



KONCEPT v. 03



KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY MČ PRAHA 20 HORNÍ POČERNICE



TEXTOVÁ ČÁST



POŘIZOVATEL / OBJEDNATEL

Městská část Praha 20

se sídlem: Městská část Praha 20, Jívanská 647
193 21 Praha – Horní Počernice

ZPRACOVATEL

Ing. Květoslav Syrový

se sídlem: Sušická 28/850, Praha 6, 160 00

březen 2016

OBSAH

A. ODŮVODNĚNÍ

- A.1 Zadání
- A.2 Soupis podkladů a průzkumů
- A.3 Cíle a smysl podpory rozvoje cyklistické dopravy
- A.4 Rozbory a analýzy – východiska pro návrhy
- A.5 Širší vztahy
- A.6 Koordinace
- A.7 Vypořádání připomínek

B. NÁVRHOVÁ ČÁST

- B.1 Návrhy
- B.2 Akční plán
- B.3 Financování
- B.4 Práce s dokumentem

C. METODICKÁ ČÁST

SEZNAM PŘÍLOH

- 01 ŠIRŠÍ VZTAHY - STAV
- 02 ANALÝZA ÚZEMÍ A CÍLŮ
- 03 ANALÝZA - DOPRAVA
- 04 ŠIRŠÍ VZTAHY – NÁVRH
- 05 NÁVRH KORIDORŮ DLE VÝZNAMU
- 06 NÁVRH KORIDORŮ DLE DOPRAVNÍHO REŽIMU
- 07 NÁVRH DOPRAVNÍHO REŽIMU VE VNITŘNÍ OBLASTI PRAHY 20

NÁZVOSLOVÍ

- **Veřejný prostor** je nezastavěné místo, které je volně (bezplatně) přístupné všem lidem k veřejnému používání. Odehrávají se v něm společenské aktivity, plní zpravidla funkci dopravní i pobytovou.
- **Veřejné prostranství** je zejména náměstí, tržiště, silnice, místní komunikace, park a veřejná zeleň, jakož i další prostory přístupné každému bez omezení (výjimečně s časovým omezením).
- **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, jejich forma velmi závisí na intenzitě a skladbě jednotlivých druhů dopravy v daném místě.
- **Sdílený prostor** je vhodné uspořádání veřejného prostoru, ve kterém je primárním cílem dosažení dobrovolné změny chování všech účastníků provozu tak, aby byly zrovnoprávněny všechny druhy dopravy (*nizozemský dopravní inženýr Hans Monderman*).
- **Extravilán** je nezastavěná část obce, resp. nezastavěná část jejího katastrálního území.
- **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 „vodicí čára“; kde tato značka vyznačena není, je vozovka ohraničena krajnicí anebo jiným optickým nebo stavebním prvkem.
- **Hlavní dopravní prostor** (dále také HDP) je část prostoru místní komunikace, u komunikací funkčních skupin A, B a C s postranními obrubníky vymezená vnějším okrajem bezpečnostního odstupu, u komunikací bez postranních obrubníků vymezená šířkou mezi vodicím anebo záchytným bezpečnostním zařízením, u komunikací bez těchto zařízení vymezená šířkou koruny komunikace.
- **Přidružený prostor** (dále také PP) je část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace (uliční čára apod.) Je využíván zejména bezmotorovou dopravou, resp. dopravou v klidu (ČSN 73 6110).
- **Integrační opatření (integrate)** je soubor dopravních opatření, která mají zajistit bezpečný společný pohyb s ostatními uživateli pomocí vhodného zvýraznění průjezdu jízdních kol. Mezi integrační opatření se počítají např. i cyklopruhy, které přerozdělují společný prostor – vozovku. Integrate zajišťuje zpravidla plošnou obsluhu území.
- **Segregační opatření (segregace)** je soubor opatření resp. fyzického uspořádání, který má zajistit v co největší míře oddělení provozu od ostatního (např. stezky a pásy pro cyklisty v přidruženém prostoru apod.) a který má zajistit vytvoření základní sítě tzv. „chráněných“ cest, resp. cyklotras. Segregace má zpravidla význam pro rekreaci, v některých úsecích může být doplněna integračními prvky.
- **Cyklistická trasa** (nebo též „cyklotrasa“) je směrově značený průjezd územím, který usnadňuje cyklistům orientaci, přičemž neurčuje dopravní režim (trasa může být vedena jakýmkoliv územím, tj. po všech pozemních komunikacích i mimo ně, kde je provoz cyklistů dovolen, resp. kde není zakázán).

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- **Pás pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více jízdnic pruhů pro cyklisty.
- **Pás / pruh pro chodce** je část pozemní komunikace určená pro pohyb chodců.
- **Pás pro chodce a cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část určená pro společný pohyb chodců a cyklistů.
- **Stezka pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část určená především pro provoz cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou (č. C 8a „Stezka pro cyklisty“).
- **Stezka pro chodce a cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz chodců cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou:
 - v případě společného pásu pro provoz chodců a cyklistů č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno se společným provozem),
 - v případě odděleného pruhu/pásu pro chodce a pruhu/pásu pro cyklisty značkou C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno s odděleným provozem).
- **Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (VJP) ve vozovce v hlavním dopravním prostoru** je část vozovky určená především pro provoz cyklistů a označená dopravní značkou č. IP20 „Vyhrazený jízdní pruh“. Ve vozovce je to nejvyšší možný způsob ochrany. Tento pruh smí jiná vozidla použít jen výjimečně.
- **Jízdní pruh pro cyklisty / ochranný pruh** je jízdní pruh, jehož část oddělená příslušnou dopravní značkou podélné čáry přerušované, slouží k užití především cyklistům jedoucím v jednom směru a jízdním proudem za sebou a podle okolností i s jinými vozidly.
- **Piktogramový koridor pro cyklisty** (nebo také „cyklopiktokoridor“) vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací, při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů. Je vyznačen příslušným vodorovným dopravním značením č. V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“, složeným z piktogramu cyklisty a směrového znaku. Platí zde obecná práva a povinnosti.

SEZNAM ZKRATEK:

<i>RHMP</i>	<i>Rada hl. m Prahy</i>
<i>MHMP</i>	<i>Magistrát hl. m. Prahy</i>
<i>KCD RHMP</i>	<i>Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu</i>
<i>HP</i>	<i>Horní Počernice</i>
<i>ČM</i>	<i>Černý most</i>
<i>CČM</i>	<i>Centrum Černý most</i>
<i>MČ P-14</i>	<i>Městská část Praha 14</i>
<i>MČ P-20</i>	<i>Městská část Praha 20</i>
<i>SČK</i>	<i>Středočeský kraj</i>
<i>GIS</i>	<i>geografický informační systém</i>
<i>EV</i>	<i>mezinárodní cyklotrasa eurovelo</i>
<i>KČT</i>	<i>Klub českých turistů</i>
<i>MUK</i>	<i>mimoúrovňová křižovatka</i>
<i>OK</i>	<i>okružní křižovatka</i>
<i>ul.</i>	<i>ulice</i>
<i>PB</i>	<i>plošná bariéra</i>
<i>LB</i>	<i>liniová bariéra</i>
<i>BB</i>	<i>bodová bariéra</i>



KONCEPT 03



A. ODŮVODNĚNÍ – TEXTOVÁ ČÁST

A.1 ZADÁNÍ

- Koncepte bude zpracována v širších souvislostech s regionem / Prahou / SČ krajem / sousedními MČ
- Předpokladem aktuálnosti dokumentu je jedno územně plánovací období, tj. 4-6 let
- Předběžná struktura výstupu: se předpokládá tato:
 - Popisná, tj. textová a obrazová část (fotodokumentace)
 - Grafická část
 - Přehledné a celkové situace širších vztahů a současného stavu
 - Analýzy a rozборы
 - Návrhová část (celkové situace případně detaily, vzorové řezy)
 - Metodická část - vzorová řešení
 - Akční plán přípravy (návod k použití pro MČ)

1. fáze KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

- zadání a podklady - vytvoření potřebného podkladu pro výstup (zajištění vstupních podkladů, digitalizace dat, katastr nemovitostí, technická mapa, vrstevnice, příp. další dostupná data GIS), potřeby a okrajové podmínky, územní vlivy současné a výhledové,
- průzkumy - zjištění širších vztahů a vazeb na okolní území, terénní průzkumy, fotodokumentace, potenciál, potřeby a problémy, bariéry
- rozborů - analýza přínosů, silných a slabých stránek, příležitosti a hrozby, dále účel využití a potřeby, zajímavosti a cíle v území, odůvodnění pro návrhy
- návrhy s jejich popisem
- projednání konceptu
- prezentace

2. fáze AKČNÍ PLÁN PŘÍPRAVY

- Další územní a technické **podmínky** pro návrh (nehodovost, intenzity, územní rozvoj), koordinace s jinými záměry (správa a údržba komunikací, rekonstrukce, jiné záměry ovlivňující návrhy)
- **Návrhy** opatření v širším území (logické návaznosti: čtvrtě, město, aglomerace, kraj, region, místní a mezinárodní trasy / KČT), návrh řešení v preferovaných koridorech včetně prověření majetkoprávních vztahů. Vzorové příčné řezy, vzorová řešení, legislativní souvislosti. Součástí bude i jednoduchá metodika (v konceptu zatím pouze formou prezentace).

VÝSTUPY

- čistopis koncepte (6 pare – tisky)
- prezentace
- DVD

A.2 SOUPIS PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

- digitální katastrální mapa
 - digitální polohopis – technická mapa
 - polohopis ortofoto (vše IPR)
-
- platný územní plán (IPR)
 - systém cyklotras hl. m. Prahy 2012 (IPR)
 - strategie MČ P20
 - dostupné územně analytické podklady
 - známé a dostupné územně rozvojové studie, záměry, akční plán přípravy a zásobník projektů
 - akční plán MČ P20
 - heatmap (teplotní mapa cyklistické dopravy - intenzity)
 - pocitová mapa MČ Praha 20
 - mapové servery a oficiální dostupná data o infrastruktuře pro cyklisty
 - nehodovost PČR, www.jdvm.cz

Dále byly provedeny průzkumy: průběžně červenec až listopad vč. pořízení fotodokumentace.

V souvislosti se sběrem podkladů proběhlo několik jednání za účasti paní starostky.



Cyklostezka z Klánovic do Horních Počernic

A.3 CÍLE A SMYSL PODPORY ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

A.3.1 SMYSL KONCEPCE

Smyslem koncepce cyklistické dopravy v Horních Počernicích je nejen podpora řešení pro účely rekreace či turistiky prostřednictvím jízdního kola, ale i podpora možností dopravy na kole i (v rámci území či za jeho hranice) za každodenními cíli.

Pro účely tvorby a koordinace takových opatření pro cyklisty, které budou ve výsledku hodnotné, smysluplné, bezpečné a z hlediska dopravy konkurenceschopné, je třeba v rámci nějakého strategického dokumentu uceleným způsobem:

- definovat potřeby, potenciál, překážky a problémy
- zjistit výchozí stav, výchozí podmínky, tj. odůvodnění pro návrhy
- určit cíle a možnosti posílení pozice cyklistické dopravy
- navrhnout vzájemně související opatření, která budou koordinovaně a postupně realizována
- naznačit věcně časovou osu postupných realizací formou jednoduchého akčního plánu přípravy.

Smyslem koncepce cyklistické dopravy je vytvořit ucelený přehled o veškeré infrastruktuře v řešeném území, definovat vhodné řešení z hlediska interakce provozu jízdních kol a ostatních druhů dopravy. Další význam koncepce spočívá v tom, že pokud se s ní aktivně pracuje, stane se vodítkem a současně návodem k použití, jak dosáhnout cíle v podobě nabídky bezpečné obsluhy co největší plochy řešeného území pro účely dopravy prostřednictvím jízdního kola, ať už se jedná o rekreaci či dopravu.

Formálním výstupem koncepce je rámcové, resp. ideové řešení, jehož základy čerpají z poznatků v místě a zkušeností zpracovatele. Rámcové prověření prostorových možností a odhad ceny, resp. reálnost záměr nejen zrealizovat, avšak též finančně zajistit je zásadní kritériem, resp. podmínkou pro všechna navrhovaná řešení. Podrobná řešení a prověření přesného uspořádání nelze v koncepci očekávat, těmi se budou zabývat navazující a samostatné záměry, které mají být ve vzájemných souvislostech právě díky koncepci. Jednotlivě a postupně v logických celcích realizované záměry pak budou postupně tvořit ucelené části sítě komunikací přívětivých pro jízdu na kole včetně veškerého vybavení. Míra a množství realizací závisí na dopravní politice a každoročního rozpočtu na část „doprava – cyklistická doprava“. Ne všechny realizace jsou však závislé na samostatných investicích, mnohdy se jedná o opatření v rámci jiných staveb (viz kapitola koordinace).

Tento dokument se zabývá jednak analýzou, jednak návrhem a jednak má za úkol definovat první koordinované kroky, díky nimž budou postupně připravovány a realizovány nové úpravy zlepšující pohyb Horními Počernicemi na jízdním kole. Koncepce slouží dále i jako informace či jako územně analytický podklad pro řešení provozu cyklistů v konkrétním místě území Prahy 20. Jakýkoliv záměr, ať už fyzické osoby, developerský záměr či záměrů městských či státních institucí (TSK, OTV MHMP, OSI MHMP, ŘSD, SŽDC ad.), který upravuje vztahy či infrastrukturu ve veřejném prostoru, znamená i dotčení provozu jízdních kol, ať už současného anebo potenciálního.

Koncepce pracuje se základní tezí, že dopravní infrastruktura, která nenabízí bezpečná a kvalitní, tedy konkurenceschopná opatření pro cyklistickou dopravu, není ani cyklisty zabydlena, tj. potenciální cyklisté do místa cíle volí buď jinou trasu či jiný dopravní prostředek. Z toho vyplývá, že navrhování infrastruktury čistě dle současného pohybu cyklistů v území není vhodný přístup a sledování podrobných intenzit není ani součástí zadání, neboť se jedná pouze o jedno z orientačních kritérií, které není odp. způsobem

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

vypovídající. Taktéž nehodovost je pouze orientační doplňující kritérium. V rámci analýz jsou sledovány směry a logické pohyby cyklistů, avšak protože vyplývají z běžných potřeb dosažení jednotlivých cílů v území a odvíjí se právě od přívětivosti infrastruktury pro jízdu na kole, není toto sledování objektivně kvantifikováno, neboť se jedná o nepotřebný a v případě (ne)navrhování opatření pro cyklisty leckdy zavádějící údaj. **Území, do kterého není zapovězen přístup chodcům ani cyklistům, má být přívětivé i pro cyklisty a znamená nabídku co nejvyššího množství komunikací přívětivých pro jízdu na kole, ať už se jedná o místní či sběrné komunikace.** Právě podél sběrných komunikací (které mají z hlediska základních funkcí města fungovat především jako městské třídy – v Horních Počernicích je to právě ul. Náchodská) se totiž zpravidla nachází mnohé cíle, do kterých směřují taktéž lidé na jízdách kolech.

Tento dokument přistupuje k řešení cyklo dopravy tak, že v Horních Počernicích nejsou uvažována řešení pouze v liniích (jak a kudy cyklisty provést územím po vyznačených trasách), avšak nutné je přidat další rozměr – tj. řešit veškerý pohyb v řešeném prostoru plošně a plošně tak i obsloužit – řešit celé území Horních Počernic.



*ulice Jívanská, která svým charakterem zapadá do celé zklidněné oblasti
(pohled od ul. Běluňská k ul. Náchodská)*

A.3.2 CÍLE ŘEŠENÍ

Horní Počernice mají velký potenciál být přívětivé pro jízdu na kole nejen v okrajových částech navazujících na možnosti rekreace, ale za předpokladu nabídky bezpečnějšího soužití s ostatními druhy dopravy a zajištěním zázemí může dojít i k dalšímu nárůstu provozu jízdání kol. Nabídka udržitelné mobility v oblasti, jejíž součástí je i cyklistická doprava, znamená více cest vykonaných na krátké a střední vzdálenosti pomocí chůze a jízdy na kole, na delší vzdálenosti pak v kombinaci s veřejnou dopravou. Ubývá tak cest vykonaných prostřednictvím automobilu a tím se snižují i všechny negativní vlivy související s nadužíváním motorových vozidel. Vhodným příkladem je např. dopravování dětí do škol. Přestože nemají rodiče cestu kolem školy ve směru svého zaměstnání, kam kupříkladu cestují automobilem, raději zvolí společnou cestu s dětmi do školy autem, místo toho, aby se děti dopravovaly samy. Zpravidla je důvodem nebezpečnost provozu v ranní špičce v okolí školy. Toto nebezpečí však vyplývá právě z tohoto přístupu rodičů a v okolí škol jsou dětem

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

nebezpeční mnohdy jejich vlastní rodiče. Platí, že čím kvalitnější infrastruktura pro chůzi, jízdu na kole či prostřednictvím veřejné dopravy bude (a tedy i bezpečná, konkurenceschopná, relativně levná a celkově tedy atraktivní), budou se děti dříve pohybovat nezávisle na rodičích a tedy je nebudou muset vozit automobily až před školu. Stejně tak to platí o dosažitelnosti jiných cílů a volby druhu dopravy v rámci celého území. Stále je však řeč o krátkých a středních vzdálenostech, bez potřeby převážet náklad apod. Jedná se o cesty, které lze vykonat i bez větší námahy bez automobilu. Ambicí není vše a vždy přizpůsobit pouze cyklistům, avšak nastavit takové podmínky, ve kterých budou všechny 4 základní druhy dopravy v souladu a jeden nebude převyšovat jiný. Jedině takovým přístupem lze očekávat i změnu dopravního chování ať už se jedná o volbu druhu dopravního prostředku anebo chování vůči ostatním účastníkům v jednotlivých situacích.

Plošné řešení znamená:

- doplnit síť značených páteřních a hlavních tras, které slouží jako sběrnice, tj. nejen pro účely rekreace a doporučení průjezdu územím v relativně bezpečné stopě vybraným směrem (značené cyklotrasy slouží především jako sběrnice v území s potenciálem nabídky kvalitnější infrastruktury pro cyklisty v této stopě a současně slouží pro návštěvníky či místa neznalé jako průvodce bezpečného průjezdu územím) ale taktéž vymezit prostor či koridor s vyšší mírou ochrany každodenních cyklistů v základních poptávaných směrech,
- všechny komunikace (vyjma rychlostních či účelově zapovězených provozu jízdních kol), mají zajišťovat bezpečný provoz všech účastníků provozu, neboť právě i na tyto komunikace směřují cíle či trasy cest anebo naopak právě zde lidé žijí a svou cestu tomto místě začínají. Celá cesta se mnohdy skládá z jednotlivých úseků, tj.:
 - v okolí domova se zpravidla jedná o obytné území, sídliště apod., kde lze očekávat síť místních komunikací
 - na střední vzdálenosti se již předpokládá zdolání i některých sběrných komunikací či řešit paralelní průjezd územím
 - cesty chráněnými koridory mimo zástavu slouží zpravidla již k vlastnímu pohybu v krajině (rekreace) či se může jednat o přesun mezi jednotlivými sídly, předtím je však třeba překonat výše uvedené území.

Výše uvedené skutečnosti se mnohdy při plánování cyklistické dopravy opomíjí – infrastruktura není pouze o stezkách mimo zástavbu a provoz – cyklisté se na tyto komunikace musí nejprve nějak dostat a v zástavbě zpravidla již není prostor pro samostatnou komunikaci pro cyklisty. Konceptce nabízí řešení vhodné právě pro MČ Prahu 20 a tím je postupné plošné zklidnění vnitřní zóny HP pomocí obytných zón a zón 30. Hrozbou je nejednotnost či nesystémové řešení v podobě vymezování hlavních ulic s dovolenou rychlostí 50 km/h.

- vybavit celou komunikační síť odpovídajícím a vhodným zařízením, které podporuje funkci cyklistické dopravy a bez kterých se nelze obejít (bezpečné stojany, infopanely s mapami, odpočívky + sezení atd.)

A.4 ROZBORY A ANALÝZY - VÝCHODISKA PRO NÁVRH

A.4.1 ANALÝZA POTENCIÁLU A HROZEB

Potenciálem pro jízdní kola v HP je především:

- relativně rovinaté území HP
- MČ Praha 20 je město krátkých vzdáleností (rychlá dosažitelnost všech potřebných institucí, atd.)
- vysoký počet komunikací jsou místní s relativně nízkým provozem automobilové dopravy
- mnoho cílů se nachází mimo sběrné komunikace na místních komunikacích a lze je tedy dosáhnout v rámci této sítě anebo s relativně krátkými zajíždkami - již dnes lze sledovat vyšší intenzity každodenních cyklistů
- v rámci HP a jeho blízkého okolí se nachází v podstatě všechny nezbytné cíle uspokojující širokou škálu potřeb
- železniční napojení je v podstatě ve středu MČ a centrum Prahy je dosažitelné

Hrozbou pro provoz jízdních kol v HP je především:

- několik sběrných komunikací s intenzivním provozem, které se někteří současní i cyklisté vyhýbají, anebo právě kvůli nim nezvolí jízdní kolo jako dopravní prostředek,
- izolovanost a oddělení území bariérami v podobě velkých dopravních staveb nepřístupných provozu jízdních kol (R1,D11, železniční trať) a areálů (severně od žel. tratě)
- absence opatření pro cyklistickou dopravu, resp. nízká kvalita současné infrastruktury, která nenabízí odpovídající atraktivitu tohoto druhu přepravy
- zanedbaná údržba infrastruktury (nejen pro cyklisty)
- řešení podporující atraktivitu automobilové dopravy

A.4.2 ANALÝZA CÍLŮ / ROZBOR ÚZEMÍ

MČ Praha 20 vznikla během 20.století propojením několika původních sídel a statků (**Chvaly, Svěpravice, Čertousy, Horní Počernice a usedlost Xaverov**). V některých z nich se zachovaly místní centra či vznikla nová mezi nimi. Do těchto míst a vzájemně mezi nimi směřují cesty místních i návštěvníků samozřejmě i v současnosti a lze předpokládat poptávku po jejich dosažení i prostřednictvím jízdního kola.

