nebytových prostorů v uličním parteru
- Dejvická*



Bezbariérovost prostupnosti území pěšky s omezenou schopností pohybu (s kočárkem, na vozíku atd.)

prostupné s možnými dílčími obtížemi

- větší než komfortní podélný sklon (zejm. pro osoby na vozíku, není podle vyhlášky 398/2009 Sb.)
- v odůvodněném případě může být méně komfortní povrch (zejm. přírodní území apod.)
- pro osoby s dětskými kočárky relativně bezproblémové

příklad – prudká údolní cesta

- přímé propojení ve stopě historické údolní cesty ve vzrostlé zeleni
- velmi komfortní cca 3 m široký asfaltový povrch s mírným příčným sklonem, avšak zejména lokálně v některých úsecích prudkým nenormovým stoupáním (daným velkými převýšením a přímým vedením bez serpentín)
- *Paťanka – propojení Podbaby a Baby (U Matěje)*



příklad – bezmotorová ulička v zástavbě

- pěší propojení ve stabilizované zástavbě s větším převýšením v rámci území nebude nikdy umožňovat plně bezbariérovou prostupnost
- pro průchod s kočárkem je bezproblémový, jízda na vozíku je náročnější jak kvůli podélnému sklonu v delší délce bez podest, tak mírně nerovnému povrchu kamenné dlažby
- *Skupova (propojení ulic Bělohorská a Pod Marjánkou)*



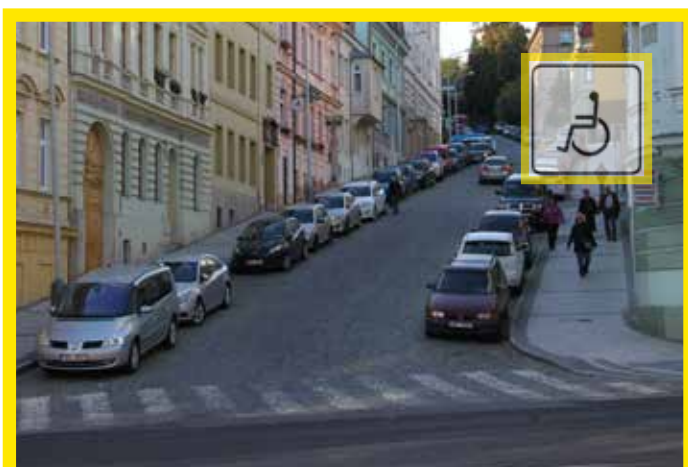
příklad – cesta v lesoparku

- cesta v lesoparku v nezpevněném povrchu v přírodním prostředí plně respektuje charakter místa
- podélný i příčný sklon jsou pozvolné, ale přírodní povrch může být zejména za vlhka místy náročnější na průjezd, případně lokálně s potenciálním rizikem znečištění
- *Obora Hvězda (poblíž Světličky)*



příklad – prudká ulice ve stabilizované zástavbě

- ulice ve stabilizované tradiční kompaktní blokové zástavbě s prudkým nenormovým podélným sklonem, vedena po spádnicí svahu
- pro jízdu s kočárkem může být namáhavé, pro průjezd na vozíku může být nezbytná asistence další osoby
- prakticky nelze z hlediska bezbariérovosti předpokládat podstatnou pozitivní změnu oproti stavu (spíše teoretickou možností by bylo nové netradiční uspořádání veřejného prostranství s omezením nebo vyloučením automobilové dopravy a využitím stávající vozovky v příčném směru pro pozvolnější nastoupávání na principu serpentín)
- *Liborova*



Bezbariérovost prostupnosti území pěšky s omezenou schopností pohybu (s kočárkem, na vozíku atd.)

problematické

- velký podélný sklon nebo schodiště s vodicími lištami pro kočárky (ližinami)
- neprostopné pro vozíčkáře
- průchozí nekomfortně (s obtížemi) s dětským kočárkem, s holemi apod.

příklad – montované schodiště mezi ulicí a cestou

- schodiště propojující cestu na uliční profil z nezastavěného rekreačního území podél nové výstavby
- relativně větší převýšení s velmi prudkým sklonem, které je i s ližinami nepříliš komfortní – výhledově by bylo žádoucí provést výrazně mírnější sklon nového schodiště, resp. rampu na úkor navazující cesty s pozvolným sklonem
- *napojení na ulici Na Petynce od Radimovy, mezi Kajetánkou a Petynkou*



příklad – lesní cesta v přírodním parku

- lesní cesta v rekreačním území přírodního parku, kde je možný průchod pěšky nebo průjezd na kole, ale při plném zachování přírodního charakteru propojení
- cesta má místy relativně prudký sklon a nebezpečný povrch je nevhodný zejména pro malá kolečka, avšak pro průjezd mnoha dětských kočárků nepředstavuje problém
- *Divoká Šárka, jedno z propojení zástavby Nebušic a údolí*



příklad – pozvolné schodiště s ližinami

- komfortní široké schodiště s relativně mírným převýšením vyrovnávající výškový rozdíl v rámci rozvolněné zástavby
- plně bezbariérová trasa využívá okolní cesty v parkové zeleni sídliště, toto propojení je především přímou zkratkou pro naprostou většinu lidí
- *sídlíště Na Dědině, napojení z předprostoru základní školy z ulice Žukovského severním směrem k bezmotorové promenádě a nízkopodlažní zástavbě*



příklad – schodiště v uličním profilu

- pěší propojení ve stabilizované zástavbě s velkým převýšením v rámci území nebude nikdy umožňovat plně bezbariérovou prostupnost, pro průchod s kočárkem je však vyřešené dostatečně uspokojivě
- pro průjezd na vozíku je nutné použít výrazněji delší trasu s pozvolným převýšením, zkratka v podobě rampy, výtahu nebo pojízdné plošiny příliš reálná a účelná (prostorově, provozně, ekonomicky atd.)
- *propojení ulic Bělohorská a Pod Marjánkou v úrovni Kutnauerova náměstí*