Vedle historický daných center jsou zde novodobá, která vznikla umístěním institucí, škol, obchodů mezi novou zástavbou pro bydlení. Největším takovým centrem dění mimo historické původní jádra je:

- **okolí ZŠ Ratibořická, ZŠ Chodovická** a Gymnázium Chodovická, u kterých nejsou jen školy, avšak probíhají i další školní i mimoškolní aktivity (DDM, ZUŠ).
- **okolí žel.st.Horní Počernice.**

Liniově pak funguje jako obchodní třída především **ul. Náchodská**, avšak ta je zatížena takovým množstvím automobilové dopravy, že mnohé tato ulice kvůli nepříjemnému prostředí cíle na Náchodské mohou odradit, což platí rozhodně pro potřeby obsluhy území na jízdním kole (pro cyklisty). Přesto se tudy mnozí cyklisté pohybují.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Koncepce pracuje s jednoduchým zanalyzováním nejdůležitějších poptávaných směrů z hlediska cyklistické dopravy, které se však nijak neliší od směrů i pro ostatní druhy dopravy, pouze jsou zde navíc směry:

- propojení do oddechových a rekreačních oblastí
 - **Xaverovské rybníky a Xaverovský háj**
 - **Klánovický les** (dále na Českobrodsko)
 - **Přírodní park Klánovice Čihadla (jižní část Prahy 14, Hostavice a okolí, okolí Rokytky)**
 - **Dolní Počernice (okolí Počernického rybníku)**, dále na Říčansko a Ladův kraj
 - **okolí Satalic a Vnoře**
 - **směr Jenštejn a Dřevčice (přes Radonice)**
 - **směr Polabí přes Zeleneč**
- propojení do sousedních MČ a dalších sídel mimo komunikace s motorovou dopravou
 - **stezka pro cyklisty do Klánovic**
 - **cesty přes Xaverovský háj do Běchovic**

Dle výše uvedeného lze určit základní poptávané směry i pro jízdu na kole, které jsou pak dále doplněny o další cíle v území mimo tato přirozená centra (viz níže).

A.4.2.1 Zajímavosti a cíle v území, historické a kulturní objekty, památky

- Chvaly - Chvalský zámek, kostel sv. Ludmily a podhradí, vč. Chvalského lomu
- Svěpravice – Baroňák a kaplička s návsí
- Hornopočernická náves, barokní kaplička Sv. Jana Nepomuckého a Hornopočernický zámeček
- Dvůr Čertousy se zámečkem a okolí, Podsyrovský rybník
- Svěpravický rybník – Koupaliště a Xaverovský háj
- Prameniště Svěpravického potoka
- Okolí Starých rybníků (Xaverovská rybníky)
- Vzpomínka na Václava Havla
- Památník obětem 2. svět. války
- Přírodní divadlo
- Divadlo Pohoda
- KC Domeček
- a další ...

Výše uvedené cíle jsou potenciálem pro místní rekreaci a oddech, resp. pro návštěvníky z blízkého či vzdálenějšího okolí.

A.4.2.2 Školy

- | | |
|------------------------------------|--|
| • ZŠ a MŠ Stoliňská | relativně malá spádová oblast – dobrý potenciál pro kolo |
| • ZŠ a MŠ Chodovická | relativně malá spádová oblast – dobrý potenciál pro kolo |
| • ZŠ Ratibořická | relativně malá spádová oblast – dobrý potenciál pro kolo |
| • ZŠ a MŠ Spojenců | relativně malá spádová oblast – dobrý potenciál pro kolo |
| • ZŠ a MŠ praktická – speciální | větší spádová oblast – nižší potenciál pro kolo |
| • Gymnázium Chodovická | větší spádová oblast – nižší potenciál pro kolo |
| • SOŠ, ZUŠ, DDM | spádová oblast HP a okolní MČ + obce |
| • MŠ U dráčka | relativně malá spádová oblast – dobrý potenciál pro kolo |
| • MŠ U rybníčku | relativně malá spádová oblast – dobrý potenciál pro kolo |
| • Evangelikální teologický seminář | |

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- Střední škola pro administrativu EU, Lipí 1911

Školy jsou vzhledem ke spádovosti a tedy relativně krátkým vzdálenostem mezi domovem a školou důležitým potenciálem pro jízdu na kole od malých dětí (jízda v doprovodu rodičů) až po samostatné dopravování starších dětí. Po škole mnohdy děti směřují za dalšími aktivitami, což je právě další potenciál pro rychlejší dosažení dalších cílů v podstatě nezávislým způsobem a relativně rychle. Důležitá je možnost bezpečného celodenního odkládání kol nejen pro děti, ale i učitele a zaměstnance škol.

A.4.2.3 Instituce, církev a zdravotnictví

- úřady MČ (Jívanská, Mezilesí)
- Kostel sv. Ludmily
- Evangelická církev metodistická
- Církev bratrská
- Husův sbor, Husitská církev
- Pražský Tyranus hall – Sbor církve bratrské
- a další ...

A.4.2.4 Sport

- např. TJ Sokol
- SC Xaverov, Horní Počernice
- Tenis Ve Žlábku - Otovická
- a další hřiště ...

A. 4.2.5 Služby, obchody, restaurace a pohostinství

- vedle běžných cílů je tu i certifikace kvality služeb ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů, poskytujících perfektní zázemí pro vás i vaše kola.
Cyklisté vítání
 - Hotel Čertousy
- Prodejny a servis kol
 - Cyklo Počernice – Náchodská 708
 - Coinco sport – Otovická 408
 - Bikeranch – Křovinovo nám. 6
 - Veloservis Majer – Božanovská 74
- Oblečení a vybavení
 - Cyklostein – Náchodská 806

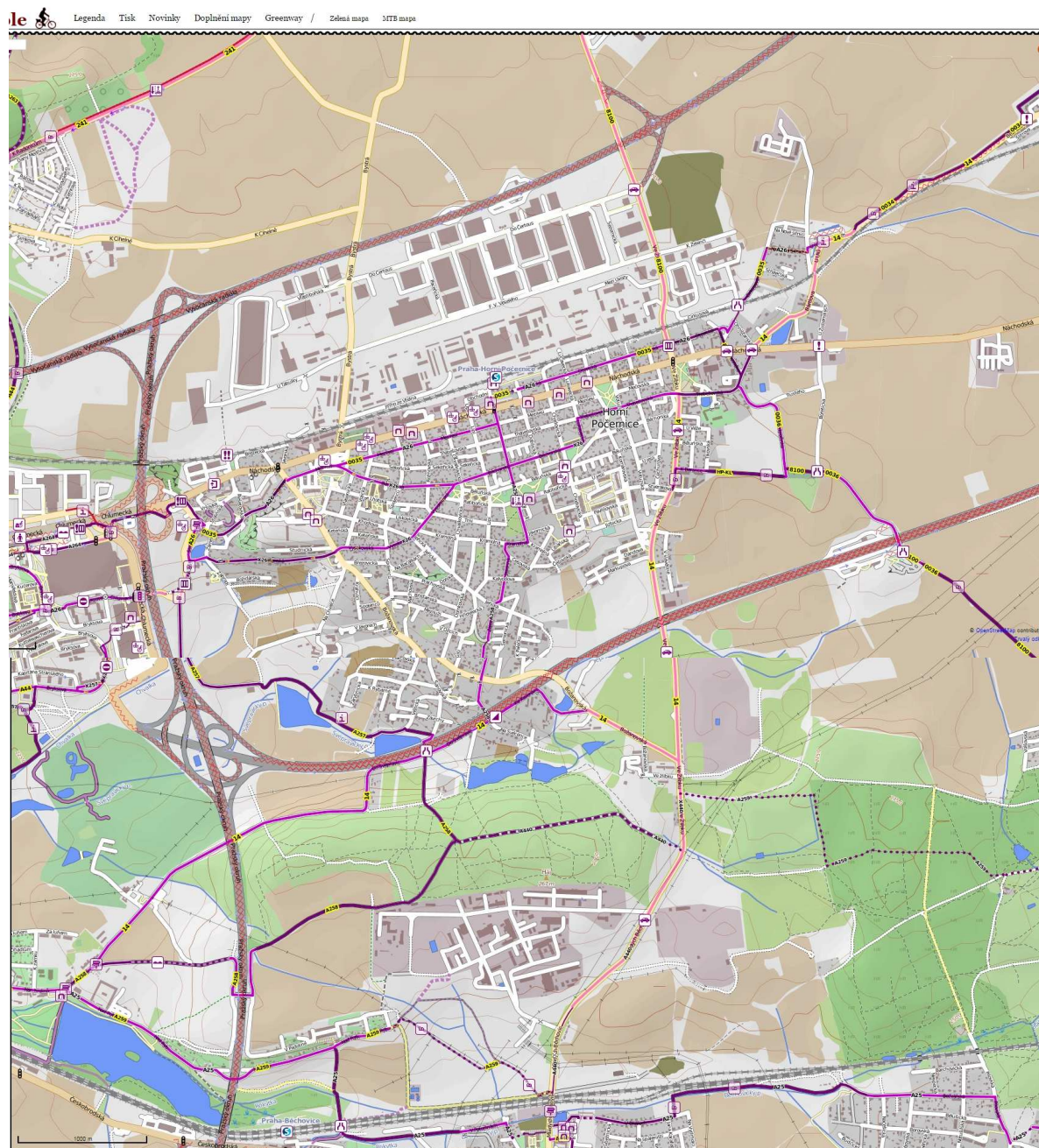
A.4.3 ANALÝZA SOUČASNÉ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY



Cyklomapa celoměstského systému hl. m. Prahy 2015 (2015)

Cyklomapa hl.m. Prahy zobrazuje **reálný stav**, tj. v terénu vyznačené trasy a současně opatření pro cyklisty i mimo směrově značené trasy. Čárkovanou čarou jsou vymezeny **doporučené průjezdy územím**, které nejsou v terénu nijak značeny – pouze v mapách, tedy virtuálně. Pokud jsou trasy (fialově) lemovány zeleně, jedná se o cyklostezky či oddělený provoz od motorového, pokud červeně, jedná se o integrační opatření ve vozovce (cyklopruhy, cyklopiktokoridor a cykloobousměrky). Červené plné (značené) i přerušované (doporučené) linie zobrazují úseky s intenzivním provozem motorové dopravy.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



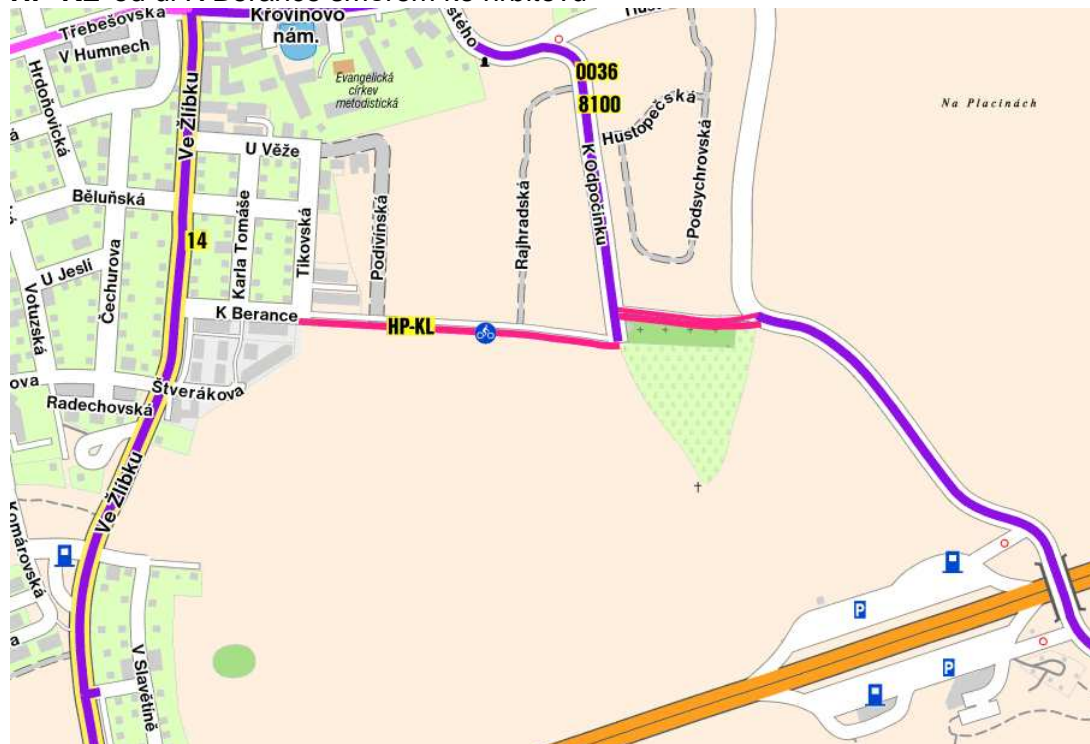
uživatelská mapa - prahounakole.cz

Dalším zdrojem informací o využívané infrastruktuře je uživatelský web prahounakole.cz, který zobrazuje nejen současný stav, ale veškerou infrastrukturu a jde do větších podrobností oproti cyklomapě MHMP. Zobrazuje i místa se stojany, popisuje nebezpečná místa a pomocí interaktivní mapy zobrazuje i návody k průjezdům složitějších uzlů či oblastí či fotografie z kritických míst a křížení.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Následuje výčet současné infrastruktury pro provoz cyklistů**STEZKY PRO CYKLISTY**

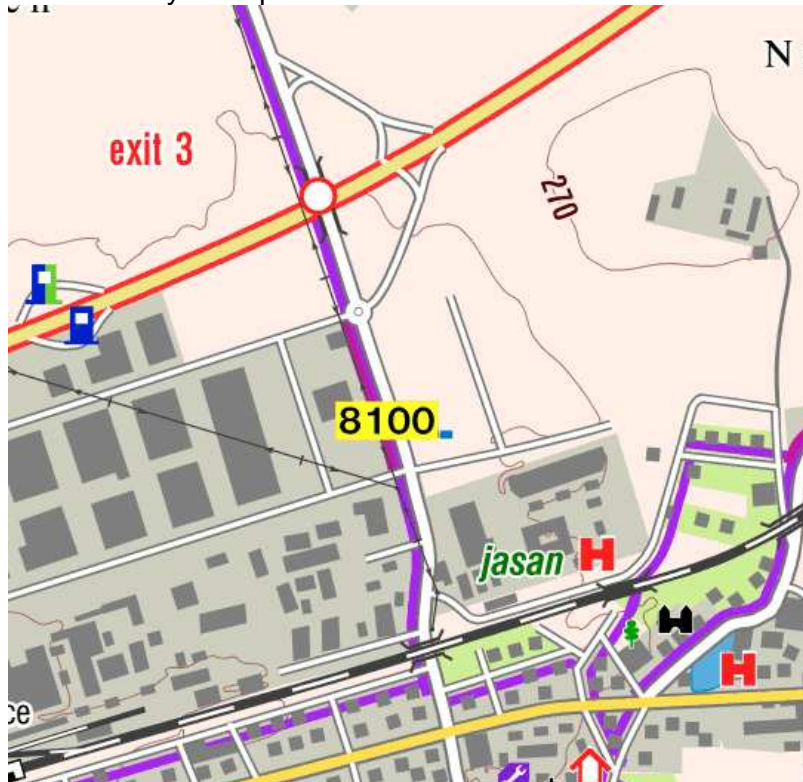
Jsou dnes pouze v místech mimo zástavbu. Bohužel nenabízí legální pohyb chodců, což není vhodné, neboť společný pohyb chodců s cyklisty je v krajině naopak žádoucí.

**HP-KL od ul K Berance směrem ke hřbitovu****8100 / HP-KL / 0036 most Beranka u tvrze Hummer - Klánovice**

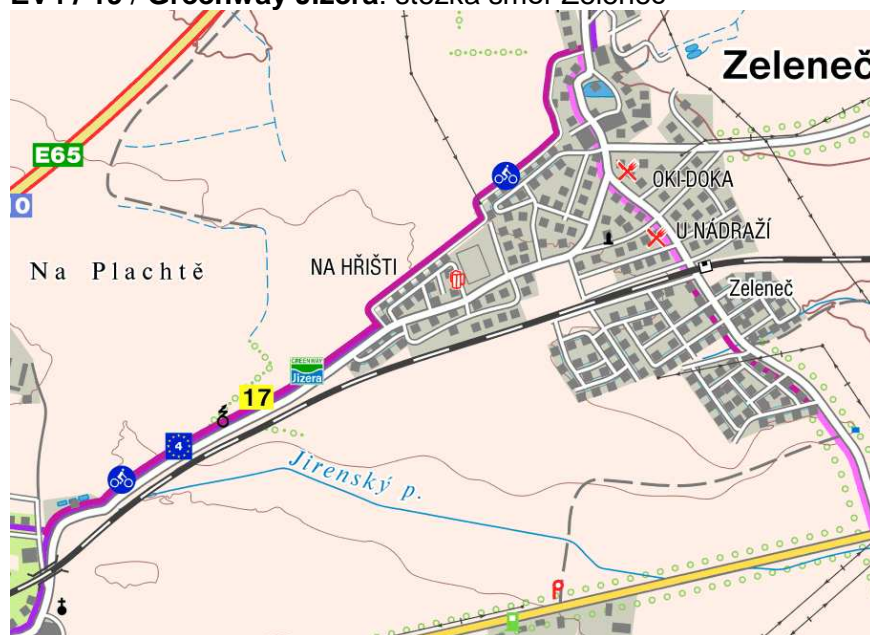
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

STEZKY PRO CHODCE A CYKLISTY

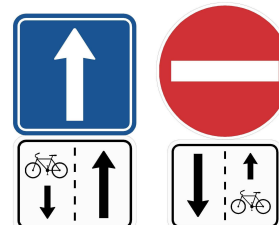
Jedná se o provoz cyklistů a chodců po samostatné komunikaci mimo automobilovou dopravu. Společný provoz vyžaduje vzájemnou ohleduplnost.

**Část ul. Vrchovinská od ul. Stoliňská****A257** podél Xaverovských rybníků**8100** krátký úsek podél komunikace Ve Žlábku mezi ul. F.V. Veselého a Do Čertous

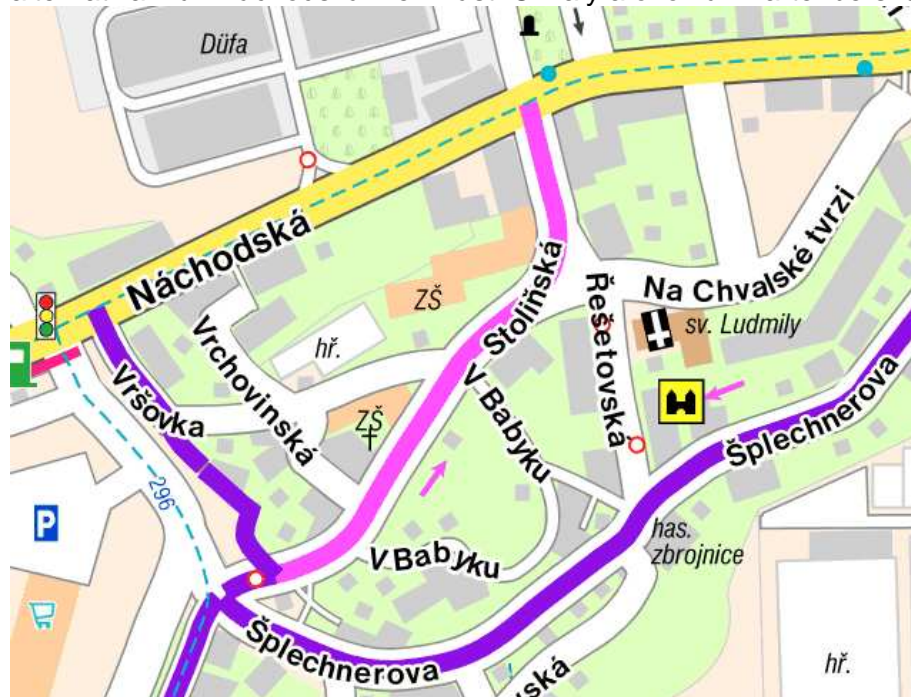
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

EV4 / 19 / Greenway Jizera: stezka směr Zeleneč**CYKLOBOUSMĚRKY**

Jejich smyslem je zachování obousměrného provozu jízdních kol tam, kde byl provoz jinak zjednosměrněn ať už z důvodu regulace tranzitu, šířkových poměrů vč. parkování či zvýšení kapacity parkování. Vodorovné značení nemusí být provedeno za předpokladu, že se jedná o zklidněnou oblast (zóna 30 apod., obytná zóna atd.)



Stoliňská byla vyznačena v rámci bezpečných cest do školy, v úseku podél ZŠ a jako alternativa k ul. Náchodská mezi částí Chvaly a okolí ul. Hartenberské směr ČM.



Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

CYKLOPIKTOKORIDOR

Území HP je nyní bez cyklopiktokoridorů.

VYBAVENÍ

Infopanely, sezení a odpočívky jsou umístěny pouze sporadicky, především u úseků cyklostezek významnějších cyklotras, např.:

- V ul. U Úlů směr Zeleneč (EV4)
- Chvaly
- Xaverovské rybníky (A440)
- Stezka do Klánovic (8100)
- ...

STOJANY PRO JÍZDNÍ KOLA

Postupně jsou osazovány kvalitní, bezpečné stojany pro jízdní kola, které umožňují uzamykaná za rám kola, resp. kolo o stojan opřít. Historické kolostavy, které je nutno postupně nahrazovat kvalitními městskými. V krajině (mimo zástavbu) zpravidla lidé svá kola neopouští, takže tyto stojany nejsou nutné. I u odpočívky lze kola odložit na zem, mohou se však provést např. dřevěné rámy pro opření kola s bagáží, či pro kolo, které je opatřeno dětskou sedačkou.

Níže je uveden stav k únoru 2016

Městské stojany typu U:

- | | |
|---------------------------|------------------|
| - FZŠ Chodovická | 4 ks (pro 8 kol) |
| - východní hřbitov | 4 ks (pro 8 kol) |
| - Chvalský zámek | 4 ks (pro 8 kol) |
| - ZŠ Ratibořická ul. | 30 ks (60 kol) |
| - Nádraží Horní Počernice | 10ks (20 kol) |
| - MŠ Chodovická | 10 ks (20 kol) |

Další (+ jiné) stojany, např.:

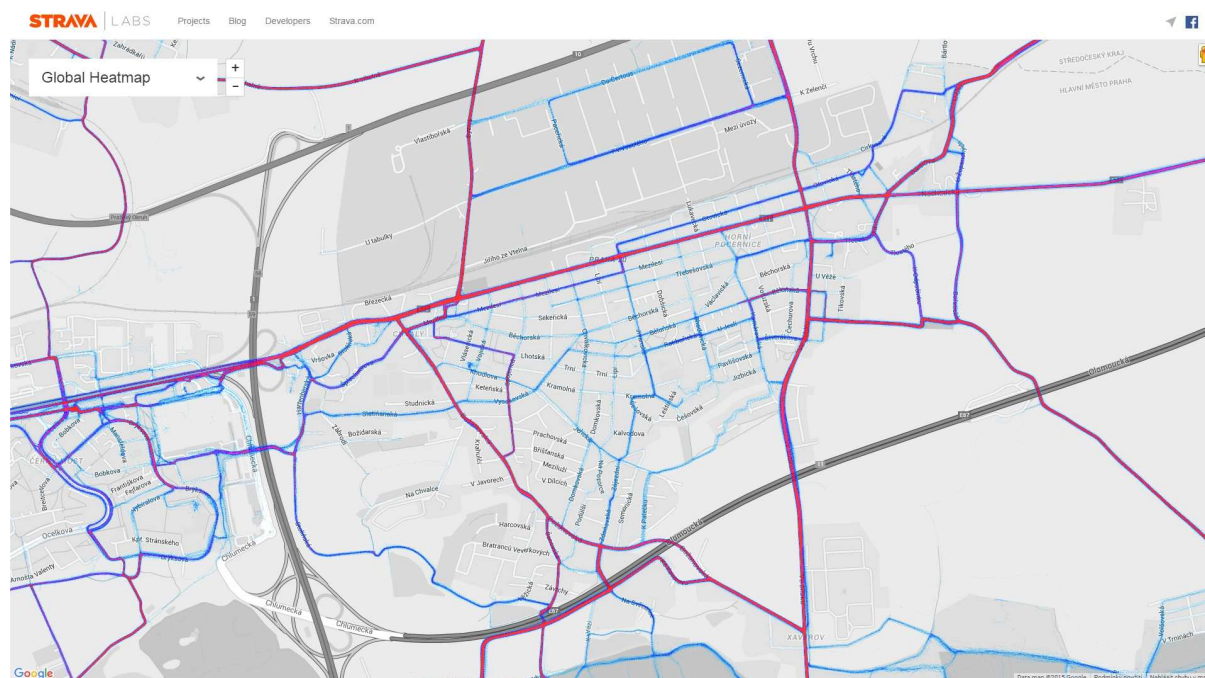
- ZŠ Stoliňská
- ZŠ Ratibořická
- Fakultní ZŠ
- LIDL Horní Počernice, Hartenberská
- Penny Horní Počernice, Mezilesí
- Tabák Náchodská (Náchodská x Vojická)
- Prodejna elektro Náchodská (Náchodská x Vojická)
- Obuv Šípek
- Sluníčko, dětský textil (Náchodská x Obchodní)
- Městská knihovna
- Prodejna cyklo – Náchodská
- Herna Xaverov
- FK Xaverov
- Úřad MČ P20 – Jívanská
- Alianz
- Cyklo Schein
- ČS, a.s.
- Pobočka Komerční banky
- Řeznictví Běluňská
- Albert Běluňská

A.4.4 INTENZITY CYKLODOPRAVY

Pro území HP není sledován či řešen vlastní model podílů jednotlivých druhů dopravy na přepravě. Z celopražských průzkumů (GfK pro TSK) vyplývá celoroční **průměrný podíl 1-2%** cest vykonaných na jízdním kole. Jelikož jsou Horní Počernice městem krátkých vzdáleností s relativně velmi dobrou dosažitelností všech cílů (v rámci území), lze predikovat sezónní podíl až do 4-5% ze všech cest. Problémem (nejen statistickým) je tranzit, který značně zvyšuje podíl cest vykonaných automobilem. V určitých oblastech, tj. lokálně např. kolem Ratibořické (a centra dění tohoto okolí) lze sledovat intenzity cyklistů až k 15-20 % ze všech cest v místě (tj. lokálně).

Provoz jízdních kol není v Praze sledován při sčítání automobilové dopravy (TSK), avšak je sledován na automatických sčítačích v důležitých místech, tzv. hrdlech (vstupy do centrální Prahy). Automatické sčítače dodávají on-line data a lze zjistit celodenní a tedy i celoroční intenzity. Na území Prahy 20 a okolí se takový sčítač nenachází. Potřebná data pro řešené území by bylo třeba řešit podrobně a jiným způsobem, avšak pro účely koncepce cyklo dopravy MČ Praha 20 dostačuje sledování místních poměrů v rámci průzkumů. Podrobné sčítání a jeho vyhodnocení nebylo součástí zadání, neboť je považováno z hlediska rozvoje cyklo dopravy v úvodní fázi za nepotřebné.

V kontextu celé Prahy jsou Horní Počernice území s vyššími intenzitami cyklistické dopravy již v současném stavu, neboť se jedná o čtvrt krátkých vzdáleností a v podstatě přivítivé území co do reliéfu. Taktéž rozsáhlé vnitřní obytné území nabízí pohyb na kole v komunikacích s nižšími intenzitami automobilové dopravy.



Heatmap – teplotní mapa pohybu cyklistů na území Prahy 20 (2015) se zapnutými snímači polohy a nastavením že pohyb je vykonáván na jízdním kole – jedná se pouze o jednu skupinu z mnohdy cyklistů (a tedy o orientační data)

Důležitým, avšak stále jen orientačním podkladem je přehled intenzit části cyklistické dopravy z heatmap (strava.com), ze kterého jsou graficky patrné celoroční pohyby cyklistů (nejsou to všichni, neboť lze předpokládat, že například senioři nebudou moc využívat digitální technologie, neboť to nepovažují za smysluplné). Zásadním poznatkem této části intenzit cyklistů je, že i přes intenzivní automobilový provoz na hlavní ulici Náhodské se této

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

komunikaci cyklisté nevyhýbají. Důvodem je především přímota jízdy + přednost v jízdě při jízdě po hlavní komunikaci (tedy rychlý průjezd územím anebo jeho částí) a současně vysoká koncentrace cílů, především služeb a obchodů.

Cyklodoprava – pohyb v rámci MČ za každodenními cíli

Pohyb cyklistů je na území Prahy 20 v podstatě plošný a sledování intenzit v profilech by bylo nutné řešit velkým počtem sčítačů v mnoha profilech. Cyklisté volí trasu cesty jednak dle cíle či cílů a dle svých schopností tomu přizpůsobují i volbu trasy, která je převážně co nejvíce přímá, mnohdy bez ohledu na intenzivní dopravu. Kapitola A.4.2 definuje důležité cíle a cílové oblasti cyklistické dopravy.

Cykloturistika

Cyklisté se pohybují po značených cyklotrasách nebo v jejich blízkosti.

Rekreace a oddech na jízdním kole

Nenároční a mnohdy nezkušené cyklisté, dále senioři, rodiny s dětmi, odpolední relaxace se snahou vyhnout se intenzivní dopravě a nebezpečí s cílem zajímavých či přírodních míst a lokalit.

Sport

Cyklisté na silničních či terénních kolech se v rámci města pohybují po jakékoliv infrastruktuře, cyklistická výhodou, avšak cílem je buď rychlá silnice s dobrým povrchem či terén.

V Horních Počernicích lze rozlišit několik základních typů cyklistů:

- ti, kteří HP **projíždí** (celoročně cca 1 – 5 % z cest na jízdním kole vykonaných na území HP), ponejvíce pražští silniční cyklisté, cykloturisté,
- místní, tj. počerničtí, kteří z HP **vyjíždí na cyklovýlety**, (celoročně cca 5 - 10 %) převážně silniční cyklisté, cykloturisté,
- místní, tj. počerničtí, kteří jezdí po HP celoročně cca 75 - 90 % (obyvatelé HP - škola, zaměstnání, záliby, obchody, služby, vzájemné kontakty).

Struktura jejich jízd má jiný režim, na jaře – na podzim, v zimě, o prázdninách, během víkendů, v týdnu. Pro 1. a 2. skupinu jsou nejvíce nárazové víkendy, volné dny v období dubna až června + září až listopadu, pro 3. skupinu každoroční sezóna v období března – listopad.

Celoročně má skladba uživatelů jízdních kol cca tyto základní charakteristiky (podklady ve spolupráci s místními znalci, panem Uzlem, letitým cyklistou a současně cyklokoordinátorem HP):

Cyklisté, kteří HP projíždí ve směrech:

- zavedeného tradičního západovýchodního směru po staré hradecké silnici, (nyní 611). Jedná se většinou o silniční cyklisty s rychlostí jízdy 30-40 km/hod, kteří na této silnici ani v HP nemají problém, neboť jsou takřka součástí společného dopravního proudu. Tato silnice je jimi v pražském okolí oblíbená pro svoji přímota a od Jíren, Mochova i slabší provoz než je na území Prahy, což využívají k usnadnění výjezdů od Prahy nebo svých návratů.
- dlouhodobě užívané cyklotrasy 0035 (Černý Most – HP – Zeleneč) s úzkými místy v HP (začátek v HP, Božanovská/Mezilesí, přejezd Náchodské, výjezd z Čertous). Jedná se o známou tj. zavedenou trasu, lze zde vnímat pestré složení cyklistických uživatelů, ti rychlejší mohou způsobovat drobné problémy při průjezdu obytnými zónami, avšak to je otázkou celkového zklidnění a jednotnosti řešení celého vnitřního prostoru HP.
- v aglomeračním směru Klánovice - Vinoř, případně D. Počernice – přes H. Počernice směr Klánovice. Velmi využívaný směr je přiměji rekreační trasa

Xaverovský háj - Klánovický les (případný návrat vlakem na kolínské trati, případně přes metro Černý Most.

Klasičtí **silniční cyklisté**, kteří Počernicemi projíždí, nebo i místní nemají problém a projíždí v HP i frekventované komunikace (Náchodská, Ve Žlíbku, Bystrá, Božanovská) a to právě pro jejich přímou v území. Vyžadována je rychlost a plynulost, stejně jako je to u ostatních druhů dopravy. Tyto ulice jsou ale pochopitelným bezpečnostním problémem pro většinu pestřejších místních cykloturistů a obyvatel HP. Pro tyto případy je třeba na provoz jízdních kol více upozornit, což mohou zajistit právě navrhovaná integrační opatření pro cyklisty.

Projíždějící cykloturisté odjinud si stěžují na nenavazující cyklotrasy a jejich slabé proznačení, v aglomeračním směru Vnoř – HP - Klánovice projíždí středem HP často namátkou. V případě kolizních míst, tj křižovatek nejsou adekvátní řešení pro cyklisty v podstatě žádná. Dále jsou pro ně problémem nevhodné cyklostojany před místy, kde v HP běžně zastavují (občerstvení, nákupní střediska apod.) a zhoršená možnost bezpečného využití hlavní přímé ulice. Málo je informací o místních cykloservisech, které mají omezený víkendový provoz, běžně nenabízí případný pracovní kontakt mimo pracovní dobu.

Počerničtí, kteří z HP vyjíždí:

Nejvíce směr na jih – východ, od Dolních Počernic (na Říčansko) – po Zeleneč, zvyšuje se podíl výjezdů na Klánovice (příjemná chráněná trasa), nyní po dokončení cyklotrasy na Lázně Toušeň i na Zeleneč (příjemná chráněná trasa, možnost návratu vlakem z několika míst v Polabí).

Málo vyhledávaný je nyní směr do Prahy (přes Vysočany k Vltavě potom po proudu, po cyklotrase 8 100), což si lze vysvětlit nedostatečnou infrastrukturou, neboť cíle jsou velmi důležité či zajímavé. Návrat možný nejen na kole ale i prostřednictvím veřejné dopravy (železnice + metro).

Počernickým cykloturistům ani tak nevdává nenavazující cyklostezky – znají to zde. Zásadně postrádají bezpečné výjezdy z HP - na západ do Prahy a především na sever přes mladoboleslavskou D10, což jim nepříjemně omezuje jejich možnosti. Kritizována je omezená cykloprostupnost včetně HP, dále absence vybraných cykloobousměrek, časté střídání způsobu řešení předností v křižovatkách včetně stavebního uspořádání, dále absenci ochranného vyznačení v rámci vozovek (cyklopruhy, cyklopiktokoridory), občasné nevhodné chování některých řidičů, ale i ostatních tzv. „rychlých“ cyklistů.

Za kritické, ale přitom jimi využívané místo považují přejezd silnice na Běchovice pod Xaverovem.

Počerničtí, kteří jezdí, projíždí Počernicemi (obyvatelé HP):

HP jsou typem zastavby, cílem většiny cest do 1 - 3 km v relativně vhodném terénu (cíle: škola včetně různých zájmových kroužků, obchody, služby, příbuzní, známí, sport) vhodné pro jízdu na kolech. Značná část HP obyvatel je na místní cesty na kole navyklá.

Velmi je ceněno jízdní kolo pro často pravidelné jízdy mezi příbuznými v rámci vícegeneračních rodin, známými, v rámci HP pro svoji jistotu – předvídatelně a přitom brzy jste na místě, vždy nějak zaparkujete, operativně můžete objet i dodatečně potřebné další místo atd.

Pokud byli HP obyvatelé tázáni při jízdě, měli většinou více než jeden cíl své vyjížděky. Na kole by jezdili více, ale hlavní silnice během dne jsou nepoužitelné, ani v bočních ulicích nemají vždy pocit bezpečí. Často, někteří již dlouho, jezdí po chodnících, většinou funguje jejich akceptace s chodci. Jejich křižovatky, větší frekventovanější dopravní plochy jsou neoznačené pro cyklisty, obytné zóny mají včetně křižovatek během průjezdu pestrý dopravní režim, nejsou zde cykloobousměrky, které by zjednodušily cyklistickou propustnost. Nejsou zde často cyklostojany, nebo např. odpočinková místa pro komunikaci, např. na bývalých návsích pro kontakty obyvatel (peší i cyklisté).

Možnost krádeží, je cca obdobná jako v okolních okrajových městských částech.

Jezdí všechny generace, u dětí omezuje všeobecná bezpečnost na komunikacích i při jejich individuálním pohybu. Značné je zastoupení obyvatel 50 +.

V HP není kvalitní infrastruktura (bezpečné stojany či kryté parkování), což je jeden z důvodů, proč zde zatím není více rozšířené využití elektrických jízdních kol (elektrokol).

Největší počet místních cest na jízdních kolech se odehrává ve středním pásu HP, mezi ulicí Náchodskou a cca ulicemi Vysokovská - Kramolná – Jizbická, kde převažuje rovný terén, hustá síť obchodů, úřadů, nákupních středisek, škol, služeb a spíše přímé ulice.

Na jih na Svěpravice, Rybárnu již ve výškově členitém terénu jízdy na kole místních obyvatel ubývají), zvyšuje se zde podíl cest za známými, za odpočinkem - např. ke koupališti, na cyklotrasu A 440, 258 apod.

Severní průmyslově skladovací část H. Počernic má ideální podmínky pro jízdu na kole svým rovinným terénem, prostorností – tj. volným místem, značnými vzdálenostmi, ale tato část je od středu H. P. blokována železnicí + areálem bývalých Vojenských staveb, nebezpečným charakterem 2 severojižních silnic (Bystrá, Ve Žlábku). Je zde potřeba zajistit bezpečný průjezd z HP na sever, šance pro četné cesty do zaměstnání, možná rezerva pro pohyb ve východo-západním směru

Výjimkou je zde na jízdním kole poměrně často využívané bezpečné napojení části Čertous na centrální Počernice.

A.4.5 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Intenzity v roce 2014 dle TSK-UDI:

Číslo uzlů					Délka (m)	Osobní autom.	Pom. voz.	Voz. bez MHD	Bus MHD	Vozidel celkem
U1	U2	ULICE	Začátek	Konec						
9010	9011	NÁCHODSKÁ	PRAŽ.OKRUH	STOLIŇSKÁ	500	12300	500	12800	425	13225
9011	9010	NÁCHODSKÁ	STOLIŇSKÁ	PRAŽ.OKRUH		12700	600	13300	426	13726
9010	9033	PRAŽ.OKRUH	CHLUMECKÁ	DÁLNIČE D11	1200	24400	5600	30000	0	30000
9033	9010	PRAŽ.OKRUH	DÁLNIČE D11	CHLUMECKÁ		28400	5700	34100	0	34100
9010	9088	CHLUMECKÁ	PRAŽ.OKRUH	CČM	320	25100	900	26000	376	26376
9088	9010	CHLUMECKÁ	CČM	PRAŽ.OKRUH		21800	700	22500	375	22875
9010	9098	PRAŽ.OKRUH	CHLUMECKÁ	NOVOPACKÁ	830	22700	5500	28200	0	28200
9098	9010	PRAŽ.OKRUH	NOVOPACKÁ	CHLUMECKÁ		23000	5700	28700	0	28700
9011	9080	NÁCHODSKÁ	STOLIŇSKÁ	BYSTRÁ	560	10700	500	11200	199	11399
9080	9011	NÁCHODSKÁ	BYSTRÁ	STOLIŇSKÁ		10800	600	11400	200	11600
9012	9013	NÁCHODSKÁ	JÍVANSKÁ	VE ŽLÁBKU	940	9100	400	9500	15	9515
9013	9012	NÁCHODSKÁ	VE ŽLÁBKU	JÍVANSKÁ		8200	500	8700	11	8711
9012	9080	NÁCHODSKÁ	JÍVANSKÁ	BYSTRÁ	815	8600	500	9100	168	9268
9080	9012	NÁCHODSKÁ	BYSTRÁ	JÍVANSKÁ		8700	400	9100	170	9270
9013	9014	NÁCHODSKÁ	VE ŽLÁBKU	BÁRTLOVA	400	7600	600	8200	15	8215
9014	9013	NÁCHODSKÁ	BÁRTLOVA	VE ŽLÁBKU		8300	600	8900	11	8911
9014	9015	NÁCHODSKÁ	BÁRTLOVA	HRAN. MSTA	2050	6600	600	7200	0	7200
9015	9014	NÁCHODSKÁ	HRAN. MSTA	BÁRTLOVA		6500	600	7100	0	7100

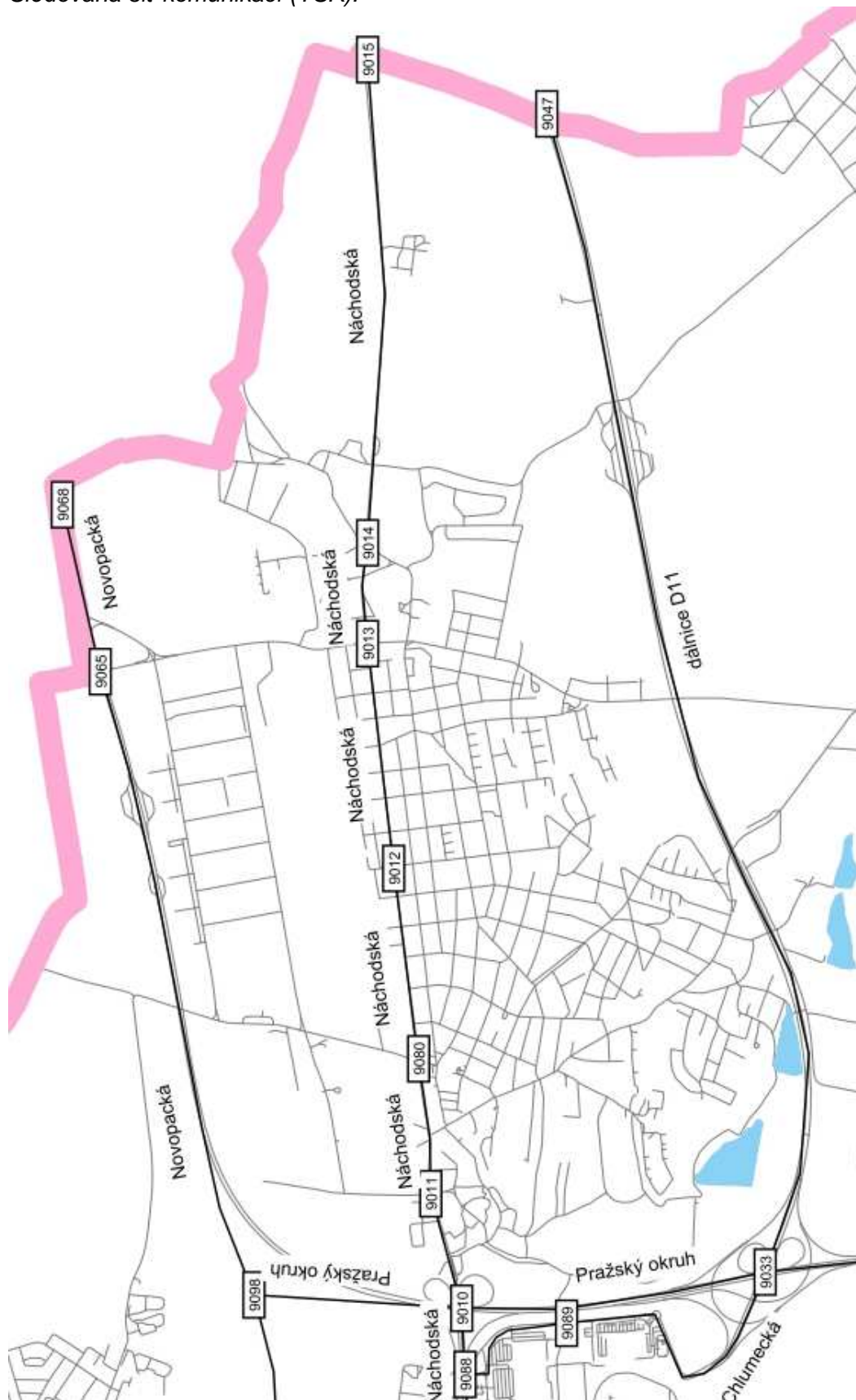
Z výše uvedených intenzit automobilové dopravy vyplývá, že postupný úbytek z cca 22 tis. motorových vozidel v obou směrech na hlavní ulici Náchodské u ul. Stoliňské a posléze úbytek až na 14 tis. na hranici města ukazuje, že:

- v řádu cca 4 tisíce vozidel denně má cíl v ul. Bystrá a další 4 tisíce jsou tranzit ul. Bystrá
- cca 9 tis vozidel se pohybuje ul. Ve Žlábku
- většina vozidel v ul. Náchodská je tranzit

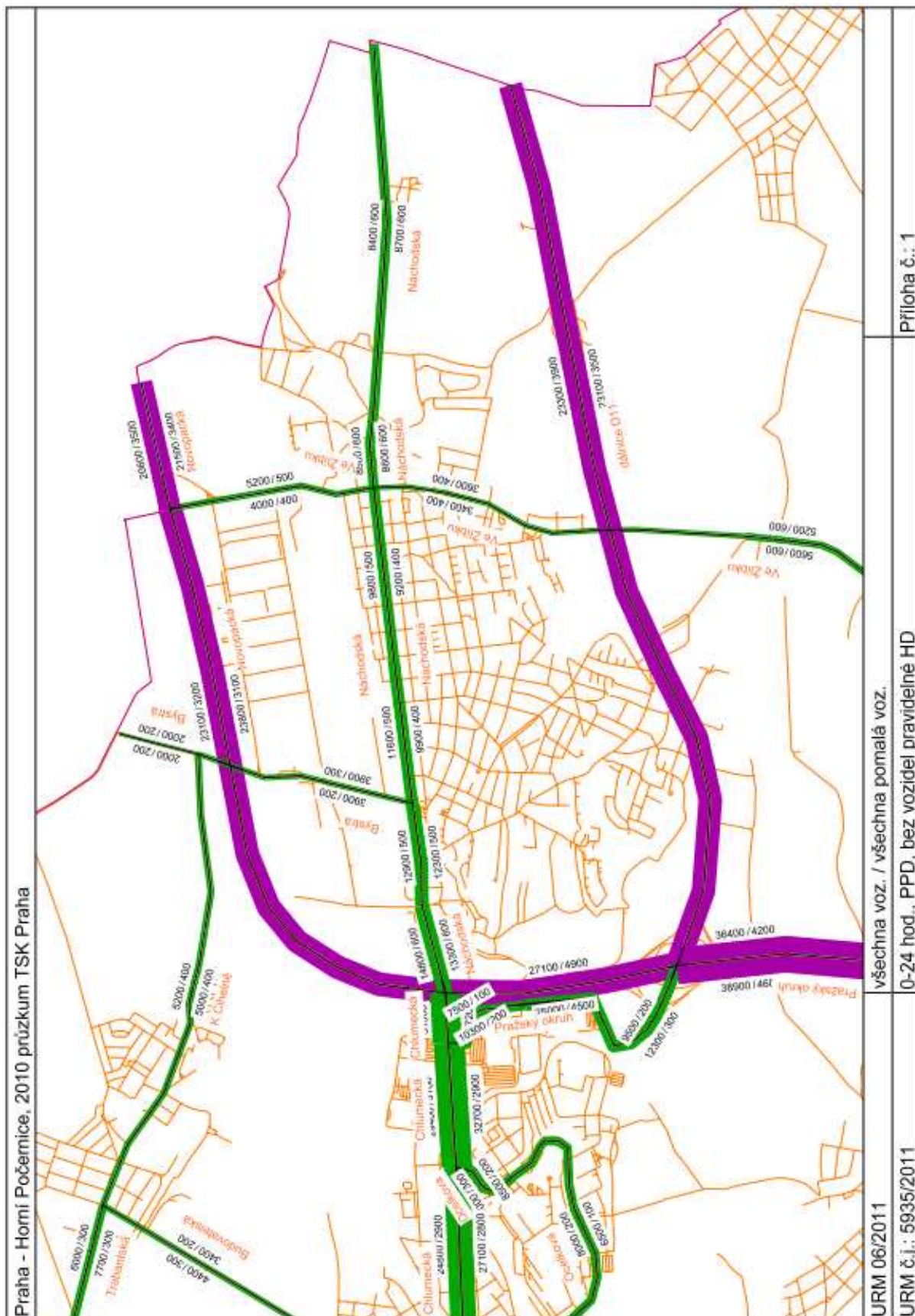
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Pro místní život i cyklistickou dopravu to znamená hrozbu v podobě nadměrné zátěže všemi negativními vlivy z automobilové dopravy, především bezpečnosti.