Bezbariérovost prostupnosti území pěšky s omezenou schopností pohybu (s kočárkem, na vozíku atd.)

neprostupné

- schodiště bez jakýchkoli úprav pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu
- teoreticky možné pronést dětský kočárek bez jakýchkoli ulehčujících úprav

příklad – schodiště zakončující cestu

- schodiště propojující zástavbu a cestu zalesněným svahem
- současný stav je z hlediska bezbariérovosti nevyhovující, výhledově by v souladu s koncepcí měla být v souběhu (v nezbytně delší trase) doplněna alternativa v podobě nové cesty, schodiště nadále zachováno jako přímá vazba
- *horní napojení na Babu mezi ulicemi U Matěje a Krohova od ulice V Šáreckém údolí*



příklad – schodiště a vyšlapaná pěšina

- krátké schodiště a v přímější trase vyšlapaná, resp. vyježděná pěšina
- současný nevyhovující stav, výhledově by v souladu s koncepcí měla být doplněna bezmotorová promenáda
- *Pod Kaštany (propojení ulice a náměstí)*



příklad – pěšiny a schodiště v přírodním území

- systém historických i novodobějších pěšinek a cestiček včetně starého schodiště v rámci lesoparkových přírodních ploch, které slouží zejména pro rekreační běh a procházky (nejen se psy)
- *prudký svah Šáreckého údolí pod Hanspaulkou, konkrétně pod ulicemi Nad Šárkou a Soborská*



příklad – dlouhé prudké schodiště mimo zástavbu

- schodiště propojující zástavbu a cestu zalesněným svahem
- s ohledem na velké převýšení a relativně menší význam vazby je toto propojení trvale uvažováno jako bariérové a pouze jako doplňková zkratka
- bezbariérové vazby jsou vedeny v delších alternativních významnějších trasách
- *prudký svah pod sídlištěm Petřiny, propojení ulic Na Okraji a Nad Stanicí*



Bezbariérovost prostupnosti území pěšky s omezenou schopností orientace (nevidomí a slabozrací)

prostupné samostatně v nejvyšším standardu

- funkční vodící linie a hmatové úpravy plně v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.



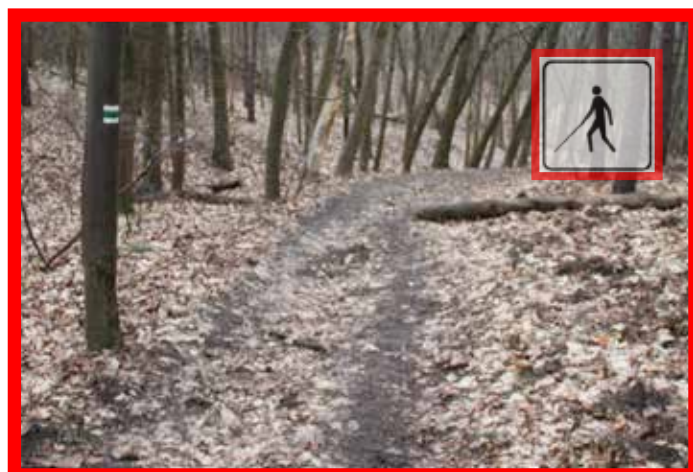
prostupné samostatně

- funkční vodící linie a hmatové úpravy (nemusí být plně v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.)
- sdílený prostor i s jinými uživateli než chodci (např. stezka se společným provozem chodců a cyklistů, prostor obytné zóny apod.)
- vodící linie nemusí být tvořena zvýšenou obrubou, ale např. zapuštěnou obrubou či okrajem pochozí plochy bez obruby a sníženým navazujícím terénem nebo výrazněji odlišným povrchem (např. trávník) v jedné úrovni (rozhraní rozlišitelné, ale relativně méně komfortně)
- varovné pásy umístěny ve vztahu k reálnému nebezpečí (např. před vstupem do vozovky s běžným provozem automobilů mimo sdílený prostor v obytné zóně apod.)



nezajištěna samostatná prostupnost

- není nutné zohledňovat jakékoliv požadavky ve smyslu vyhlášky 398/2009 Sb.
- v daném prostředí se osoby se sníženou schopností orientace nepohybují samostatně, ale pouze v doprovodu jiných osob



Bezbariérovost prostupnosti území pěšky s omezenou schopností orientace (nevidomí a slabozrací)

prostupné samostatně v nejvyšším standardu

- funkční vodící linie a hmatové úpravy plně v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.