Sledovaná síť komunikací (TSK):

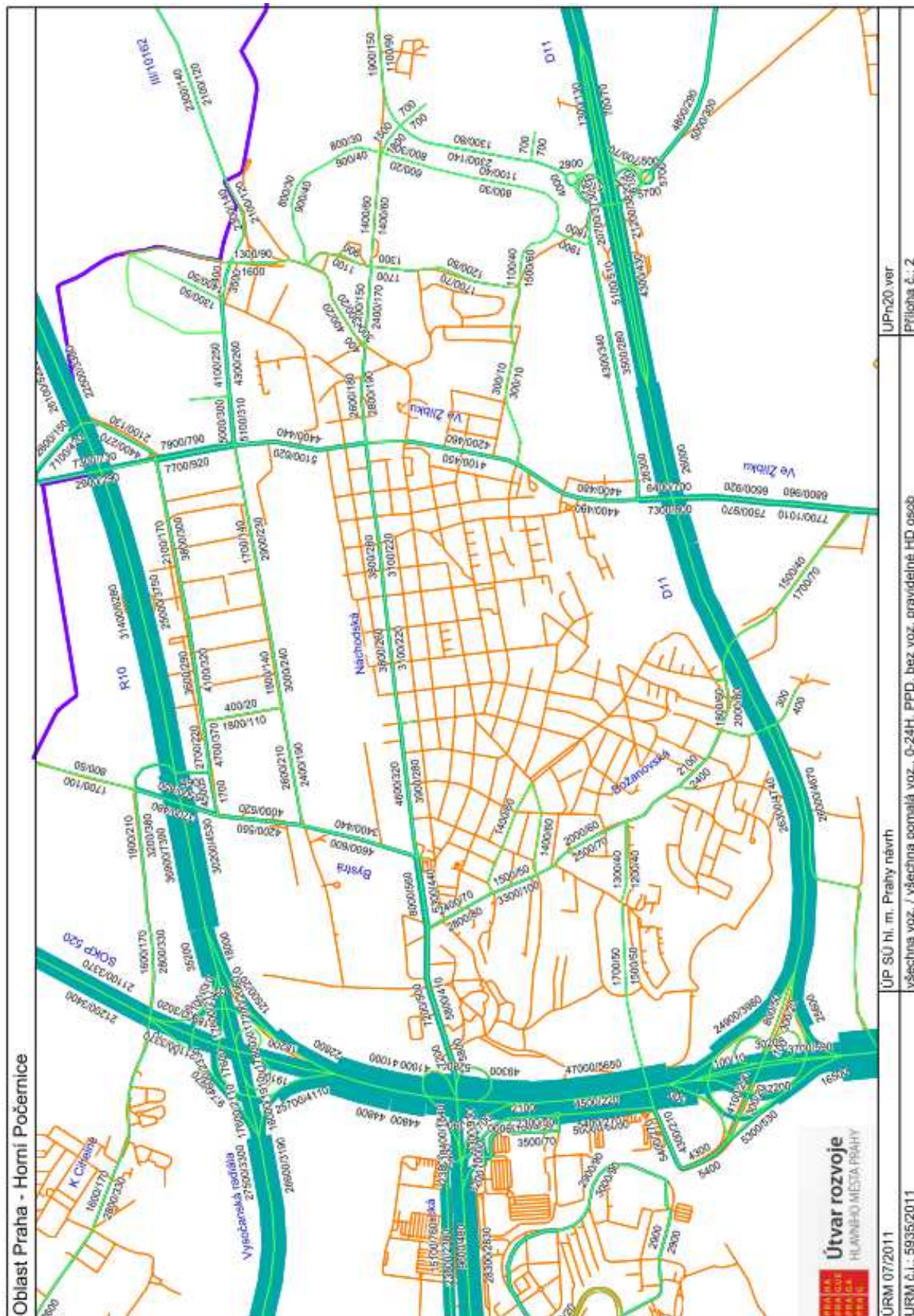


Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



Intenzity dle TSK - data URM MHMP
 (2011 v rámci projektu bezpečné cesty do školy Stoliňská)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



Intenzity dle výhledu UP - data URM MHMP
(2011 v rámci projektu bezpečné cesty do školy Stoliňská)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

ÚRM 07/2011
ÚRM č.j.: 5935/2011
ÚP SÚ hl. m. Prahy návrh
všechna voz. / všechna pomalá voz., 0-24H, PPD, bez voz. pravidelné HD osob
ÚPn20.ver
Příloha č.: 2

A.4.6 VÝČET ZÁSADNÍCH PROSTOROVÝCH A PLOŠNÝCH BARIÉR

<i>ozn. bariéry</i>	<i>popis bariéry</i>	<i>bariéra mezi</i>
PB1	Průmyslová zóna střed - F.V Veselého, Jiřího ze Vtelna střed	Společně s železniční tratí tvoří zásadní bariéru pro celou centrální MČ směr sever
PB2	Průmyslová zóna sever - F.V Veselého, Do Čertous	Společně s železniční tratí tvoří zásadní bariéru pro celou centrální MČ směr sever
PB3	Průmyslová zóna severozápad – Bystrá, U tabulky	Společně s železniční tratí tvoří zásadní bariéru pro celou centrální MČ směr sever
PB4	Průmyslová zóna severozápad – Bystrá, Vlastibořská	Společně s železniční tratí tvoří zásadní bariéru pro celou centrální MČ směr sever
PB5	Průmyslová zóna severovýchod – Ve Žlábku , K Zelenči	Společně s železniční tratí tvoří zásadní bariéru pro celou centrální MČ směr severovýchod
PB6	MUK D11 x R1	Xaverovská rybníky – Dolní Počernice
PB7	CČM	Praha 20 – Praha 14
PB8	MUK R1 x Náchodská	Praha 20 – Praha 14
PB9	MUK R1 x D10	Praha 20 - Satalice
PB10	Čerpací stanice Beranka a tvrz Hummer	Praha 20 - Klánovice
PB11	Areál SC Xaverov	Bariéra pro vnitřní část HP mezi okolím ul. Keteňská - Chvaly
PB12	Xaverov	Praha 20 – Klánovický les
PB13	Areál výzkumných ústavů	Praha 20 - Běchovice
PB14	Prostor mezi Novopackou x žel. tratí a R1	Praha 20 – Praha14, Na Hutích

A.4.7 VÝČET ZÁSADNÍCH LINIOVÝCH BARIÉR

ozn. bariéry	popis bariéry	bariéra mezi
LB1	Železniční trať dvoukolejná, v budoucnu čtyřkolejná – nemožný nezávislý provoz jízdních kol vyjma převozu jízdních kol vlakem	Centrální částí Prahy 20 směr sever
LB2	Dálnice D11 – nepřístupné provozu jízdních kol	Praha 20 – Běchovice Praha 20 – Klánovice Praha 20 – Dolní Počernice
LB3	Silnice R1 - nepřístupné provozu jízdních kol	Praha 20 – Praha 14 Praha 20 - Dolní Počernice Praha 20 – Satalice v budoucnu při prodloužení R1 i Praha 20 - Vinoř
LB4	Dálnice D10 - nepřístupné provozu jízdních kol	Praha 20 – Radonice Praha 20 – VINOŘ Praha 20 – Jenštejn, Svěmyslice, ...
LB5	Náchodská – intenzivně vytížená komunikace tranzitem	Bariéra v rámci Prahy 20
LB6	Božanovská	Chvaly – Svěpravice – Xaverov
LB7	Bystrá	Chvaly – průmyslová zóna-sever-Radonice
LB8	Ve Žlíbku – jih	Praha 20 – Běchovice
LB9	Ve Žlíbku – sever	Praha 20 – Radonice
LB10	Plánované propojení Náchodské a MUK Beranka	Praha 20 – východ a
LB11	Plánované propojení MUK Beranka a Klánovic	Praha 20 - Klánovice
LB12	Plánované propojení Ve Žlíbku MUK Beranka jižně podél D11	Praha 20 - Klánovice
LB13	U Úlů	Čertousy – Zeleneč

A.4.8 DALŠÍ BODOVÉ BARIÉRY

Další bodové bariéry v podobě křižovatek a křížení bude nutné upravit v závislosti na podrobném řešení navazujících úseků.

A.4.9 NEHODOVOST

Přehled nehod v silničním provozu podle zadaných kritérií v obvodu vybraného správního území

Období: 1.1.2007 - 31.7.2015

Území: městská část Praha 20 (Praha)



Zadaná kritéria

Statistický přehled o nehodách

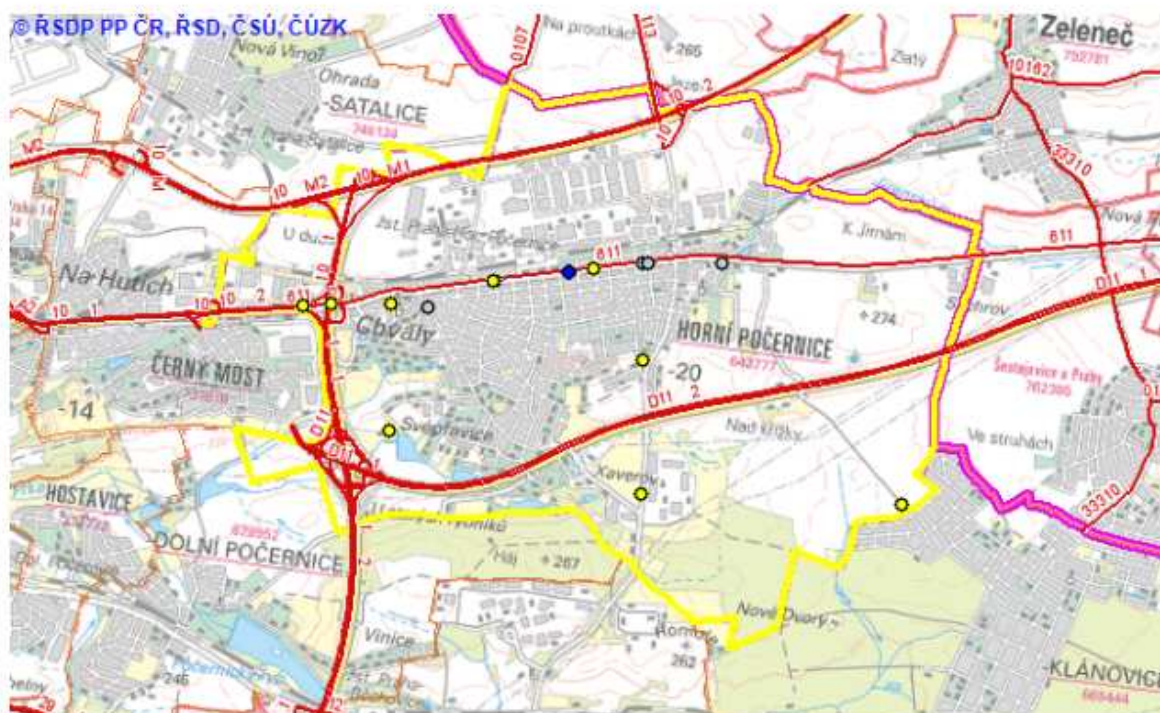
Počet nehod celkem		3594
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	6
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	56
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	434

Všechny evidované nehody území Praze 20 v období 1.1. 2007 – 31.7.2015

Přehled nehod v silničním provozu podle zadaných kritérií v obvodu vybraného správního území

Období: 1.1.2007 - 31.7.2015

Území: městská část Praha 20 (Praha)



Zadaná kritéria

Druh vozidla jízdní kolo

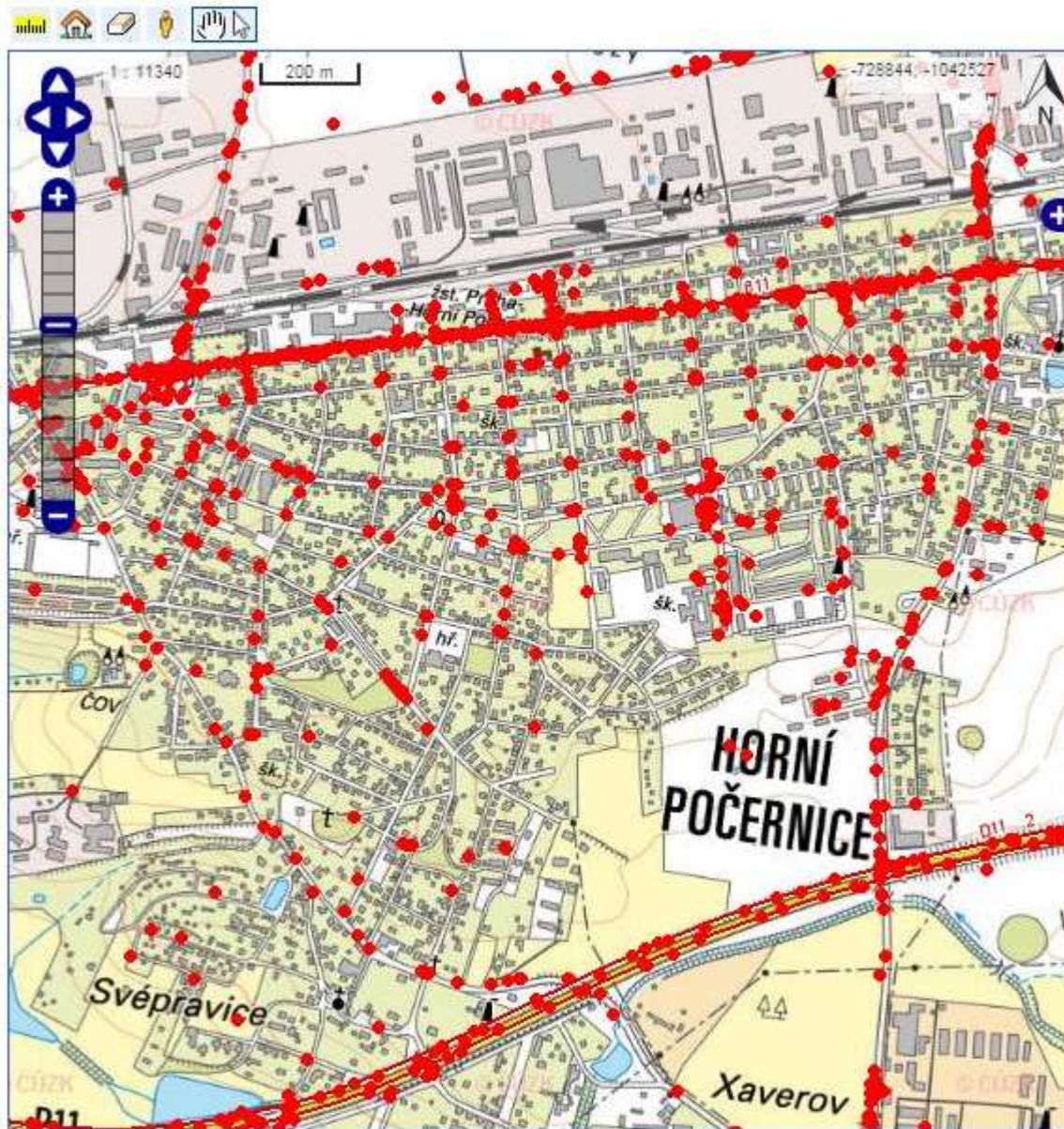
Statistický přehled o nehodách

Počet nehod celkem		16
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	1
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	10

Všechny evidované nehody s účastí jízdního kola území Praze 20 v období 1.1. 2007 – 31.7.2015

Nehody za účasti jízdních kol se ve sledovaném období omezují na počet 16, kdy 11 jich bylo s následky na zdraví a z toho jedna nehoda je s těžkými následky na zdraví. Tato nehoda se stala na Náchodské, stejně jako 7 dalších. Ostatní se staly 2x v rámci zástavby, 2x na stezkách a 1x v ul. Ve Žlíbku.

Statistické vyhodnocení nehod v mapě

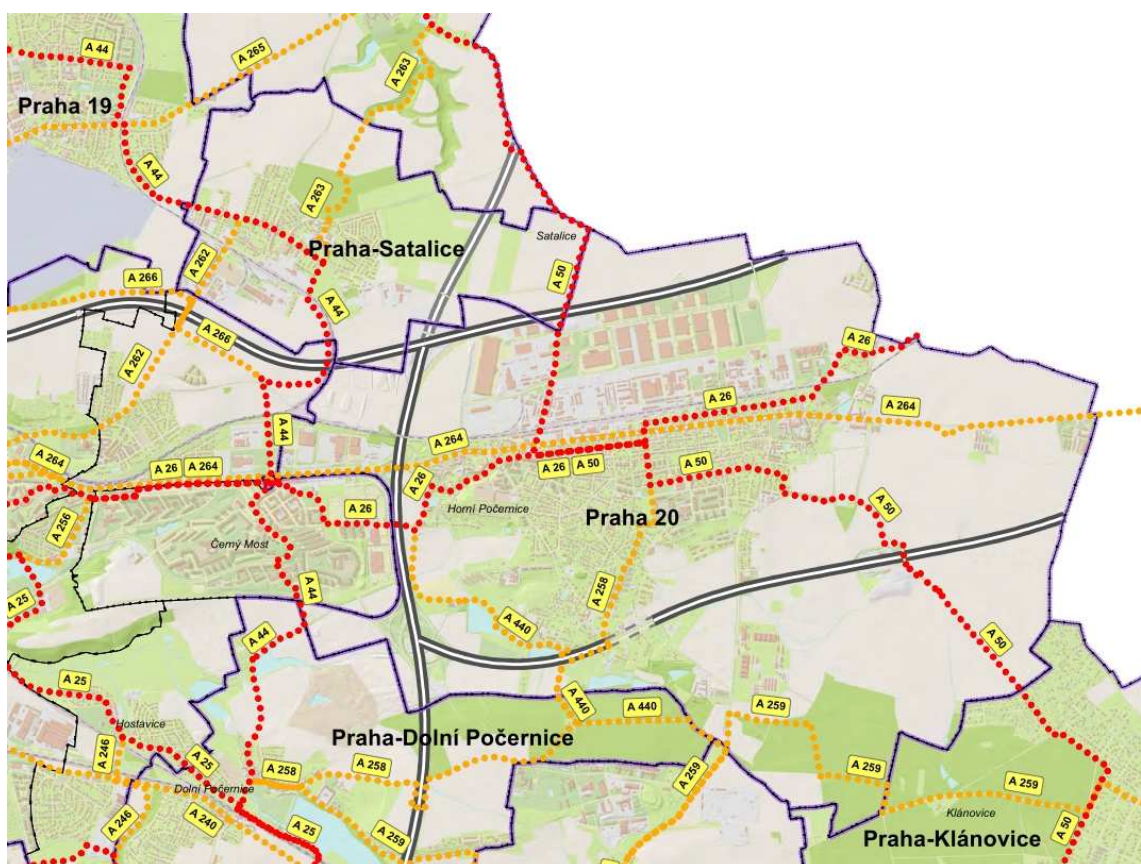


Rozložení nehod v území vnitřních Horních Počernic v období 1.1. 2007 – 31.7.2015

A.4.10 ANALÝZA PLÁNOVANÉ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY

Systém cyklotras hl. m. Prahy je definován koncepcí, podpořeným usnesením RHMP. Systém spravuje IPR a znázorňuje pouze páteřní systém, tj. páteřní a hlavní cyklotrasy celoměstského významu. **Zobrazuje výhledový stav, tj plán.**

Páteřní trasy (v mapce červené) zajišťují provoz v propojení mezi jednotlivými MČ a hlavní trasy (v mapce žluté) je zahušťují a podporují spíše dopravní funkci páteřního systému. Z tohoto důvodu je v koncepci MHMP, např. hlavní trasa A264 ve stopě hlavní hornopočernické komunikace Náchodská. Koncepce pracuje s výhledem dle UP hl. m. Prahy, ve kterém se uvažuje se snížením intenzit automobilové dopravy v této komunikaci a tedy i následným zklidněním, ve kterém bude mít své místo i řešení provozu jízdních kol.



Systém cyklotras celoměstského systému hl. m. Prahy, platný z 02/2012 (IPR)

Výčet páteřních cyklotras:

A26 prochází východozápadním směrem

A50 (dnes jako 8100: „Pražské kolo“) – prochází diagonálně podél hranice hl. m. Prahy ve směru ... - Klánovice – Horní Počernice – Satalice – Vinoř - ...

Výčet hlavních cyklotras:

A258 vlak. nádraží Praha Horní Počernice – Dolní Počernice - ...

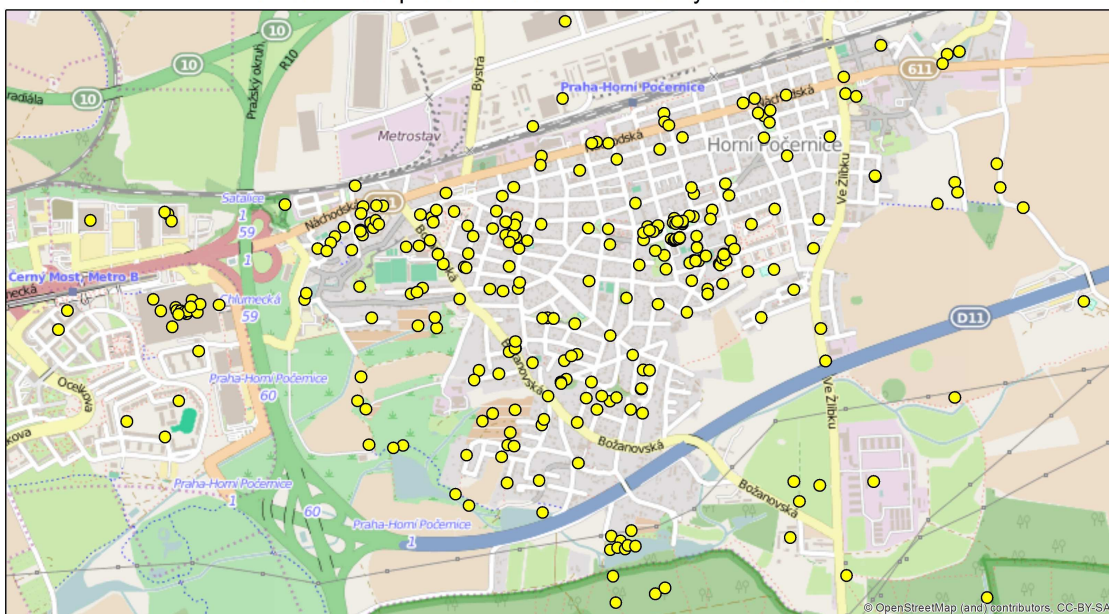
A264 Náchodská – Chlumecká - Poděbradská

A440 (dnes A257) hranice ČM a HP, podél R1 a D11 směr Dolní Počernice

Mezinárodní trasa Eurovelo viz následující text A.5.

A.4.11 POCITOVÁ MAPA

Pocitová mapa Horních Počernic - tady se cítím dobře



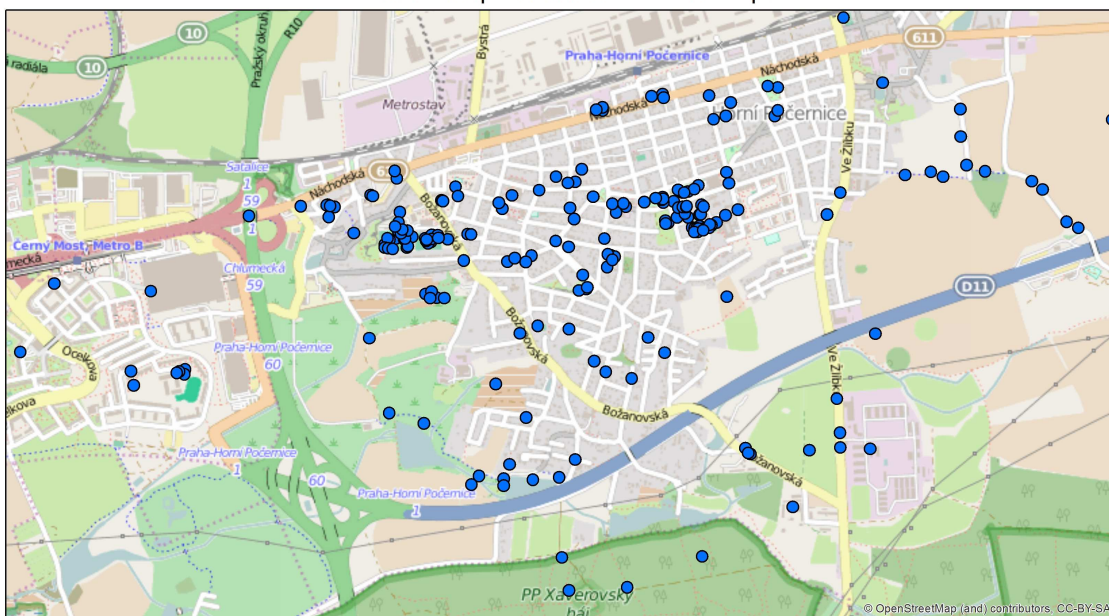
STÁTNI FOND ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČESKÉ REPUBLIKY



Ministerstvo životního prostředí České republiky

Tento výstup byl vytvořen za finanční podpory SFŽP ČR a MŽP ČR.

Pocitová mapa Horních Počernic - sport



STÁTNI FOND ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČESKÉ REPUBLIKY

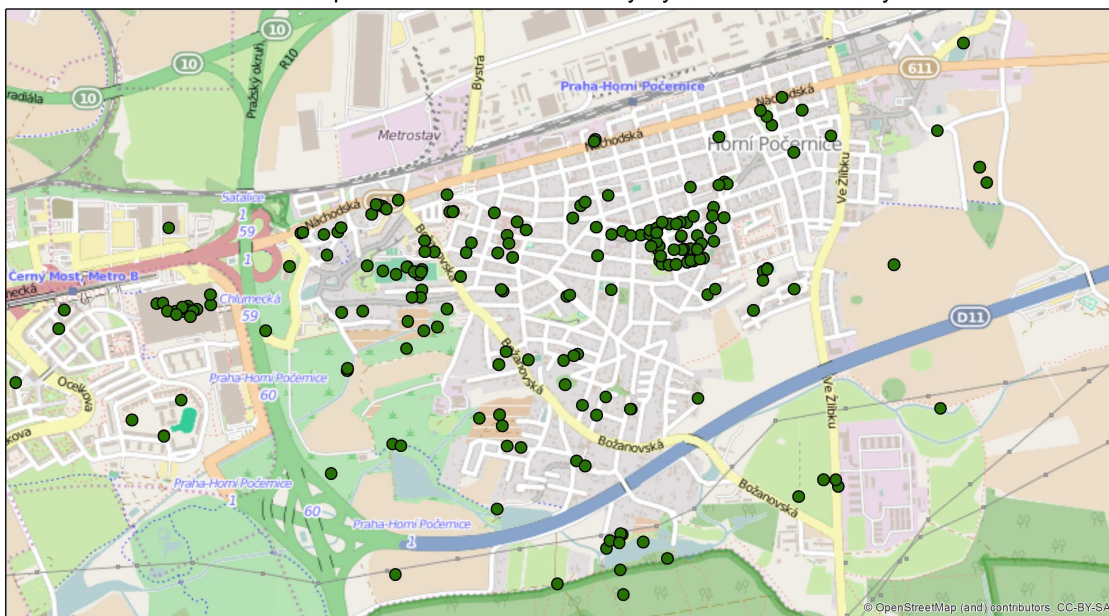


Ministerstvo životního prostředí České republiky

Tento výstup byl vytvořen za finanční podpory SFŽP ČR a MŽP ČR.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Pocitová mapa Horních Počernic - tady bych chtěl trávit volný čas



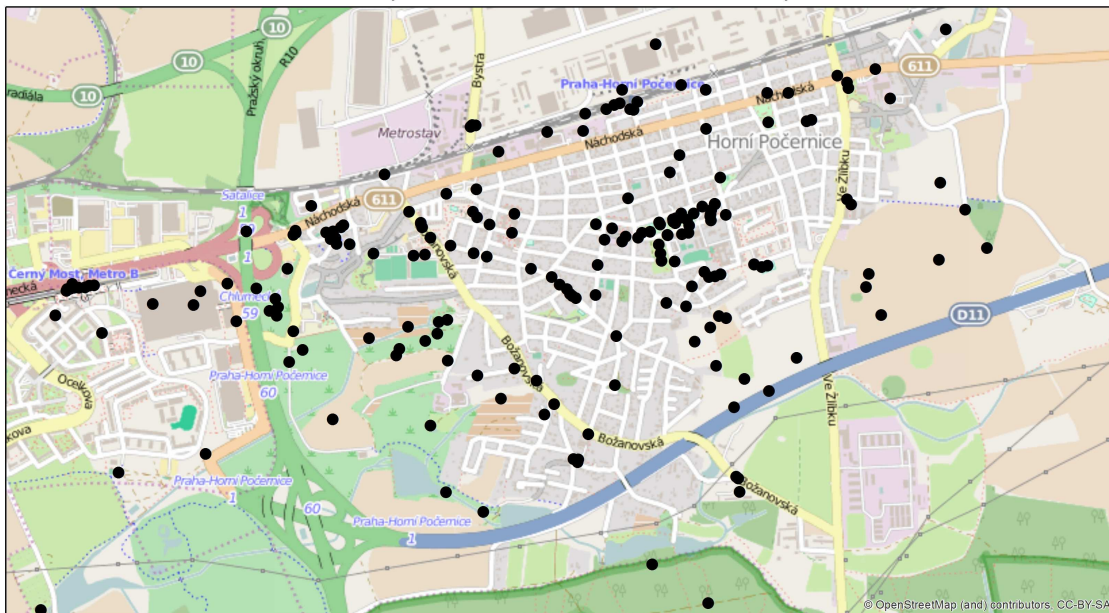
STÁTNÍ FOND ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČESKÉ REPUBLIKY



Ministerstvo životního prostředí České republiky

Tento výstup byl vytvořen za finanční podpory SFŽP ČR a MŽP ČR.

Pocitová mapa Horních Počernic - zanedbané prostředí



STÁTNÍ FOND ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČESKÉ REPUBLIKY

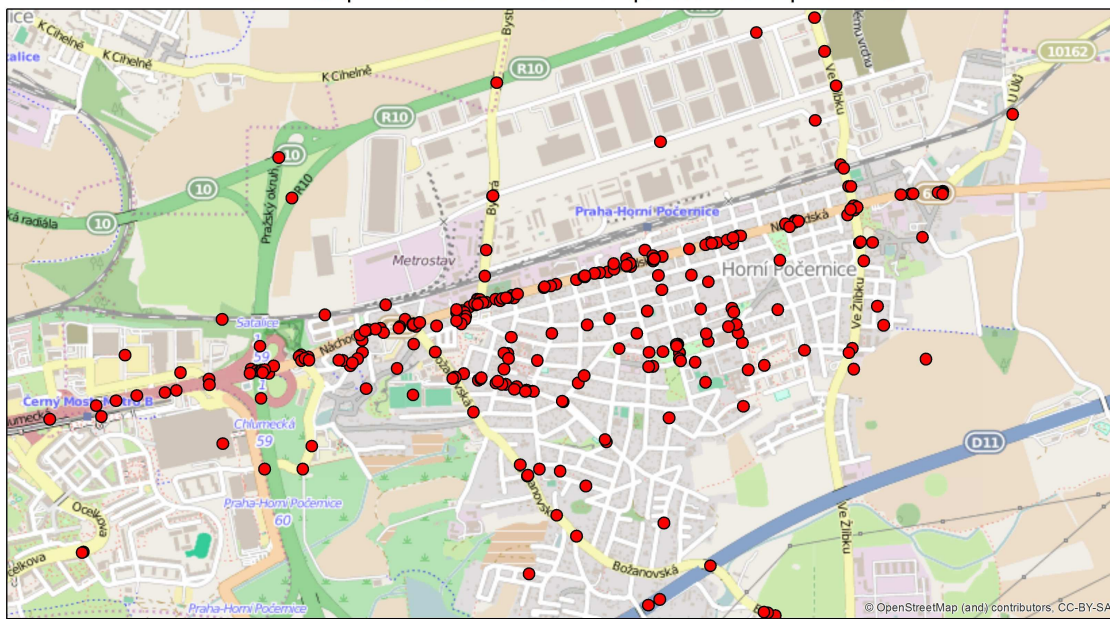


Ministerstvo životního prostředí České republiky

Tento výstup byl vytvořen za finanční podpory SFŽP ČR a MŽP ČR.

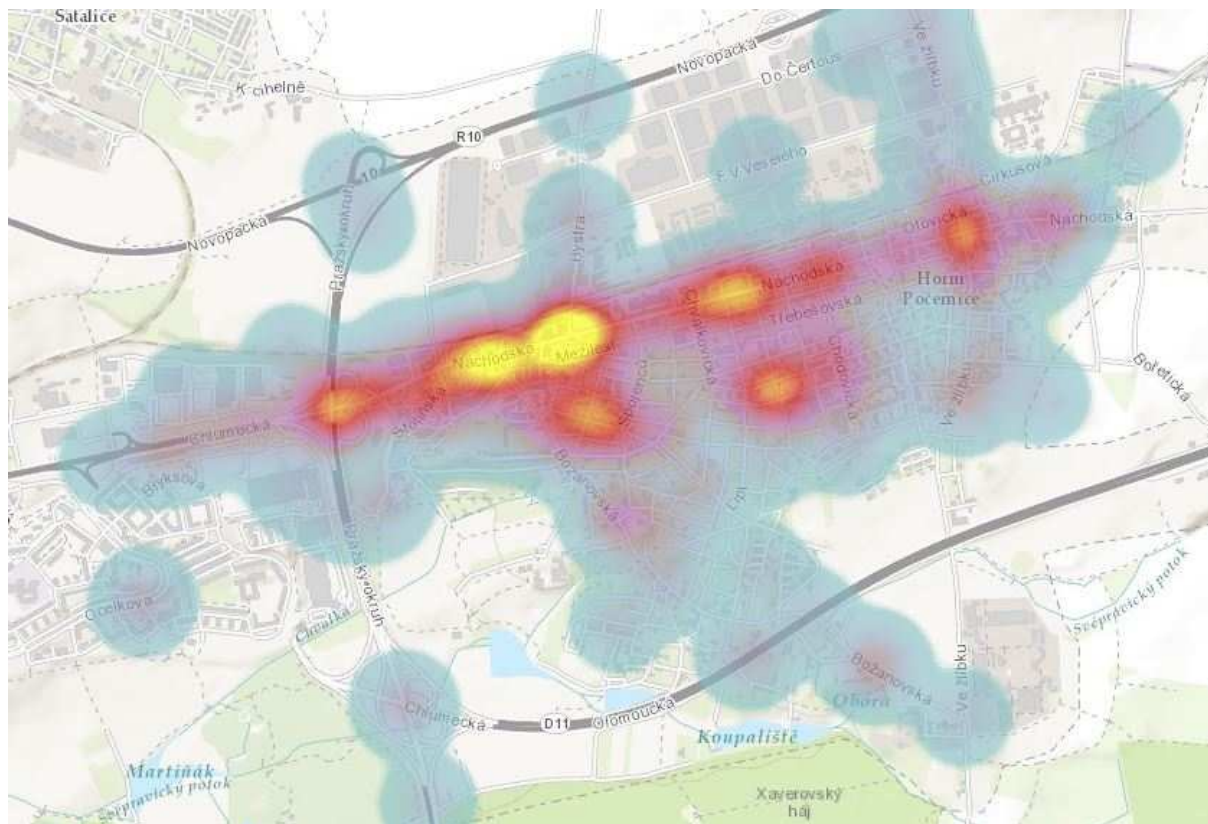
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Pocitová mapa Horních Počernic - dopravně nebezpečná místa



Ministerstvo životního prostředí
České republiky

Tento výstup byl vytvořen za finanční podpory SFŽP ČR a MŽP ČR.



Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

A.5 ŠIRŠÍ VZTAHY

A.5.1 TRASY EUROVELO



(zdroj: ceskojede.cz)

Podobně jako pro celý segment cykloturistiky, trasy EuroVelo znamenají významnou přidanou hodnotu pro cestovní ruch. Po dokončení evropské sítě se její potenciál odhaduje na 14,5 mil. přenocujících návštěvníků ročně a dalších 46 mil. jednodenních výletů. Tyto cesty přinesou celkem 7 mld. euro ročně.

EuroVelo, evropská síť cyklotras je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Projekt rozvíjí 14 transevropských cyklotras s celkovou délkou na 70 000 km (45 000 km tras je již zrealizovaných, zbytek má být zrealizován do 2020). ECF zodpovídá za propagaci projektu v Evropě a ve světě prostřednictvím webu (www.eurovelo.org pro administrativu a www.eurovelo.com pro uživatele).



Trasy EuroVelo jsou vedeny po existujících či plánovaných dálkových cyklotrasách, které splňují stanovené podmínky. Podstatnou část této sítě tvoří již stávající národní, regionální či místní cyklotrasy. Existuje také jednotná forma značení logem EuroVelo, která je daná v Manuálu značení tras EuroVelo (ke stažení na www.eurovelo.cz). Trasy EuroVelo jsou jednotně označeny číslem a logem na modrém podkladu v kruhu 12 žlutých hvězdiček (symbol Rady Evropy), názvem trasy (v angličtině či v národním jazyce) a názvem sítě tras (EuroVelo). Toto značení je integrováno do jednotlivých národních systémů

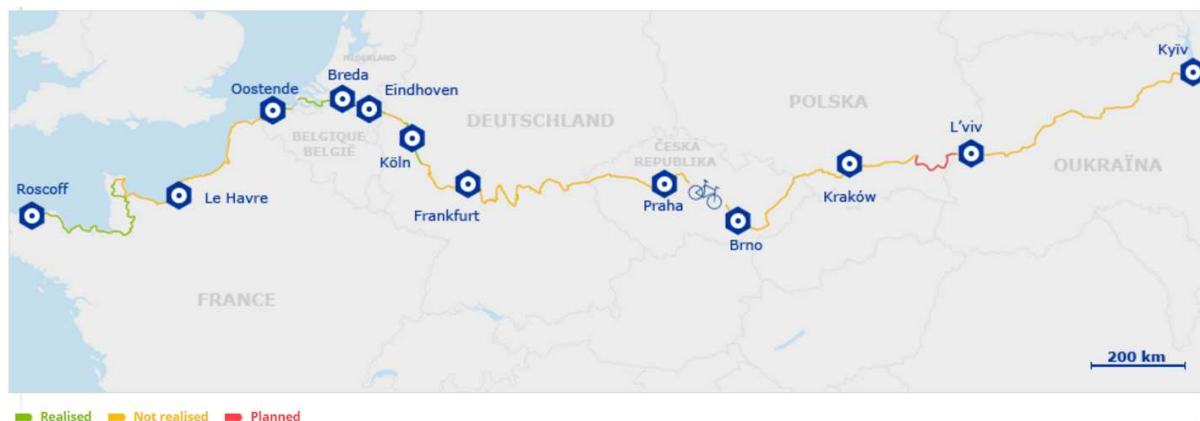
značení v Evropě.

Prahou 20 má procházet cyklotrasa [EV 4](#) – Central Europe Route (Roscoff – Kyjev, dl. cca 4 000 km). Na území Horních Počernice EV4 vstupuje od Černého mostu (MČ Praha 14) v místě MUK R1 x 611 (Náchodská) a pokračuje ulicemi Šplechnerova – Mezilesí – Jívanská – Otovická – Vidonická – Cirkusová – Na Staré silnici – U Úlů. Dále do Polabí vede po stezce kolem Zelenče.

Plán vyznačit tuto trasu je v roce 2016 (zajišťuje RFD MHMP a TSK), v roce 2015 byla trasa vyznačena na území StČ kraje po Lázně Toušeň.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Na území Prahy sleduje EV4 páteřní cyklotrasy (je v souběhu s trasami) A1 a A26. Právě trasa A26 propojuje Horní Počernice nejen s Prahou 14 a Prahou 9, ale i centrem hl. m. Prahy. Zásadním přínosem EV4 pro území Horních Počernic jsou priority ve zvyšování vybavenosti co do podpory jízdy na kole právě v bezprostředním okolí těchto páteřních dálkových cyklotras nadregionálního významu, což pro místní municipality zpravidla znamená vyšší investice do infrastruktury a pro zvýšení cestovního ruchu, podpory místního podnikání a s kvalitnější infrastrukturou i vyšší potenciál pro každodenní jízdu na kole, tj. místní obsluhu.