příklad – chodník v úzkém uličním profilu

- chodník základní šířky min. 1,50 m, se zvýšenou sadovou obrubou směrem k zeleni, sloužící jako přirozená vodící linie, a dostatečným výškovým rozdílem vůči vozovce s provozem vozidel (včetně jízdních kol)
- příchod ke koupališti Petynka z ulice Na Petynce*



příklad – stezka s odděleným provozem chodců a cyklistů

- stezka s odděleným provozem chodců a cyklistů podél hlavní komunikace, kde mají chodci i cyklisté svůj vlastní pás (oddělený varovným pásem), včetně úseků křížení vedlejších ulic a napojení komunikací
- za určitých situací definovaných zákonem je možný legální pohyb uživatelů i v souběžném pásu, který pro ně jinak není určen
- Evropská (SSZ s Alžírskou, napojení tramvajové smyčky)*



příklad – stezka se společným provozem chodců a cyklistů

- stezka se společným provozem chodců a cyklistů podél hlavní komunikace, kde mají chodci i cyklisté společný široký pás oddělený varovným pásem od úzkého prostoru (základní šířky min. 1,0 m) podél vodící linie, který je určen pouze pro chodce včetně nevidomých (i zde však do něj určitých situací mohou cyklisté vjíždět)
- v tomto i ve srovnatelných případech koncepce uvažuje zpravidla s možností vizuálního přerozdělení bezmotorového prostoru a usměrnění pohybu jednotlivých uživatelů, avšak bez využití průběžného varovného pásu v celé délce stezky (pouze vůči vozovkám)
- Evropská (úsek Vozovna Vokovice – Divoká Šárka)*

příklad – chodník na tradiční ulici

- standardní chodník s dostatečnou několika metrovou šířkou pro volný průchod, přirozenou vodící linií tvoří uliční, resp. stavební čára domů
- potenciálním rizikem mohou být předměty volně umístěné u fasády, například reklamní poutače; v případě předzahrádek nebo vystaveného zboží je důležité je umisťovat tak, aby byly pro osobu se sníženou schopností orientace snadno rozpoznatelné a nevytvářely jí překážku, ale přirozeně ji nasměrovali k průchodu podíl nich
- Bělohorská*



Bezbariérovost prostupnosti území pěšky s omezenou schopností orientace (nevidomí a slabozrací)

prostupné samostatně

- funkční vodící linie a hmatové úpravy (nemusí být plně v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.)
- sdílený prostor i s jinými uživateli než chodci (např. stezka se společným provozem chodců a cyklistů, prostor obytné zóny apod.)
- vodící linie nemusí být tvořena zvýšenou obrubou, ale např. zapuštěnou obrubou či okrajem pochozí plochy bez obruby a sníženým navazujícím terénem nebo výrazněji odlišným povrchem (např. trávník) v jedné úrovni (rozhraní rozlišitelné, ale relativně méně komfortně)
- varovné pásy umístěny ve vztahu k reálnému nebezpečí (např. před vstupem do vozovky s běžným provozem automobilů mimo sdílený prostor v obytné zóně apod.)



příklad – parková cesta

- na běžné parkové cestě není zvýšená obruba u vodící linie: ta je sice díky ohraničující linii z dlažby a navazujícímu trávniku odlišností povrchu dostatečně zřejmá, avšak průchod není tak komfortní (obrubu neodrazí hůl zpět)
- na celé síti cest je legálně umožněno projíždět na jízdním kole – prostor je klidný a sdílený a adekvátně tomu se mají cyklisté chovat, vytváření samostatných koridorů pro případný pohyb je nevhodná a nereálná
- *cesta podél hradeb v parku Maxe van der Stoela*



příklad – sdílený prostor a napojení stezky

- běžný chodník podél komunikace v místě křížení, resp. napojení stezky se společným provozem chodců a cyklistů na přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty, funguje jako sdílený prostor, který je možné legálně pojíždět na kole
- pro osoby se sníženou schopností orientace tu jsou standardní hmatové úpravy: varovný pás u snížené obruby podél vozovky (jako ochrana před reálným nebezpečím – projíždějícím vozidlům), signální pás a vodící linie formou zvýšené sadové obruby
- *Vypich*



příklad – chodník podél zatížené komunikace

- široký chodník s přirozenou vodící linií tvořenou zídkami zahrad, v případě poptávané legalizace jízdy na kole však již nebude v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., přestože se reálně oproti současnému fungování nic nezmění
- *Evropská*

příklad – klidná ulička se sdíleným prostorem

- v rámci klidové rezidenční oblasti, kde jsou uliční profily velmi úzké, je nereálné vytvářet samostatné koridory pro kohokoliv: prostor je celý sdílený a provoz vozidel je podřízen pěšímu pohybu a pobytu (režim obytné zóny)
- *Starostřešovická*



Bezbariérovost prostupnosti území pěšky s omezenou schopností orientace (nevidomí a slabozrací)

nezajištěna samostatná prostupnost

- není nutné zohledňovat jakékoliv požadavky ve smyslu vyhlášky 398/2009 Sb.
- v daném prostředí se osoby se sníženou schopností orientace nepohybují samostatně, ale pouze v doprovodu jiných osob



příklad – lesní cesty

- lesní cesty v rámci krajinných a přírodních území není žádoucí přestavovat, především z důvodu zachování charakteru a hodnot v území
- většinou se jedná o vzdálenější nebo doplňkové vazby mezi jednotlivými zastavěnými oblastmi se zdroji a cíli cest, které mají zpravidla alternativu ve standardně městsky řešeném uličním profilu nebo stezce umožňující samostatný průchod
- *zelená turistická značka mezi Hanspaulkou (Zlatnicí) a ulicemi V Šáreckém údolí – Ke Kulišce*



příklad – přírodní cesty a pěšiny

- lesní cesty v rámci krajinných a přírodních území není žádoucí přestavovat, především z důvodu zachování charakteru a hodnot v území – viz lesní cesty
- *Obora Hvězda, pěšina podél potoka*