Trasa EV4 v Evropě



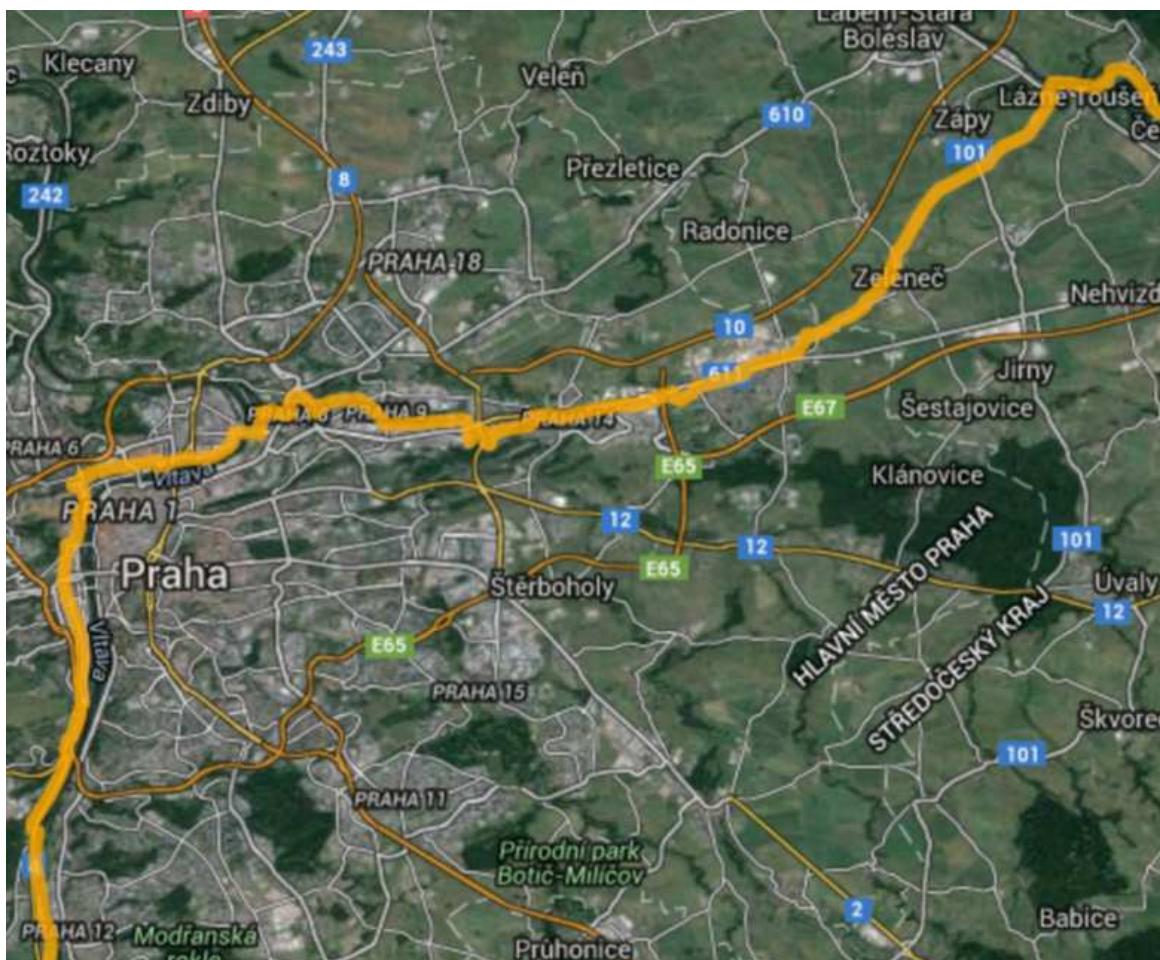
Trasa EV4 v ČR

Základní pravidla vedení a značení dálkových evropských tras EuroVelo

- Přímost a propojení hlavních měst států a regionů
- Atraktivita trasy - dostatek turisticky atraktivních míst v atraktivní krajině
- Bezpečnost trasy - vedení mimo frekventované silnice
- Komfort trasy - vedení tras bez velkého převýšení, s celoročně sjízdným povrchem
- Jednotné a srozumitelné značení i pro zahraniční cykloturisty - aplikace log evropských tras do národního značení
- Dostatek služeb podél tras – certifikovaných ubytovacích a stravovacích (Cyklisté vítání), cykloopraven a půjčoven, odpočivek a přístřešků apod.
- Efektivní propagace trasy a aktualizované informace o trase - vlastní web stránky, cyklomapy a průvodce, existence turistických produktů, existence tematických okruhů podél hlavní trasy
- Dostatečné napojení na veřejnou dopravu - především vlak, přívozy, cyklobusy
- Jednotná koordinace a propagace tras na evropské (ECF) a národní úrovni

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Implementaci evropských tras na národní úrovni mají na starosti jednotlivá koordináční centra EuroVelo v jednotlivých zemích, proznačení tras v terénu jsou v kompetenci krajů a obcí. Koordinací tras EuroVelo v České republice byly pověřeny [Nadace Partnerství](#) (člen ECF) a Centrum dopravního výzkumu.



Trasa EV4 v Praze

A.5.2 CYKLOTRASY KČT

Výčet tras KČT:

- 14** pozůstatek původní trasy Praha (Dolní Počernice – Horní Počernice, Čertousy – Zeleneč - ... - Liberec s připojením v Dolních Počernicích na CT č. 1 (dnes je trasa 14 již jen torzo na území Prahy, které bude zrušeno, mimo Prahu je nyní již jako trasa č. 17 – Greenway Jizera)
- 0035** Černý most – Horní Počernice (po vyznačení jako pražská A26 bude zrušena), mimo území HP směr StČ kraj již taktéž zrušena
- 0036** Čertousy, Horní Počernice - Klánovice
- 8100** „Pražské kolo“ ... - Klánovice – Horní Počernice – Radnonice - Satalice – Vinoř - ...
- HP-KL** místní trasa Horní Počernice – Klánovice
- 0034** Zeleneč – Ctěnice (mimo území MČ P20)

Uvedené trasy nabízí zpravidla jen směrové vedení po současných komunikacích a převážně ve společném provozu s automobilovým.

Smyslem cykloturistických tras je především turistika dálková (14), anebo oddech a rekreace místních na krátké vzdálenosti (HP-KL), resp. např. jako výpadovka z Prahy do Polabí (0035). Trasy mají zpravidla nabízet relativně bezpečnou jízdu mezi zajímavými cíli či v krajině s minimální automobilovým provozem. Směrování tras má dále nabízet možnosti ubytování, občerstvení, opravy kol atd.

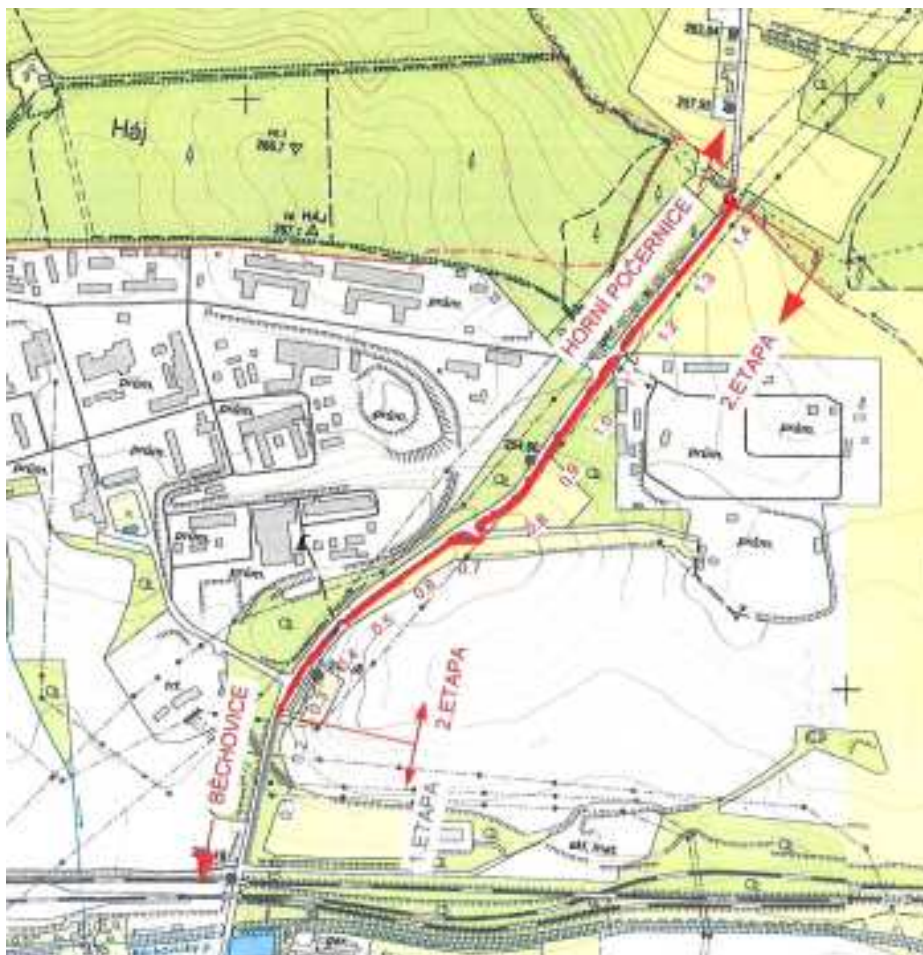


Celorepublikové dálkové trasy (zdroj: ceskojede.cz)

A.6 KOORDINACE

V rámci roku 2015 bylo provedeno několik koordinací a to v těchto záměrech:

A.6.1 CYKLOSTEZKA BĚCHOVICE – HORNÍ POČERNICE, etapa II. proj. Novák a Partner pro TSK hl.m.Praha



Připomínky:

- Uvedená cyklotrasa je koncepčně v pořádku, je rovněž v souladu se smyslem stávajícího celoměstského systému.
- Záměr odpovídá i dosavadním poznatkům z rozpracované Cyklokonceptce pro H.P., která ve směru na Běchovice (+ Xaverovský háj, Klánovický les) požaduje a předpokládá výraznější zlepšení podmínek pro cyklodopravu.
- Uvedený záměr bude v součinnosti s příslušnými MČ používán i při jejím zpracování.
- Místa křížení stezky se všemi výjezdy z komunikace na místo ležící mimo pozemní komunikaci (především výjezd do areálu PSVS) je třeba řešit s preferencí provozu podél hlavní komunikace a tedy jako tzv. chodníkový přejezd. Barva a struktura povrchu by neměla být odlišná od stezky v běžném profilu. Odbočující vozidla/řidiči nesmí pojmout ze stavebního řešení pocit přednosti, tj. při odbočování je třeba dát přednost vozidlům souběžně jedoucím a to i po souběžné stezce pro chodce a cyklisty (z. 361/2000Sb.). Navrhovaná úprava řešení je principiálně ve smyslu zákona 13/1997 Sb. a takto to bylo projednáváno i na půdě MD za účasti vedení DI-PČR (p. Lerch) jako vhodné řešení, které bude nadále propagováno jako vzorové. Důrazněji je takto popsáno i v současné novelizaci 361/2000 Sb.
- v místech se zúženým profilem (umístěním zábradlí u zastávky BUS) je třeba provést rozšíření stezky. Šířka 2,0 m není vhodná, bezpečné řešení vyžaduje toto zúžení o

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

bezpečnostní odstup opět rozšířit na opačné straně a ne naopak ještě zúžit. Zúžení v místě ukončení či přerušení stezky je vždy nevhodné, neboť je zde možné i najíždění na stezku z vozovky či naopak sjíždění, tj. cyklisté neprovádí pouze přímý manévr (přujezd).

- *ukončení stezky na hranici katastru H.P u Xaverovského háje je nutno řešit se zklidněním dopravy, v oblouku nutno snížit rychlost na max. 30 km/h a doporučujeme provést opticko-psychol. brzdu s akustickým efektem z každé strany před obloukem. V tomto místě dochází i ke křížení pěší cesty s vozovkou.*
- *Situace na konci cyklostezky bude nadále pracovním upřesňována.*
- *Uvedená cyklostezka přivede do zdejší oblasti poměrně dost cyklistů (včetně nové žel zastávky Běchovice). Proto je třeba mít na toto období zajištěny podmínky pro jejich návazný pohyb.*

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Dne 14.8.2015 proběhlo jednání se zpracovatelem PD "**Cyklotrasa Běchovice - Horní Počernice, Praha 9**" za účasti p. Vorla (Novák a Partner), p. Uzla (Cyklokoordinátor Praha 20 - Horní Počernice) a p. Syrového (zpracovatel koncepce cykl. Praha 20).

Závěry:

1. Ukončení stezky v km 1,43, resp. křížení s vozovkou bude uzpůsobeno v rámci pozemku komunikace stavebně, a to tak, že návaznost na pěšinu bude rozšířena na 3,5 m
- *zajistí projektant PD, tj. zapracuje do DUR i DSP.*
2. Neprodleně je třeba zajistit rozhledy pokácením keře (pohled směr Hor. Počernice)
- *zajistí ÚMČ Praha 20 a MČ Praha – Běchovice.*



obr 1 - pohled od křížení severním směrem (ul. Ml. Běchovic - Ve Žlábku)

3. Neprodleně je třeba zajistit zvýšení bezpečnosti křížení turistické trasy s vozovkou a to pomocí doplnění dopravního značení (opticko-psychologická brzda z obou stran před obloukem). V případě zajištění rozhledů nemusí být snížena rychlost na 30 km/h. - *PD a stanovení zajistí ÚMČ Praha 20, MČ Praha - Běchovice, k realizaci předají TSK hl. m. Prahy.*
4. Nutno navázat na projekt stezky a vytvořit plynulou rampu od Xaverovského háje již v předstihu PD stezky, resp. řešit v rámci úpravy narušené krajnice komunikace (viz foto výše)
- *zajistí ÚMČ Praha 20, MČ Praha - Běchovice ve spolupráci s TSK.*
5. Všechny krátké přejezdy přes stezku na místo ležící mimo pozemní komunikaci budou uzpůsobeny dle připomínek, tj. budou provedeny v niveletě stezky, bez fyzického přerušení stezky avšak barevně odlišné (cihlově červená bet. dlažba bez zkosených hran) od sjezdů

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

z vozovky ke stezce (asfalt anebo šedá bet. dlažba). Dopravní značení bude dle pražských standardů, tj. podél stezky/přes přejezd/ DZ č. V4 a symbol chodce a jízdního kola ve směru přejezdu (ve směru jízdy vozidel, která přejíždějí stezku) - *zajistí projektant PD, tj. zpracuje do DSP, v DÚR je prostorově vyřešeno.*



obr 2 - příklad řešení přejezdu stezky (stavebně je jasně odlišena priorita pohybu – v souladu se zákony 13/1997 Sb. a 361/2000 Sb.)

6. Stezka podél zastávky BUS bude rozšířena na 3,0 m
- *zajistí projektant PD, tj. zpracuje do DUR i DSP.*
7. Řešení u vjezdu do areálu fy. PORR (nákladní vozidla) je zčásti na pozemcích areálu, výjezd je označen jako křižovatka. Řešení dle zpracované DÚR se po vysvětlení projektantem cyklostezky ponechá. Navržené řešení je kladně projednáno s fy. Porr a Policií DI ČR. V rámci navazující DSP bude dořešen (v rámci návrhu dopravního značení) způsob překonání komunikace s vyznačením buďto přejezdu pro cyklisty, místa pro přejíždění anebo s provedením piktokoridoru V20 upozorňující na provoz jízdních kol v podélném směru podél hlavní komunikace. Každopádně je nutné zvýraznit přednost a přerušení stezky nejen svislým DZ, ale taktéž vodorovným (trojúhelník + zpomalovací optickopsych. brzda přes celou šířku stezky).

Pozn.: Ing. Syrový konstatuje, že na provoz cyklistů zde má být výrazněji upozorněno a to i přímo v místě křížení, nejen před ním. Vjezd do areálu neřešit jako křižovatku, ale jako místo ležící mimo PK a tomu pak přizpůsobit řešení i stavebně, tj. stezku provést cca v úrovni vozovky, avšak v odlišném povrchu (dlažba odp. únosnosti anebo asf. s červeným podbarvením a vodíci čarami V4 podél obou stran + doplnění vodorovných V4) – jedná se o další možné a legislativně přijatelné řešení (viz ukázky realizace z Jihlavy a dalších pražských MČ). Z hlediska projednání s dotčenými stranami je toto řešení dle projektanta nereálné. Ing. Syrový konstatuje, že vyšší míru bezpečnosti bude možné dořešit např. dodatečně a řešení může být provedeno dle bodu 7 výše.



obr 3 - ukázka řešení výjezdu z obdobně využívaného průmyslového areálu z Jihlavy, kde se nepodařilo dořešit křížení stavebně, avšak ex-post pouze dopravním značením

8. Projektant NaP Praha upraví dokumentaci podávanou na Stavební úřad (pro získání ÚR) o řešení dle bodů 1 a 6. Poté MČ Praha 21 požádá MČ P-20 o vydání kladného stanoviska k územnímu řízení na stavbu „Cyklo Běchovice – Horní Počernice, Praha 9“.
9. Ostatní body (úprava vodorovného a svislého dopravního značení, body 5 a 7 zápisu) a materiál a barva v místech sjezdů bude řešena po vydání ÚR jako změna DSP. Nemá vliv na územní rozhodnutí.
10. Účastníci schůzky včetně MČ Praha – Běchovice budou nadále v kontaktu. Budou postupovat shodně v zájmu nápravy nebezpečných podmínek pro pohyb osob na daném místě včetně optimálního dořešení a realizace vlastního projektu.

V Praze 19. 8. 2015

zapsal: Květoslav Syrový

A.6.2 Rekonstrukce Božanovská (OTV, DIPRO)

Dle dohody s projektantem bylo opuštěno historické řešení zpomalovacího prahu. Bude doplněno dopravní značení až na základě samostatného projektu.

A.6.3 OK Hartenberská (CityPlan)

Projektantovi bylo doporučeno řešit chodník při východní straně i pro provoz jízdních kol a to v lepších a komfortnějších parametrech, především v nárožích u okružní křižovatky a nepatrný a však důležitý posun jednoho stožáru VO. Cyklisté budou moci projíždět z účel. kom. A440 (dnes A257) až do zklidněné ul. Stoliňská.

A.6.4 Značení EV4 (RFD MHMP)

Proběhla koordinace se zadáním projektu vyznačení EV4+A26 přes území Prahy 20.

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

A.6.5 Dopravní studie zklidněných zón Praha 20 (CityPlan)

19.8.2015

Návrh úprav konceptu studie zklidněných zón v souvislosti s koncepcí cyklodopravy

Odůvodnění:

Celá vnitřní rezidentní oblast mezi sběrnými kom. Náchodská, Božanovská a Ve Žlíbku již dnes funguje pro provoz jízdních kol. Dle průzkumů místní obyvatelé jízdní kolo využívají pro každodenní účely na pražské poměry vysoce nadprůměrně. Celá oblast má velký potenciál (přívětivý reliéf, dosažitelnost cílů apod.).

Zásadním nedostatkem celé oblasti je nynější absence ucelenosti co do dopravního režimu, tak do stavebního uspořádání a tedy celk. charakteru ulice. Mnohdy není zřejmá nadřazenost, což je uměle doplněno dopravním značením, které preferuje MHD (BUS) a rychlé napojení oblasti na sběrné komunikace. To někdy odpovídá charakteru ulice, jindy naopak.

Cílem je plošná prostupnost území pro jízdu na kole, zřejmost a snadná orientace v přednostech v jízdě, která může být zajištěna ne pouze značením, avšak zpravidla stavebně. Obytné zóny mají u křižovatek používat jednotné prvky, stejně jako hranice zón 30. při tom všem může být nastaven systém rychlých komunikací pro MHD, avšak bezpečných pro všechny.

K návrhu zklidnění:

-Důležitým podkladem je rozklíčování současných předností v jízdě a vhodně je někde nastavit i pro nový / navrhovaný stav (současné přednosti + linky BUS jsou zobrazeny v příloze 1).

Zóny 30

- Nutno eliminovat nebezpečí v podobě hlavních ulic (tranzit mezi sběrnými komunikacemi, z předností vyplývající rychlá jízda po hlavní, ucelenost řešení vnitřních zón). Pokud mají být zřízeny či zachovány hlavní ulice, tak jen jako koncové úseky navazující na sběrné kom. Náchodská, Božanovská, Ve Žlíbku (v současném stavu taktéž linky autobusů nejsou vedeny striktně po hlavních a dávají na několik místech přednost). Následující ulice by neměly být hlavní v celé své délce.
 - Vojická
 - Spojenců
 - Chvalkovická
 - Jívanská
 - Chodovická
 - Jeřická
- Hlavní v rámci zóny30 či mimo ně jsou dány již přirozeně tím, že podél je obytná zóna) – viz situace.
- Zpravidla je třeba preferovat přednost zprava a tomu odpovídající prvky, minimum dopravního značení.
- Vybranými ulicemi sice projíždí spoje PID, avšak ani provoz MHD by neměl zakládat potenciál pro nebezpečí při plošné obsluze území (jednotnost řešení křižovatek uvnitř – dnes je každá řešena jinak), tj. není třeba dogmaticky ponechávat pro provoz BUS hlavní v každé křižovatce.
- Dále nutno minimalizovat pronikání kom. v režimu zóny 30 do obytných zón a naopak – nutno tvořit co nejvíce ucelené plochy. Z toho vyplývají přednosti a jejich soulad či nesoulad s charakterem ulice.

Jednotnost v přednostech – vždy ucelená oblast (přednost zprava) tj. ponechat či změnit následující ulice na kom. v režimu zóna 30:

- Libošovická
- Vlášnická
- Lhotská (celá)
- Rožnovská (úsek Běchorská - Vysokovská)
- Lískovická
- Letenská
- Trní (Vysokovská - Chvalkovická)
- Keteňská

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- Březovická
- Ratibořická

Obytné zóny

- jednosměrné úseky u panelových domů mezilesí
- Mezilesí (Spojenců - Rožnovská)

Komunikace v zóně 30 vnořené do obytných zón

Vnořené komunikace jsou dány již zrekonstruovaným stavem či návazností na ně.

- Fr. Černého
- Kramolná

Obytné zóny vnořené do zón 30

- Sekeřická (Vojická - Spojenců)

Závěrem:

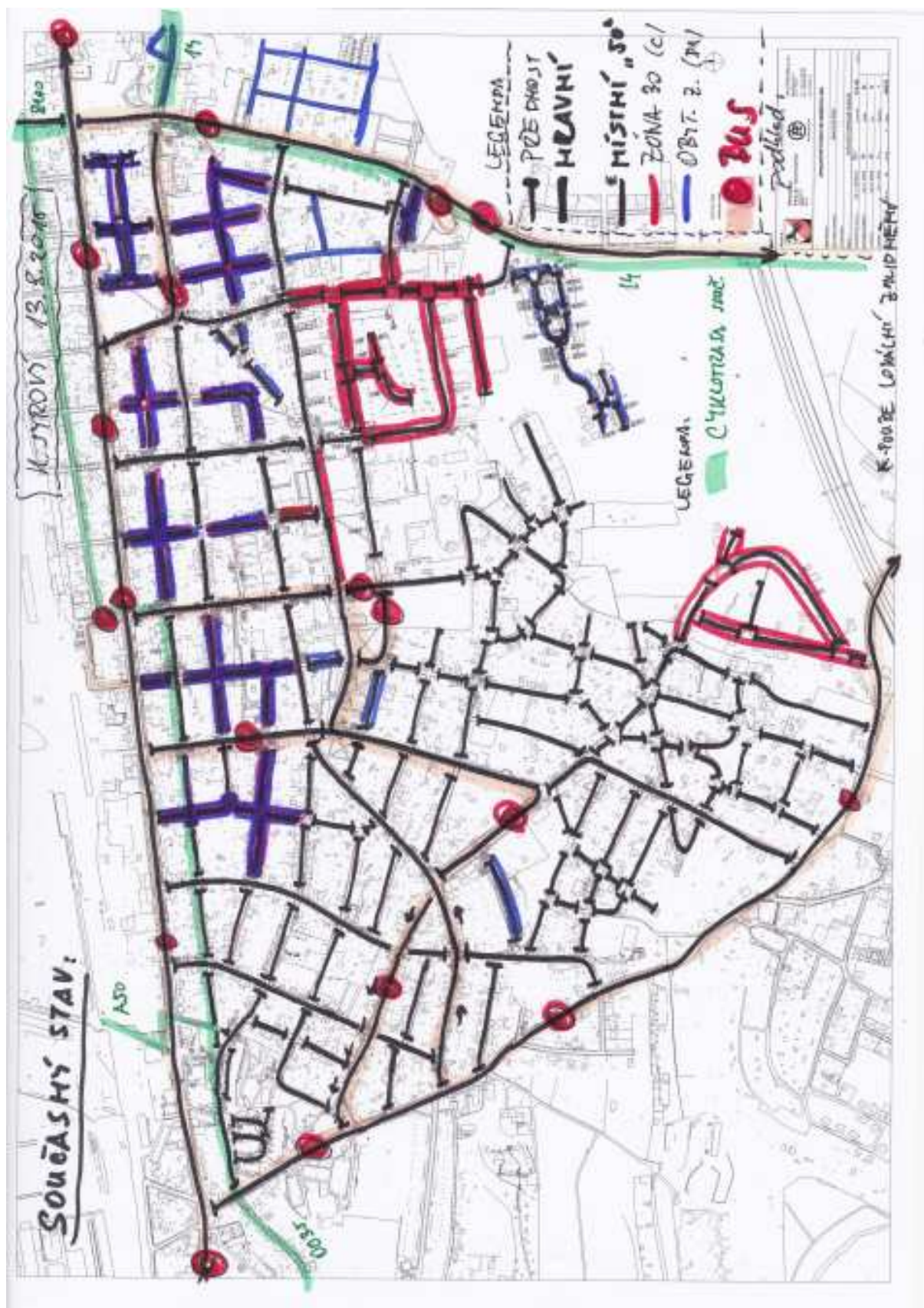
Bude se nutné setkat se zpracovatelem koncepce zklidnění, zástupci MČ a PČR a najít patřičný průnik mezi všemi požadavky.