příklad – doplňkové parkové cesty

- v rámci sítě parkových cest je podstatné, aby byly pro osoby se sníženou schopností orientace samostatně průchozí základní propojení přes dané území, u ostatních parkových ploch pak ale již není důvod, aby byly takto řešeny
- doplňkové parkové cesty, sloužící jako součást pobytových ploch a částí parku, nebo jako zkratky apod., je při existenci adekvátních alternativních tras možné řešit bez implementace hmatových úprav, vodicích linií apod.: díky tomu lze např. vytvářet i zajímavější a estetičtější prostranství, která by jinak nemohla vzniknout
- *doplňkové pobytové cestičky v parku Maxe van der Stoela*



příklad – cesty ve volné krajině

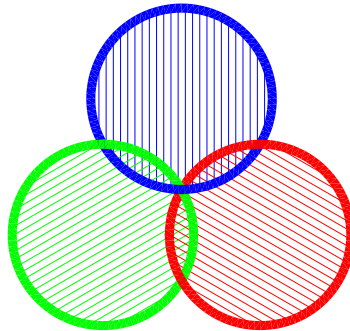
- polní cesty a účelové komunikace ve volné krajině, které slouží bezmotorovému propojení vzdálenějších zastavěných území
- *polní cesta propojující Prahu a Středočeský kraj (Ruzyně a Hostivice)*



Komunikační a cestní síť koncept prostoru z hlediska cyklodopravy

KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ

- * zpravidla do 30km/h (nebo s minimálním provozem do 50km/h)
- * přednostně společný provoz s ostatními vozidly bez zvláštních úprav
- * integrační opatření případně jen doplňkově, např. u cykloobousměrek
- * většina uliční sítě, křižovatky s předností zprava



- * klidný prostor zpravidla sdílený s chodci
- * bez motorového provozu
- * cestní síť a stezky
- * zejména v parcích a krajině
- * doprava a často i rekreace

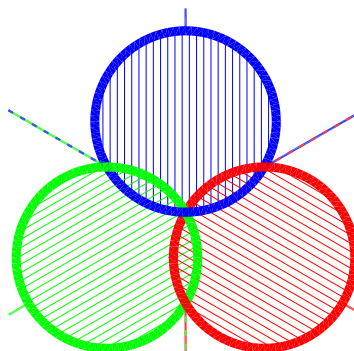
- * do 50 km/h
- * významné zatížení motorovou dopravu
- * především integrační opatření
- * křižovatky hlavní a vedlejší
- * významné osy území

CHRÁNĚNÉ

INTEGROVANÉ

KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ

- * do 20 – 30 km/h
- * výrazně zklidněný motorový provoz, případně sdílení prostoru i s chodci
- * zejména při vedení chráněných tras a propojení zklidněnými ulicemi



- * do 30 – 50 km/h
- * křižovatky hlavní a vedlejší
- * zatížení motorovou dopravu
- * společný provoz při celkovém zklidnění motorové dopravy
- * doplňkově integrační opatření
- * významné osy území

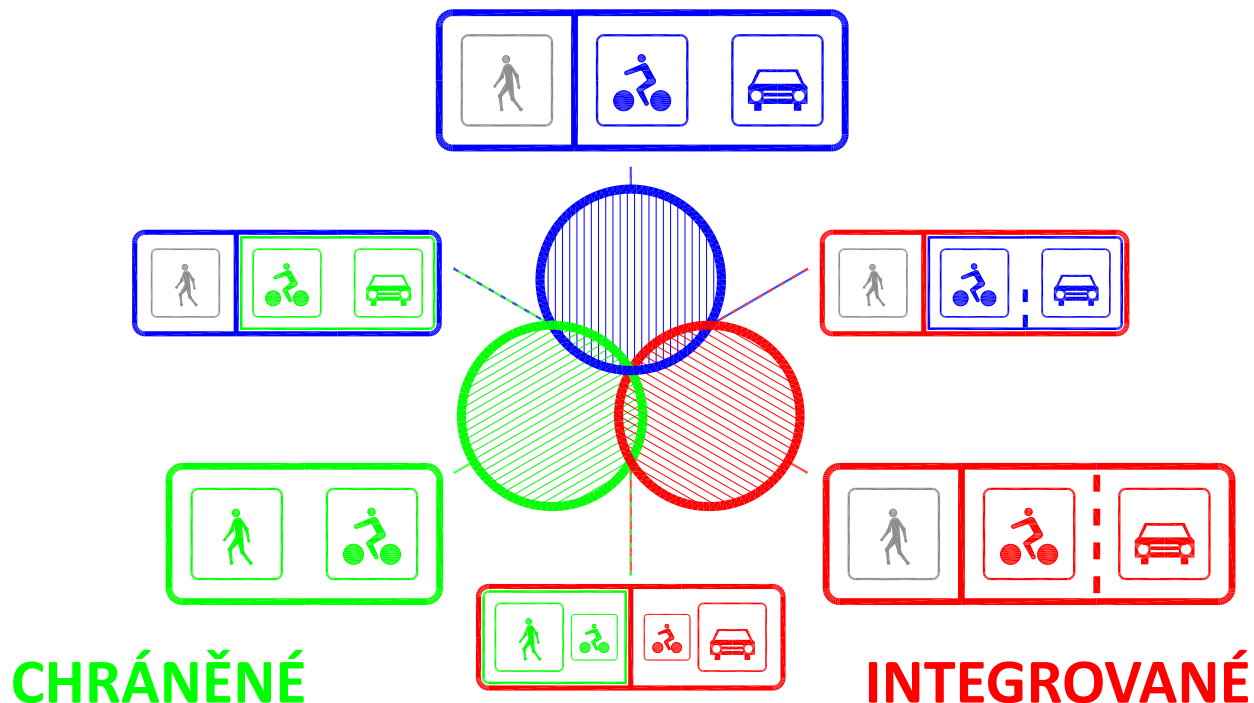
- * chráněné trasy a propojení součástí integrovaného koridoru
- * duální průjezd (možnost sdílení prostoru s chodci i vozidly)

CHRÁNĚNÉ

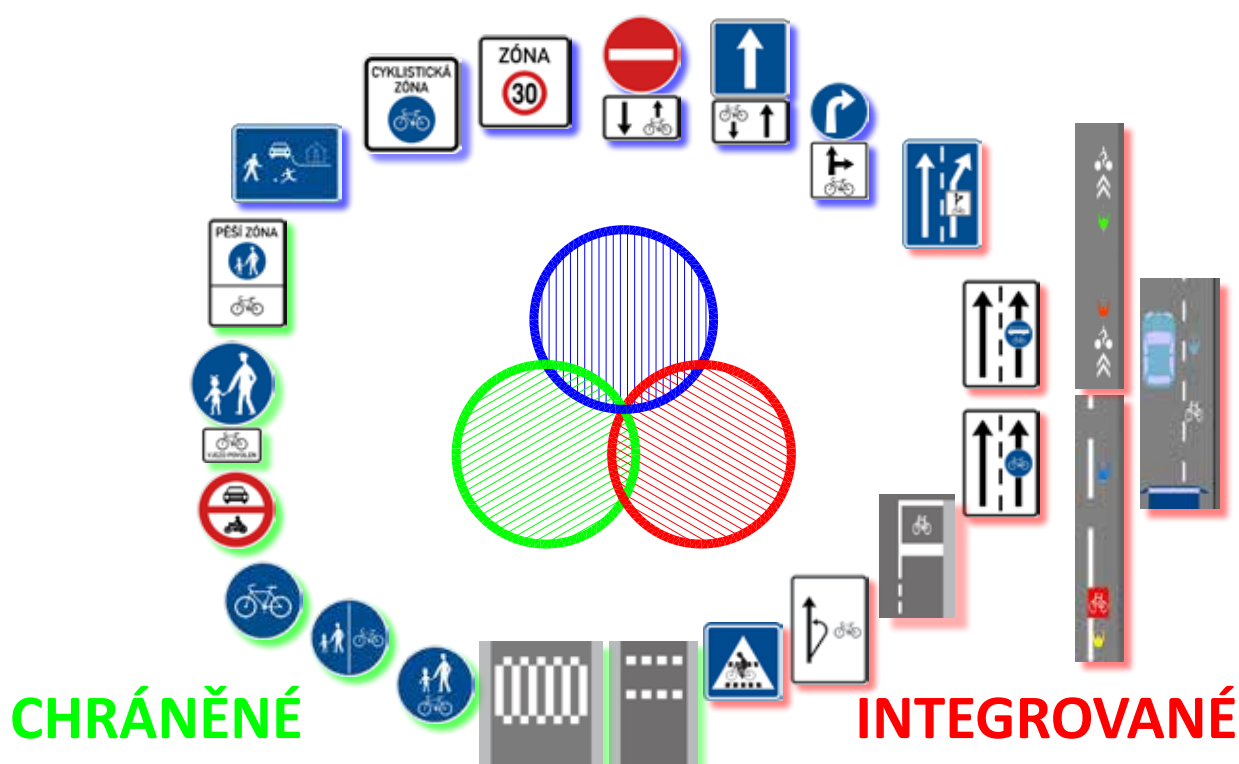
INTEGROVANÉ

Komunikační a cestní síť koncept prostoru z hlediska cyklodopravy

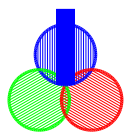
KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



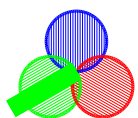
KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



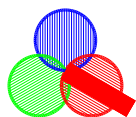
Komunikační a cestní síť koncept prostoru z hlediska cyklodopravy



příklad – klidné ulice v blokové zástavbě a ve čtvrti rodinných domků
Břevnov (Liborova) / Liboc (Krušovická)



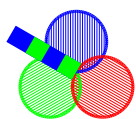
příklad – cesta v parku (v režimu stezky) a v lesoparku (cyklotrasa v bezmotorové oblasti)
park Maxe van der Stoela / Divoká Šárka (cyklotrasa A 166)



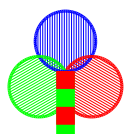
příklad – významná dopravně-urbanistická osa území: městská třída a významná komunikace
Milady Horákové (v městotvorném provedení u Hradčanské a v nevhodné neměstské MÚK Prašný most)



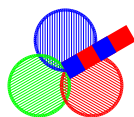
Komunikační a cestní síť koncept prostoru z hlediska cyklodopravy



příklad – klidné a zklidněné ulice ve stabilizované zástavbě, které zároveň slouží jako chráněné propojení
Střešovice (Nad Vojenským hřbitovem) / Hanspaulka (Nad Šárkou)



příklad – možnost sdílení prostoru s chodci i auty: průjezd ve vozovce i na souběžné stezce
stezkový přesmyk přes Patočkovu + cyklopruh v Patočkově / stezka cyklotrasy A2 a souběžný provoz ve vozovce (vč. VIP)



příklad – zklidněný provoz na okružní křižovatce, tranzitní průjezd historickou zástavbou
OK hlavních komunikací K Letišti x Jana Kašpara na cyklotrase A168 / průjezd přes náves starého Bubenče (Wolkerova)