Květoslav Syrový, 19. 8. 2015

Přílohy:

1. analýza současného stavu + přednosti v jízdě
2. návrh změn / schéma doplnění zklidnění
3. návrh zklidnění včetně hlavních koridorů / průjezdu cyklistů územím

1. analýza současného stavu + přednosti v jízdě



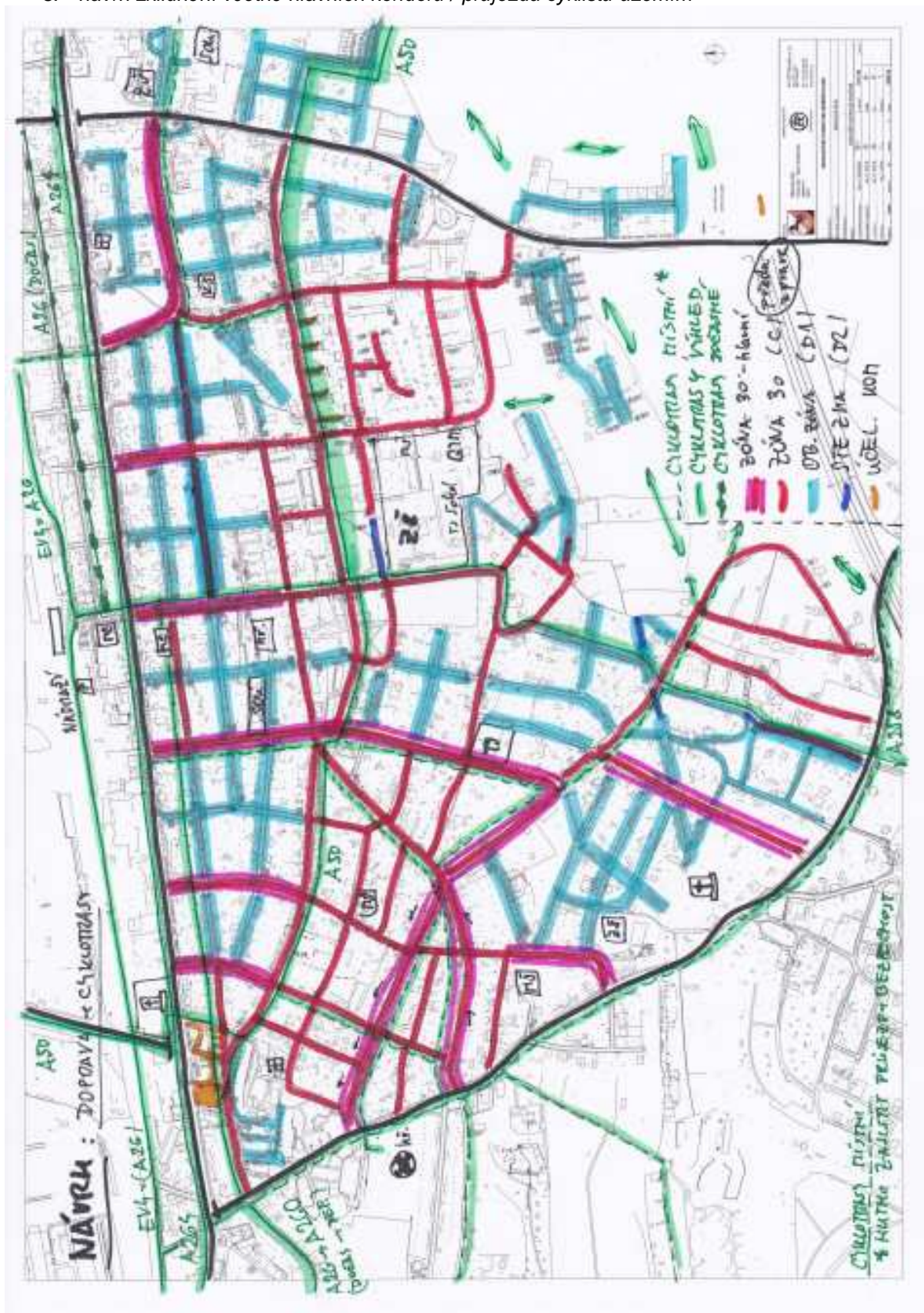
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2. návrh změn / schéma doplnění zklidnění



Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

3. návrh zklidnění včetně hlavních koridorů / průjezdu cyklistů územím



Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Stanovisko ke studii AF-Cityplan z pohledu zpracovatele koncepce cyklistické dopravy

- A. *Vnitřní místní obslužné komunikace ponechávané v režimu 50 km/h bez liniového zklidnění a jako hlavní (Chvalkovická, Komárovská, Khodlova, Domkovská, Běluňská, Třebešovská) vytváří:*
- potenciál pro nežádoucí tranzit*
 - rizika v místech křížení s vyznanými místními vazbami (uzel Chvalkovická x Běluňská x Ratibořická, Chvalkovická x Jeřická)*
 - nežádoucí a nebezpečné situace v místech vyššího výskytu chodců a cyklistů, takže bude vznikat potřeba lokálních zklidnění.*
 - V severních úsecích tyto komunikace hraničí vždy s obytnými zónami, takže již z tohoto principu jsou hlavními a tedy není problém v souvislosti s provozem veřejné autobusové dopravy.*

Pokud však zůstane u řešení 50 km/h, je třeba významné uzly, resp. křižovatky zklidnit. Forma zklidnění celých křižovatek je otázkou následné širší debaty, avšak již ve fázi koncepce je nutno určit body zklidnění, které budou výše uvedeným rizikům zabráňovat. Současně se jedná o základní koridory místní obsluhy prostřednictvím jízdního kola. V rámci zklidněných komunikací není třeba řešit zásadní prvky pro cyklisty, avšak na komunikacích s dov. rychlostí 50 km/h je třeba řešit pro cyklisty i prvky liniové. Ty se do těchto vnitřních zón však zpravidla nevejdou. Těmto „vnitřním hlavním“ komunikacím se místní cyklisté nebudou vyhýbat a budou se zde pohybovat plošně. Koncepce cyklodopravy na toto reaguje a vymezuje místní koridory se soustředěným provozem cyklistů.

Upřednostňování plynulosti automobilové dopravy před bezpečností v této celé oblasti není žádoucí, což potvrzují i metodické a legislativní rámce. V Horních Počernicích je žádoucí, aby byly co nejdříve nabídnuty bezpečné koridory pro cyklisty mimo sběrné komunikace (Náchodská, Ve Žlábku, Božanovská) a to právě paralelními zklidněnými oblastmi. Tyto jsou však dle současného vývoje nadále rozdělovány jakýmsi roštem dalších místních-sběrných komunikací, což je z hlediska bezpečnosti a plynulosti dopravy schizofrenní přístup. Toto řešení dlouhodobě neobstojí, neboť ve vybraných místech bude vznikat potřeba lokálních zklidnění (jako je tomu již dnes na mnoha místech hlavních komunikací v rámci celé řešené zóny). Výsledkem budou stále přibývající prvky lokálního zklidnění a začne se uvažovat o plošném řešení. Tomuto vývoji lze však předcházet vhodným nastavením již ve fázi koncepce, tedy nyní.

Kompromisním řešením může být ponechání 50 km/h pouze v úsecích:

- Chvalkovická (Náchodská - Běchorská)
- Chvalkovická (Ratibořická - Jařická)
- Komárovská (Náchodská - Třebešovská)
- Třebešovská (Komárovská - Ve Žlábku)
- Jeřická (Vysokovská - Chvalkovická)

- B. **okolí panelových domů ul. Mezilesí** je vhodnější řešit jako obytné zóny - nejsou zde a nevejdou se sem chodníky a nutno maximalizovat potřeby parkování motorových vozidel. Toto může zajistit pouze režim společného provozu funkční skupiny D1.
- C. jižní část Rožnovské (úsek Běchorská - Lhotská) a východní úsek Lhotské (Spojenců - Rožnovská) jsou založeny s jednostranným chodníkem, tedy jako zóna 30 a současně tvoří v uličním roštu Počernic logicky součást zóny 30.

Stanovisko ke studii AF-Cityplan a závěrům Komise dopravy.

- D. ul. Komárovská - min.v úseku Třebešovská - Běluňská je třeba taktéž nastavit dovolenou rychlost max. na 30 km/h. Důvody:
- je již v současnosti (dle místních potřeb) v místě z části zklidněna (v jednom úseku je zpomalovací práh a snížená rychlost na 30 km/hod).*
 - např. v úrovni ul. Václavická (v oblouku ul. Komárovská) není vhodná dovolená rychlost 50 km/h*
 - křižovatka Komárovská x Třebešovická je velmi rozlehlá je jí třeba zklidnit.*

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- d. Touto křižovatkou prochází dvě (severojižní a východozápadní) místní stopy pravidelného průjezdu cyklistů zajišťující místní obsluhu, s nimi počítá i návrh koncepce cyklo dopravy:



- E. ul. Koutská – souhlas s návrhem na ul. Koutská a Na Bačálkách jako obytná zóna (ve studii takto řešeno je)

Stanovisko ke studii AF-Cityplan a zpracování připomínek

1. ad. vypořádání připomínky č. 1: Křižovátku ulic Chvalkovická x Jeřická nutno maximálním možným způsobem zklidnit i přestože navazující ulice mohou být řešeny jako 50 km/h. Jedná se o velmi rozlehlou plochu i s provozem chodců a cyklistů (jedná se o důležitý uzel pro místní obsluhu). Důvody:
 - a. nutno zajistit bezpečné přecházení a pěší vazby ve všech směrech
 - b. nutno zajistit bezpečné odbočení cyklistů z Chvalkovické do Jeřické při jízdě směr jih.
2. ad. vypořádání připomínky č. 2: objízdnou trasu nezajišťuje dopravní režim ale fyzická průjezdnost (zda a jak projedou vozidla, která mohou projíždět po Náchodské). Křižovatky Běluňská x Chvalkovická a Chvalkovická x Jeřická nemohou vyhovět požadavkům na průjezd nadrozměrných vozidel, možnost průjezdu BUS však ano. Objízdná trasa nemůže být důvodem pro nastavení paušální dov. rychlosti 50/ km/h a zamezení provedení prvků zklidnění, které mají zajistit běžný provoz. Návrh kom s dov. rychlostí 50 km/h dle bodu A) výše.
3. ad. vypořádání připomínky č. 3: dlouhá odsazení obytných zón (vedlejších ulic) od sběrných komunikací I. tříd se doporučuje 10 m. Do doby funkce ul. Náchodské pro tuto kategorii je to legitimní požadavek PČR, avšak jedná se pouze o technické doporučení. Např. ve Kbelích se toto odsazení postupně ruší, neboť vznikají komplikovaná stavební řešení včetně dopravního značení a někdy komplikovaného řešení pěších vazeb podél hlavní ulice. V případě studie zklidnění Náchodské by se toto odsazení od Náchodské již nemělo objevovat, neboť Náchodská by v době zklidnění již neměla být zásadní propojkou mezi Prahou a SČ krajem (tuto funkci musí převzít D11 a D10).
4. ad. vypořádání připomínky č. 4: p. Syrový není členem akční skupiny Cyklisté sobě, je zpracovatelem koncepce cyklistické dopravy. Věcně téma řeší body A až C výše. Toto bude třeba dále projednat, nejlépe v rámci koncepce cyklo dopravy a za účasti všech dotčených stran (MČ, PČR, Cityplan, zástupci komise dopravy a územního rozvoje).
5. ad. vypořádání připomínky č. 5: V nově zřízených jednosměrných komunikacích musí být zajištěn obousměrný provoz pro jízdní kola, což studie řeší.

V Praze dne 30.10.2015

Ing. Květoslav Syrový

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

A.6.6 TV Svěpravice

Připomínky k TV z hlediska cyklistické dopravy

Obecně:

- A. *vodicí čáru v rámci hlavních kom. se doporučuje neprovádět (např. Chvalkovická), klíčová je především v křižovatkách s vedlejšími ulicemi v podobě V2b, důvod: cyklopiktokoridor V20 provést na osu 0,75 m od obruby resp. okraje vozovky,*
- B. *sjednotit řešení v rámci křižovatek, hlavní vs. vedlejší v rámci zvýšených kříž. ploch lze řešit stavebním způsobem, v rámci obytných zón řešit křižovatky jako zvýšené s předností zprava (např. Machovská x Bříšťanská, Dolská x Prachovská, Všelidská x Podůlší) a to i za cenu doplnění ul. vpustí resp. náročnějšího dořešení odvodnění, v případě neúměrného navýšení investic možno uvažovat i o umístění středového polštáře v křižovatce s odsazením od hran. Jednotnost stavebního řešení typových situací bude přispívat intuitivnímu chování všech, především řidičů motorových vozidle i jízdních kol*
- C. *křižovatku Jeřická x Zájední x Hřídalecká., která je na hranici úprav této etapy TV připravit na zvýšenou plochu (zklidnění ul. Jeřická)*
- D. *Sjednotit řešení napojení vedlejších ulic na ul. Božanovskou (poloha přecházení, nejlépe na přisunutý stavební práh do severní hrany ul. Božanovská) a to v obou případech (obytná zóna i zóna 30). Chodci jdoucí podél Božanovské nikdy nebudou zacházet do vedlejší ulice.*

101-1 Zdoňovská / 101-2b Na Pozorce (Zájední)

1. *Zásadním severojižním propojením Horními Počernicemi je územním plánem vymezená stopa hlavní cyklotrasy č. A 258 ulicemi Jívanská – Jasenná – Hřídalecká – Zájední – Zdoňovská – Na Svěcence.*
2. *Mezi ul. Zájední a Zdoňovská je třeba ponechat zamezený průjezd pro motorovou dopravu (dle návrhu PD) avšak komunikaci navázat na vozovku ul. Zdoňovská (nyní řešeno jako návaznost do pobytového prostoru před vjezd do domu), tj. komunikace řešit jako stezku pro chodce a cyklisty propojující dva vozovkové úseky (schody odstranit i za cenu vyššího podélného sklonu). Směrově určitě ponechat v současné stopě, avšak lépe napojit jižní konec (přímo do vozovky).*
3. *ve smyslu řešení označit propojovací komunikaci jako C9 či jako B11. Minimální šířka 3,5 m v celé délce dle TP a ČSN.*
4. *Cyklotrasa A258 bude realizována v letech 2015-2016. Obchozí trasu pro osoby s omezenou schopností pohybu dle vyhl. 398/2009 Sb. návrh PD zajišťuje.*

103-1(a+b) Domkovská

1. *v ul. provést alespoň jednostranný cyklopiktokoridor V20 – ve směru stoupání*
2. *v křižovatce Domkovská x Hřídalecká x Meziluží provést zvýšenou křižovatku / v rámci ní může být řešeno snadné přecházení všemi směry ve všech směrech, nejen jeden přechod 15 až 20 m severně od křižovatky – tento přechod by se tedy dal přisadit blíže křižovatce / celé místo bude zklidněné jako celek*
3. *v křižovatce s ul. V Dílcích taktéž řešit zvýšenou křižovatkovou plochu, přecházení se pak může odehrávat v přímých vazbách, bez zacházek, zklidnění jako celek*
4. *zklidnění v jižní části ulice lze řešit společně s parkováním dle [vzorových listů č.7 PK](#) – zóny 30 (kom. ve vybraných místech lokálně zúžit a nabídnout tak oficiální místa pro stání v ulici, které za této situace nesplňují 361/2000Sb.) – jedná se pouze o jednoduché úpravy DSP*
5. *nevhodně řešené (odsazené) přecházení podél ul. Božanovská,*

103-2 Jeřická

1. v křižovatce Chvalovická x Jeřická bude nutné zvýšit bezpečnost při levém odbočování z Chvalovické do jižního ramene ul. Jeřická, především pro cyklisty se jedná o nebezpečnou situaci. Provéřit miniokružní křižovatku i za cenu středového ostrůvku event. pojižděného rozměrnějšími vozidly (dlážděný z kostky drobné apod.). Severní konec ul. Dolská by pak bylo nutné napojit více do středu křížení všech větví. Výjezd ze hřiště zaústit do Dolské, před případnou OK. Nutno řešit současně i přechod severozápadní větve ul. Jeřická (s ostrůvkem). Možno křižovatku z této PD vypustit a řešit v rámci další etapy Jeřická-sever? Nutno totiž připravit i výjezd z ul. Dolská.
2. v úseku 3.2a – neprovádět vodící čáry V4, ale V20 cyklopiktokoridor
3. v úseku 3.2.b provést přechod na zvýšeném prahu dlouhém anebo před přechodem provést zpomalovací polštáře v obou pruzích

103-3 Chvalkovická

1. neprovádět V4, ale V20 (cyklopiktokoridor), jízdní pruhy 2 x 3,75 nabízí právě toto řešení, ul. Chvalkovická důležitá propojka nejen pro MHD, ale také pro [cyklodopravu z hlediska místní obsluhy](#)

V Praze dne 20. 5. 2015

zapsal

Ing. Květoslav Syrový

A.6.7 Cyklostezka Ratibořická

Připomínky k záměru řešení cyklistické dopravy v ul. Ratibořická

1. křižovatka Jívanská x Ratibořická
 - a. dořešit východní rameno stavebně, nejlépe jako chodník o úroveň výše než je vozovka, pro cyklisty provést krátkou rampu a chodníkový přejezd
 - b. sloupek musí být nízký – pod výšku řídítek a opatřen reflexními pásky, sloupek umístit co nejdále od křižovatky
 - c. lze rozšířit zelenou plochu
2. stezka pro cyklisty
 - a. řešit raději jako stezku pro chodce a cyklisty – již dnes lze sledovat poptávku chodců po pohybu podél parku (návštěvníci parku přechází cca místem začátku stezky přes Jívanskou)
 - b. trasu nutno provést plynulejší
 - c. není třeba provádět středovou čáru stezka bude využívána především ve směru od východu k západu a tak by taktéž mohla být označena – pouze z jedné strany – od ul. Jívanská
 - d. v místě směrového oblouku ul. Ratibořická (cca polovina úseku ve směru za odstavem BUS) stezku vyústit na vozovku a dále pokračovat jako
 - i. protisměrný cyklopruh ve vozovce – předpokládá se vyřešit cyklisty pouze ve směru od ZŠ d k ul. Lipí, neboť se jedná o zklidněnou oblast a již nyní jsou všichni zvyklí jezdit ve vozovce (obousměrně)
 - ii. jednosměrný cyklopás při vozovce - o úroveň výše nad vozovkou, pás. š. cca 1,75 až 2,0 m. Nutno však vyřešit parkování, což je možné při jižní straně vozovky – viz naznačený vzorový řez
 - e. ukončení opatření pro cyklisty v křižovatce s ul. Lipí se bude odvíjet od zvoleného řešení
3. zbývající západní část cesty v parku

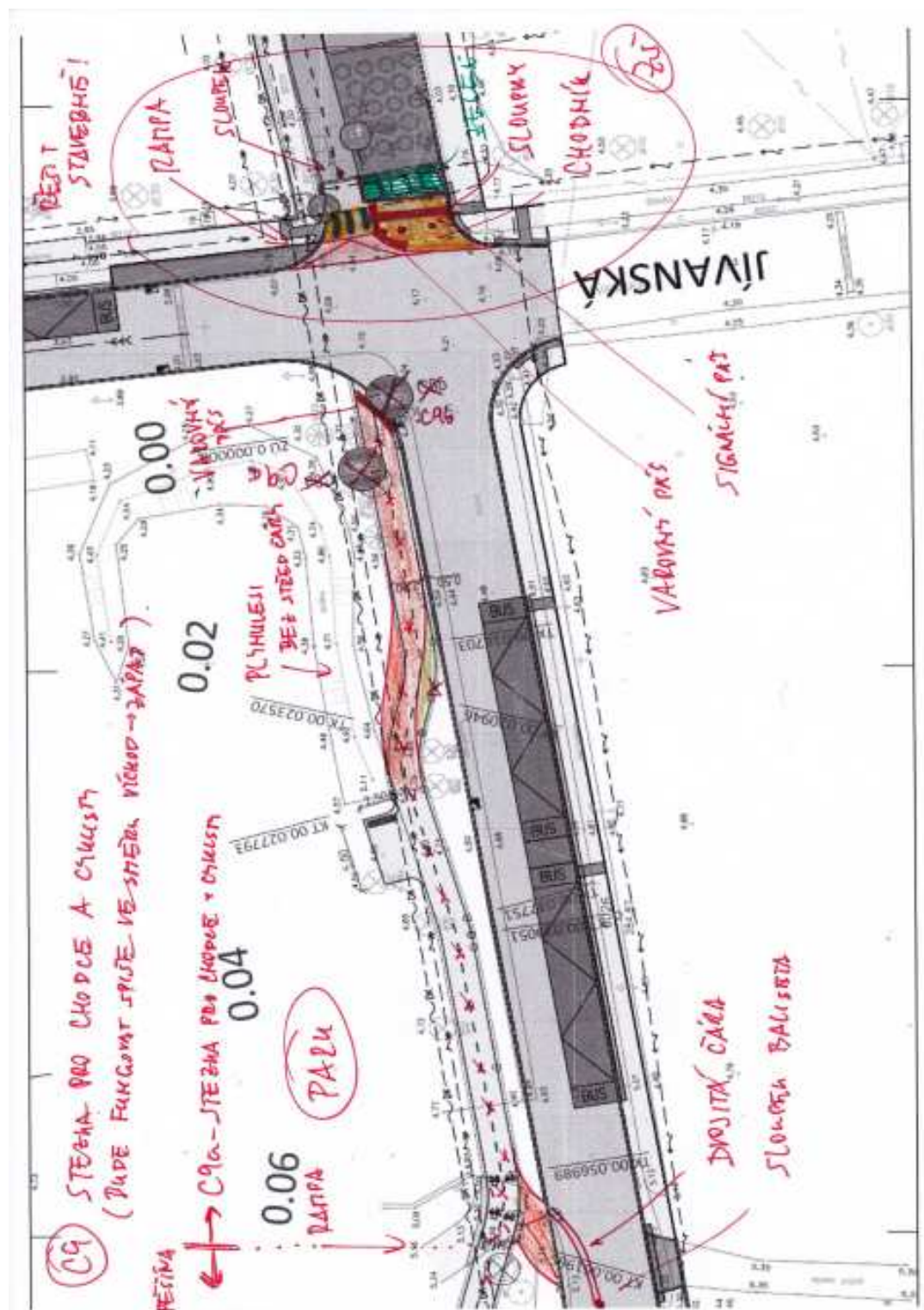
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- a. *možno řešit jen jako parkovou cestu pro pěší s povrchem např. štěrk a taktéž s přívětivějším esteticko-funkčním řešením (od obrub z ocelové pásoviny apod.)*