Návrh úprav celoměstského systému páteřních a hlavních cyklotras na území MČ Praha 6

A 16

- nově v celé délce z Prahy 7 až po Středočeský kraj jako drážní cyklotrasa v koridoru železniční trati Praha – Kladno po tělese výhledově při modernizaci opuštěné železniční trati nebo v jejím těsném souběhu, ve standardu chráněné cyklotrasy
- úprava 01: výměna označení cyklotras A 16 a A 160 mezi Pelléovou ulicí a MČ Praha 7, resp. mezi koridorem železniční trati (stávající / zahloubené) a ulicí Milady Horákové
- úprava 02: výměna značení namísto A 16 nově A 160 v úseku od Veleslavína po Středočeský kraj, namísto A 156 mezi Veleslavínskou a Libockým rybníkem a dále těsném souběhu podél stávající železniční trati, resp. výhledově možné přímo v rámci opuštěného tělesa

A 160

- přímé východozápadní propojení přes Prahu 6 mezi Holešovicemi a Středočeským krajem, volný souběh (alternativa) k A 16, především v ulicích a s integračními opatřeními či doplňkově stezkami
- úprava viz popis výše u A 16: mezi Veleslavínskou a Středočeským krajem v dosavadním koridoru překládané A 16 v ulicích Evropská, Vlastina (včetně požadavku na plnohodnotné řešení v souvislosti s výstavbou tramvajové trati na Dědinu) a dále pak ve stopě stávající cestní sítě až po D6, resp. napojení na Hostivice

A 168

- zajistit prodloužení dle reálného stavu v terénu, tj. i propojení mezi letištními terminály sever a jih, nikoliv ukončení trasy u terminálu jih s rezignací na udržení cyklotrasy při dalším rozvoji území; možnost vyobrazení buď ve stávající stopě, nebo vazbou s ohledem na rozvojové záměry v území
- napřímit vedení trasy do přímé stopy v oblasti překonávání PO, bez dlouhého zajíždění k budoucímu terminálu veřejné dopravy, ke kterému má být pouze napojení, resp. jiná trasa

A 33

- přeložit cyklotrasu v úseku Divoká Šárka – ulice Sestupná z koridoru vedeného ulicemi Libockou do krátkého souběhu s cyklotrasou A 160 po stezce na Evropské ulici a následně ulicemi Za Vokovickou vozovnou, Krajní a Pod Rybničkou do ulice Pelikánova
- v této navrhované stopě je možné zajistit vyšší standard chráněnosti průjezd, zároveň je oproti ulici Libocká trasa orientačně obtížnější pro uživatele, kteří území neznají, a je proto opodstatněnější její proznačení přímo v terénu

A 34

- přeložit vedení cyklotrasy z ulice Pilotů a hráze retenční nádrže Jiviny včetně okolních cest do nového koridoru mezi Karlovarskou a Divokou Šárkou do nové samostatné přímější severojižní stopy cest ve volném souběhu s Pražským okruhem, kde je s ohledem na rozvoj území žádoucí zajistit prostupnost území včetně napojení na budoucí terminál veřejné dopravy

A 340

- prodloužit vedení cyklotrasy ukončené na Ruzyni v Drnovské ulici v koridoru ulice Pilotů namísto překládané cyklotrasy A 34 až do Divoké Šárky, včetně napojení na cyklotrasy A 34 v oblasti západního konce Divoké Šárky a MÚK Pražského okruhu s Evropskou ulicí

A 150

- v rámci zpřehledňujících úprav prodloužit cyklotrasu A 150 přeznačením tras A 157 a A 156 v oblasti Bílé Hory a zajistit tak volný východozápadní souběh s cyklotrasou A 15 jako alternativní propojení od Prahy 1 až po Středočeský kraj, mezi Řepskou a stezkou podél obory Hvězda přeznačit jako A 153

A 156

- ve své dosavadní plánované stopě zcela zrušena, nahrazena přeloženou trasou A 16 do železničního koridoru a přečíslovanou trasou A 150
- nově označení použito pro prodloužení severojižního propojení Veleslavína a Bělohorské ulice mezi cyklotrasami A 166 a A 15 ulicemi U Sadu – Pod Petřinami – Na Větrníku – Ankarská (souběh s cyklotrasou A 150 na parkové cestě) – Zvoníčková – Markétská



A 32

- přeložit cyklotrasu v úseku Nikola Tesly – páteřní levobřežní cyklotrasa A 1 z ulice Jugoslávských partyzánů a Podbabská do koridoru Dejvického potoka (náměstí Interbrigády – Maďarská + Antonína Čermáka – Mlýnská) a doplnit napojení přes Císařský ostrov až k páteřní pravobřežní cyklotrase A 2

A 320

- cyklotrasa volně alternující chráněnou páteřní A 32 v severojižním směru v přímých významných městských uličních profilech: Podbabská – Jugoslávských partyzánů – Svatovítská – Milady Horákové – Patočkova

A 162

- namísto úseku v koridoru Dejvického potoka, změněného na A 32, prodloužit cyklotrasu v koridoru zrušené železniční trati až po železniční zastávku Podbaba, včetně napojení na Podbabskou ulici

A 164

- zcela zrušena, Terronská nadále funkční jako propojení mimo systém celoměstských číslovaných cyklotras

(viz výkres N.06)



Vybrané akce k řešení

Přehled vybraných akcí

Podrobněji specifikované principy a návrhy řešení pro konkrétní vybrané klíčové lokality, místa a propojení vyjmenované níže a vyobrazené na koordinačním výkrese N.05 jsou v samostatné příloze „vybrané akce k řešení“

na území MČ Praha 6:

- pěší nástupy na Babu
- zklidnění a bezmotorové zprostupnění uzlu Šárecká – Matějská
- historická silnice přes Jenerálku
- lávka přes Horoměřickou
- propojení nového obytného souboru Top rezidence Šárecké údolí – Horoměřická – Bořislavka
- propojení nového obytného souboru Top rezidence Šárecké údolí s cestou jižně od PP Jenerálka
- propojení Bubeneč – Podbaba podél železničního koridoru
- chráněný přesmyk Jugoslávských partyzánů (náměstí Interbrigády – Nikoly Tesly)
- bezbariérové propojení Krupkovo náměstí – V Sadech
- propojení podél Litovického potoka (Evropská – Ke Dvoru – Džbán)
- bezmotorové propojení v koridoru Kladenské železniční trati
- údolní propojení Evropská – Na Krutci – Horoměřická
- chráněné propojení v koridoru Evropské ulice – stezka pro chodce a cyklisty
- přímé propojení sídliště Dědina a Divoké Šárky
- úpravy cestní sítě na sídlišti Dědina
- revitalizace povrchu cesty podél Šáreckého potoka
- pěší a cyklistické propojení Radimova mezi ulicemi Talichova a Na Větrníku
- bezmotorová promenáda v ulici Pod Kaštany
- bezbariérové bezmotorové propojení Hradčanské s ulicí K Brusce
- propojení Chotkova a Mariánské Hradby
- doplnění pěší vazby přes ulici Milady Horákové
- bezbariérové propojení Slunná – Střešovická
- zlepšení prostupnosti území v okolí bazénu Petynka
- propojení v oblasti Petynky a Šlajferky
- uliční propojení Nad Tejnkou – Tomanova
- napojení na stanici metra Nemocnice Motol
- překonání Bělohorské u OC Kaufland
- propojení Ladronka – Obora hvězda



„kooperace se sousedy“:

- propojení Břevnovského kláštera a Vypichu
- Praha 1 – bezmotorové propojení parku Maxe van der Stoela a Nového Světa
- Středočeský kraj – zlepšení prostupnosti v rámci MÚK Pražského okruhu a ulic Karlovarská a Na Hůrce
- Středočeský kraj – propojení cyklotrasy A 16 a hostivické ulice Nádražní
- Středočeský kraj – propojení cest mezi Nádražní ulicí, Palouky a cesty severně od retenční nádrže Jiviny
- Středočeský kraj – okruh kolem Letiště Václava Havla
- Praha 7 a Praha Troja – Císařský ostrov a pravý břeh Vltavy

Doplňující informace

Podklady

V rámci této studie byly využity zejména následující podklady a literatura:

- vlastní fotodokumentace
- polohopis a výškopis zájmového území, ortofotomapa, územní plán, systém celoměstských cyklotras
<http://www.geoportalpraha.cz/>
- intenzity automobilové dopravy TSK Praha:
<https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/intenzity-dopravy>
- údaje z mapového podkladu katastru nemovitostí – CÚZK:
<http://nahlizenidokn.cuzk.cz/VyberParcelu.aspx>
- obrázkové, mapové a textové podklady a požadavky zadavatele, PD k připravovaným záměrům
- intenzity pohybu:
<http://labs.strava.com/heatmap>
<http://unicam.camea.cz/Discoverer/BikeCounter>
- nehodovost:
<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>
<http://nakole.templ.net/nehody.htm>
- ČSN 73 6110 – projektování místních komunikací
- Zákon 361/2000Sb. + vyhláška 294/2015 Sb.
- Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP (verze 2009/05 + 2010, Cach):
http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_b2a.pdf

Zkratky

HDP	hlavní dopravní prostor (vozovka)
PP	přidružený prostor
JP	jízdní pruh
DZ	dopravní značení
DÚR	dokumentace k územnímu řízení
DSP	dokumentace ke stavebnímu povolení
IAD	individuální automobilová doprava
MHD	městská hromadná doprava
VD	veřejná doprava
IZS	integrovaný záchranný systém (hasiči, záchranná služba, policie)
SSZ	světelné signalizační zařízení
CT	cyklotrasa
V 14	označení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (cyklopruhu)
V 15	nápis na vozovce (například pro označení BUS+cyklo+TAXI pruhu)
V 19	prostor pro cyklisty (na SSZ)
V 20	piktogramový koridor pro cyklisty (cyklopiktokoridor)
C 7	stezka pro chodce
C 8	stezka pro cyklisty
C 9	stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem
C 10	stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem
B 11	zákaz vjezdu všech motorových vozidel

Doplňující informace

Názvosloví

Veřejný prostor je nezastavěná plocha, která je volně přístupná. Odehrávají se v něm společenské aktivity, plní zpravidla funkci dopravní i pobytovou.

Veřejné prostranství je vymezeno zvláštním předpisem (Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích – obecní zřízení). Jsou jím všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.

Pobytová funkce veřejného prostoru zahrnuje především společenské aktivity sloužící k setkávání a komunikaci lidí, případně jejich odpočinku a volnočasovým či pracovním činnostem ve veřejném prostoru.

Dopravní funkce veřejného prostoru zahrnuje především přepravu osob a zboží a s ní spojené činnosti a opatření.

Sdílený prostor slouží společnému pohybu všech nebo vybraných účastníků provozu, kteří se zde mohou bezpečně a rovnoprávně pohybovat bez nutnosti zavádění zvláštních úprav a opatření.

Extravilán je nezastavěné území vně hranic sídel.

Intravilán je souhrnné označení pro zastavěné plochy obcí, popřípadě pro zastavěné plochy a plochy určené k zástavbě.

Vozovka je část pozemní komunikace určená především pro jízdu vozidel, ohraničená zpravidla vodorovnou dopravní značkou č. V 4 Vodicí čára; kde tato značka vyznačena není, je vozovka ohraničena krajnicí anebo jiným optickým nebo stavebním prvkem.

Hlavní dopravní prostor (HDP) je část prostoru místní komunikace tvořená zejména vozovkou a vymezená vnějším okrajem bezpečnostního odstupu.

Přidružený prostor (PP) je část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace.

Cyklista je řidič jízdního kola.

Jízdní kolo je bezmotorové vozidlo.

Pruh pro cyklisty je skladebný prvek šířkového uspořádání komunikace umožňující průjezd jednoho jízdního proudu cyklistů.

Pás pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jednoho nebo více pruhů pro cyklisty.

Pruh pro chodce je skladebný prvek šířkového uspořádání komunikace zajišťující průchod chodců v jedné řadě za sebou.

Pás pro chodce je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jednoho nebo více pruhů pro chodce.

Pás pro chodce a cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určená pro společný provoz chodců a cyklistů.

Cyklopruh (vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v HDP) je integrační opatření ve vozovce určené především pro provoz jízdních kol, označená dopravní značkou IP 20 „Vyhrazený jízdní pruh“ a vodorovným dopravním značením.

Stežka pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určená především pro provoz cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou (C 8a „Stežka pro cyklisty“).

Stežka pro chodce a cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz chodců a cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou: v případě společného pruhu či pásu pro provoz chodců a cyklistů C 9a „Stežka pro chodce a cyklisty“ se společným provozem, v případě oddělených pruhů či pásů pro chodce a pro cyklisty značkou C 10a „Stežka pro chodce a cyklisty“ s odděleným provozem.



Doplňující informace

Piktogramový koridor pro cyklisty

(„cyklopiktokoridor“) vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací. Jedná se o integrační opatření provedené pomocí vodorovného dopravního značení V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“, složeným z piktogramu cyklisty a směrového znaku.

Cyklopruh (ochranný) je integrační opatření provedené pomocí jízdního pruhu, jehož část oddělená příslušnou dopravní značkou podélné čáry přerušované slouží k užití především cyklistům jedoucím v jednom směru a jízdním proudu za sebou a podle okolností i s jinými vozidly. Od roku 2016 jej bude možné po novelizaci zákona 361/2000 Sb. začít vyznačovat, přesné vizuální provedení zatím není závazně stanoveno.

Cyklistická trasa (nebo také cyklotrasa) je stopa v území spojující místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistický provoz. V terénu může být vyznačena orientačním značením.

Vztah jízdních kol k motorové a bezmotorové dopravě:

Segregace (segregační opatření) lze vnímat jako fyzické prostorové oddělení, separaci prostorů; v případě cyklistické dopravy je tento termín užíván pro vztah jízdní kolo – motorové vozidlo

Integrace (integrační opatření) lze vnímat jako sjednocení, resp. sloučení prostorů; v případě cyklistické dopravy je tento termín užíván pro vztah jízdní kolo – motorové vozidlo

Provoz oddělený je dopravně-organizační rozdělení prostoru s vyčleněním samostatné části prostoru pro provoz jízdních kol bez ostatních uživatelů (chodců, vozidel); uživatelé se pohybují „vedle sebe“

Provoz společný je dopravně-organizační sloučení prostoru, kdy jízdní kola nemají žádný (zcela) samostatný prostor; uživatelé se pohybují „společně, tj. za sebou i vedle sebe“

Provoz částečně oddělený, resp. společný přerozdělený je takové organizační opatření v prostoru, které kombinuje oddělený a společný provoz ve vztahu k různým účastníkům provozu (uživatelům, vozidlům...)

provoz:	segregační opatření:	integrační opatření:
oddělený	samostatná stezka pro cyklisty (C8a) a stezka chodce a cyklisty (C10a)	samostatné cyklopruhy ve vozovce (IP20 + V14, IP19 + V14...)
částečně oddělený	C9a + barevně/povrchem odlišné pásy (vymezené části plochy s provozem pěší+cyklo od ploch pouze pro chodce, popř. nevidomé)	vyhrazené BUS+cyklo+TAXI pruhy (oddělení od ostatních vozidel) víceúčelové jízdní pruhy (oddělení min. od osobních vozidel)
společný přerozdělený	C9a + zmenšené piktogramy cyklisty (naznačení koridoru průjezdu cyklistů)	piktogramové koridory pro cyklisty V20, umístěné pro vzájemné míjení (jízda „společně vedle sebe“)
společný	stezka pro chodce a cyklisty (C9a)	piktogramové koridory pro cyklisty V20, umístěné pro naznačení pohybu (jízda „za sebou“ po směru v úzkém JP, „proti sobě“ v cykloobousměrkách apod.)

Městská
část
Praha

6