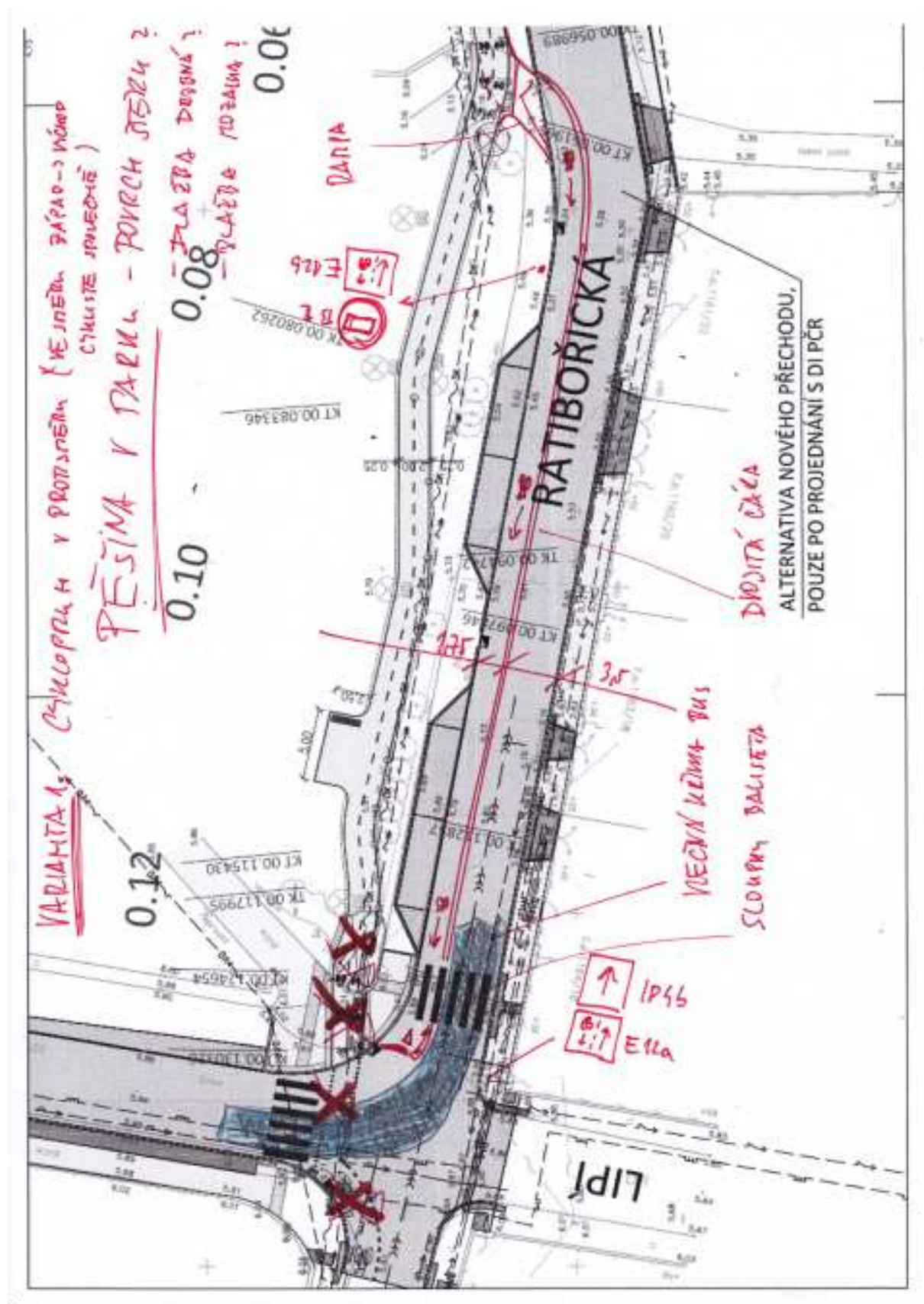
Doporučuji jako levnější, funkčnější a pro tuto zklidněnou zónu přirozenější řešení dle 2.d.i „protisměrný cyklopruh ve vozovce“. Nyní navržené řešení je velmi nebezpečné v křižovatce Lipí x Ratibořická. Řešením dle navrhované změny se bude jednat o přirozené a všem okamžitě pochopitelné řešení, včetně práv a povinností ze situace vyplývajících.

17.12.2015

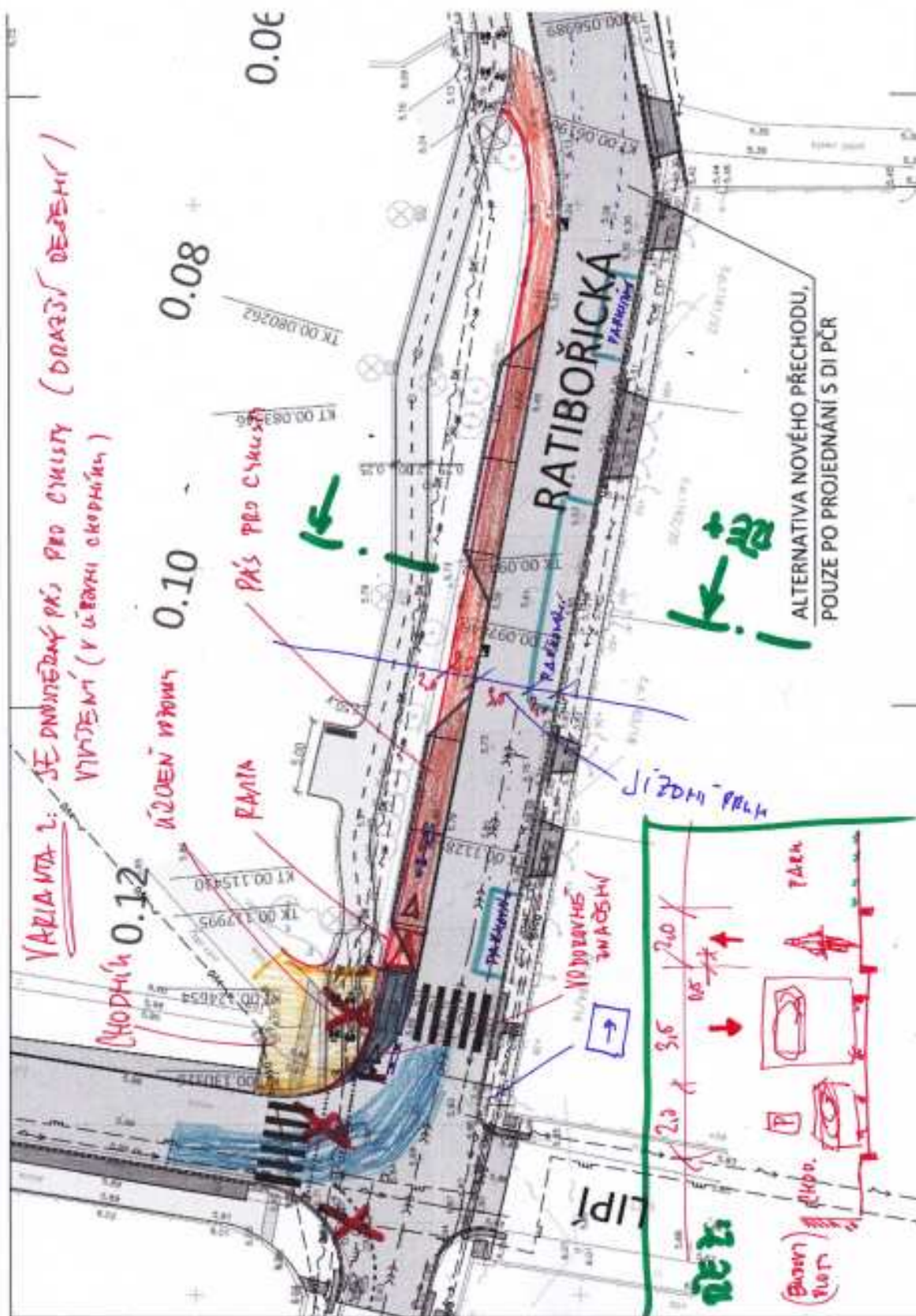
Ing. Květoslav Syrový



Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

A.6.8 Nová zástavba Bílý Vrch

Připomínky k záměru Bílý vrch z hlediska cyklistické dopravy a v souvislosti s dopravou pěší

4. komunikace K Zelenči – větev 1 - MO 8,5/50
 - a. požadavek na 7,5 m mezi obrubami v celé délce, aby mohl být cyklopiktokoridor V20 v celé délce – jedná se o místní propojení = cyklotrasu mezi ul. U Úlů – Bártlova – K Zelenči – F.V.Veselého. V místě přechodů se opatření pro cyklisty do šířek nepočítá (dle ČSN 73 6110).
 - b. V místě přechodu přes ul. K Zelenči v ose ul. Cirkusová – severojižní chodník zřídit vedle přechodu i přejezd pro cyklisty š. 3,0m a navazující chodník směr sever rozšířit na 4,0m – celý prostor v přidruženém prostoru řešit v režimu C9 (stezka pro chodce a cyklisty) anebo pěší zóny s povoleným pohybem jízdních kol anebo chodník (C7) s dodatkovou tabulkou se symbolem jízdního kola a nápisem „VJEZD POVOLEN“ (viz Rašínovo nábřeží).
 - c. V ul. Cirkusová snížit obrubu a provést bezbariérové řešení v nároží ul. Kludských x Cirkusová. Cyklisté tak budou moci projíždět ul. Cirkusovou až do obytných zón.
5. větev 2 – MO 7/30
 - a. bez připomínek
6. větev 3 – MO 7,5/30
 - a. společný provoz jízdních kol je vyhovujícím řešením
 - b. nevhodně řešený celý prostor pro chodce před MŠ včetně umístění zastávky, přechod mimo logické vazby (především od jihu) – doporučuje se provést všechna nároží u obytných zón jako zpevněná (lidé z ulic nebudou chodit jen při jedné straně), provést jako zvýšenou křižovatku s jedním přechod a jedním místem pro přecházení, zastávku odsunout mimo vchod nejlépe severním směrem
 - c. přímou ulici zklidnit pomocí aleje stromů (vytvoření 3D optického zúžení prostoru)
7. větev 4 - 7 – obytné zóny
 - a. bez připomínek vyjma řešení křížení se severojižním chodníkem – viz bod 5 a řešení křižovatek dle bodu 3
8. chodník sever-jih napříč obytnými zónami
 - a. provést jako stezku pro chodce a cyklisty, nejlépe v šířce 3,5 m
 - b. v místech křížení s vozovkami obytných zón provést jako příčný prvek zklidnění, tj. plochu křížení provést v jedné úrovni a povrchu
 - c. v případě větve 6 odstranit parkování těsně i chodníku které zamezuje rozhledům

8.12.2015

Ing. Květoslav Syrový

A.7 VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK

A.7.1 Komise dopravy (11/2015 z 16.12.2015, bod 12)

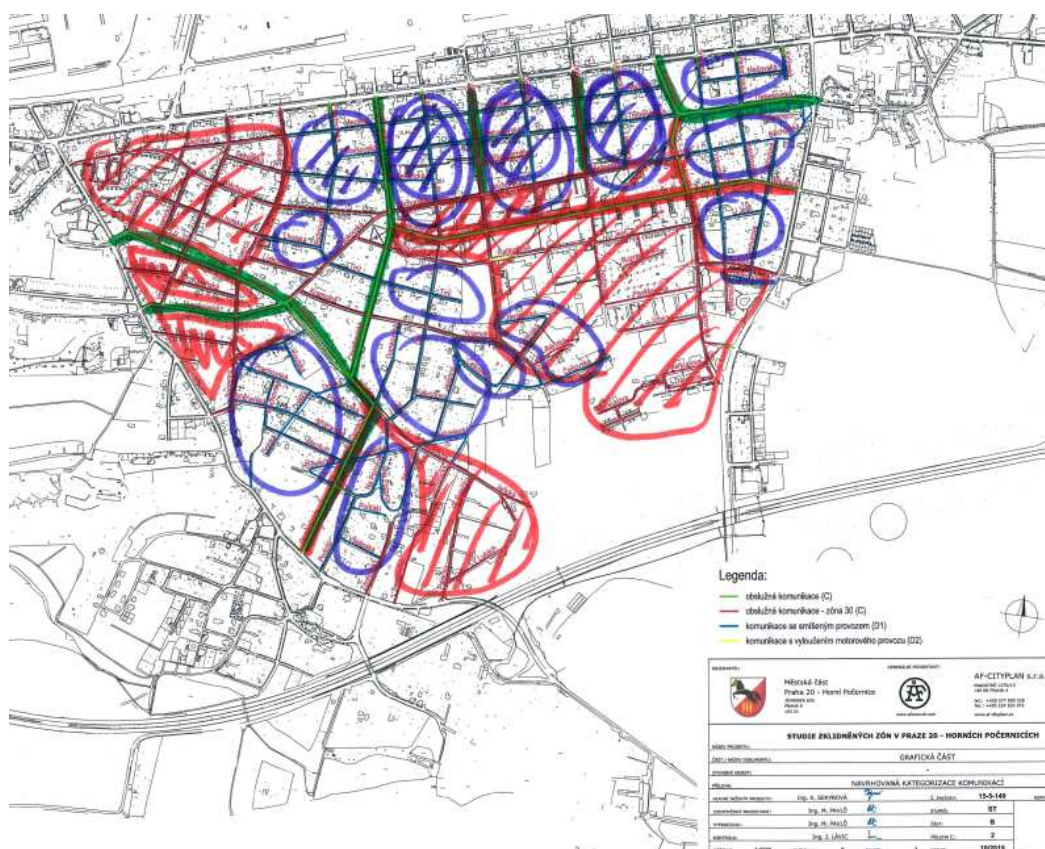
1. v části analýz uvést a rozebrat přibližnou skladbu cyklistů v Horních Počernicích - zpracováno viz A.4.4.
2. rozvinout bariéry limitující propojení s okolím HP a jejich řešení, zejména žel. Trať na Lysou nad Labem, R1, D11, včetně návrhu řešení a odhadu časového horizontu – rozpracováno viz B.1.9 a B.1.10.
3. KD má výhrady k zavádění tranzitní cyklodopravy v ul. Náchodská, Vzhledem k charakteru ulice doporučuje, aby řešení v této ulici bylo zaměřeno na cílové cesty k provozovnám a obchodům. Návrh opatření by měl vycházet ze zjištění průzkumů požadovaného v bodě 1. – odůvodnění viz B.1.5.

A.7.2 Komise životního prostředí (01/2016, 6.1.2016)

4. Z jednání nevyplýval žádný bod k zapracování, pouze byl rozvinut popis a smysl Eurovelo 4 a její umístění v území v časové ose – viz B.1.3.

A.7.3 Koordinace se zklidněním vnitřního území HP (projekt Cityplan)

Dne 9.2.2016 proběhlo jednání (za účasti: Moravcová, Jeníková, Měšťan, Piša, Uzel, Syrový, Rambousek, Pavlů) ve věci studie koncepce zklidněných zón. Bylo dohodnuto, že na obrázku vyznačené komunikace sice nebudou součástí zklidněných zón 30 a to kvůli zachování přednosti v jízdě pro vozy BUS PID, avšak budou zde řešeny takové prvky zklidnění, které zajistí bezpečný provoz chodců, cyklistů i motorové dopravy. Mnohdy nelze fyzicky zajistit rozhledy, takže řešení bude mnohdy s omezeným rychlosti na 30 km/h v doprovodu vhodného fyzického prvku zklidnění. V rámci zón 30: přednost zprava.



Legenda:

modrá – obytné zóny, červená – zóny 30, zelené linie ulice mimo zónu 30 s lokálními prvky zklidnění

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

A.7.4 Připomínky členů komise dopravy (p. Křemen, p. Uzel)

Kromě formálních připomínek bylo zapracováno takto:

5. Doplnit podrobněji místa pro stojany – bylo zapracováno, avšak podrobný aktuální seznam řešených míst nelze v koncepci definovat, neboť se vždy odvíjí od možností, financování a stavu přípravy realizace.
6. Infopanely – dtto
7. Doplnit info o EV4, smysluplnost apod. – viz B.1.3.
8. Doplnit a rozvinout popis A264 – ul. Náchodská – viz B.1.5.
9. Doplnit popis A260 – viz B.1.5.
10. Křížení Ve Žlíbku x A259 – jedná se o stabilizované místo křížení (a z hlediska celkové bezpečnosti dopravy právě zde vozidla zpomalují) - pokud by mělo dojít k posunu celého křížení, bude třeba zahýbat i s navazujícími cestami, což se v krátkodobém horizontu jeví jako málo pravděpodobné. Možno výhledově aktualizovat, avšak nyní se nejedná o prioritu. Velmi pomůže chráněné dočasné řešení formou zpevněné cesty/pěšiny podél ul. Ve Žlíbku (budoucí A260).
11. Popsat lokální kolizní místa – viz B.1.8.
12. Doplnit info ohledně financování – viz B.3.

A.7.5 Obec Zeleněč

13. Zapracovat podrobněji nové propojení směrem k D10 k severnímu okraji Zeleněče na Svémyslice a to s vyšším významem této trasy.
Reakce: zapracováno, jedná se však ne o páteřní trasu, ani ji nemůže nahrazovat, spíše se jedná o doplnění systému, možný nový kruh a lepší + přímější propojení na Svémyslice, Dřevčice. Dále se jedná o připojení na trasu Mstěnice – Svémyslice - Radonice



Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

B. NÁVRHOVÁ ČÁST

B.1. NÁVRHY

B.1.1 OBECNĚ

Navrhovaná síť komunikací se neomezuje pouze na cyklotrasy ve vybraných průjezdech územím. Pro zajištění obsluhy území a bezpečného provozu jízdních kol je třeba řešit:

- Páteřní a hlavní značené cyklotrasy, které slouží jako sběrnice pro průjezd územím
- Plošnou obsluhu sítí zklidněných komunikací (jedná se o potřebu řešit zklidnění nejen z důvodů provozu jízdních kol a jde o celkové nastavení přívětivosti území s minimalizací bezpečnostních rizik, především pro chodce a ve snaze eliminovat zásadní kolizní situace především ve vztahu od řidičů motorových vozidel)
- V místech intenzivní dopravy či podél a přes rychlostní komunikace či jiné bariéry nutno řešit oddělenou dopravu jízdních kol, nejlépe společně s chodci a dalšími bezmotorovými účastníky dopravy

B.1.2 RUŠENÉ TRASY

14

Trasa bude zrušena bez náhrady. Jedná se o relikv z devadesátých let 20. století Praha - Liberec. Nyní je již z velké části přeznačena na trasu č. 17, taktéž označována jako Greenway Jizera.

0035

Trasa bude zrušena bez náhrady. Trasy KČT budou postupně na území Prahy odstraněny v celé rozsahu. Místní trasa 0035 vede v nové stopě A26 + EV4, fyzicky tedy bude zachována a bude sloužit stejným účelům (propojení Polabí – metro ČM), avšak pod jiným číslem.

HP – KL

Trasa bude zrušena bez náhrady. Trasy KČT budou postupně na území Prahy odstraněny. Místní trasa HP-KL vede ve stopě A50, nyní 8100 bude tedy zachována pod jiným číslem.

A257

Nyní značená trasa bude přečíslována na A440, současná A257 je v upravené logice systému tras hl.m. Prahy vhodná na jiném místě Prahy - může se tedy stát v této oblasti součástí A440.

B.1.3 MEZINÁRODNÍ TRASA

EV4

Trasa prochází Evropou ve východo-západním směru, na území Prahy 20 Prahu opouští, resp. je první ve směru od východu.

V časové ose se s trasou uvažuje takto:

- Krátkodobý horizont: vnitřním území Horních Počernic, tj. v linii páteřní A 26 (nyní jako 0035). Na území Horních Počernic EV4 vstupuje od Černého mostu (MČ Praha 14) v místě MUK D0 (R1) x II/611 (Náchodská) a pokračuje ulicemi Šplechnerova – Mezilesí – Jívanská – Otovická – Vidonická – Cirkusová – Na Staré silnici – U Úlů. Dále do Polabí vede po stezce severně kolem Zelenče.
- Střednědobý horizont: v případě, že bude prověřena možnost vytvořit samostatnou stezku podél železniční tratě (při jižní straně), bude tato trasa přeložena do této nové polohy, což bude znamenat samostatné chráněné řešení, které se však neobejde bez častých připojení, aby byla umožněna vlastní funkčnost a význam pro potřeby nejen HP, ale i vlastní A26 + EV4 (místa napojení: Stoliňská, Březecká, Bystrá, Jívanská, Lukavecká, Ve Žlíbku, Cirkusová, Bártlova / U Úlů)



Značení: provedeno logem na směrových značkách IS19 / IS20 / IS21 v rámci značek v trase A26.

B.1.4 PÁTEŘNÍ CELOMĚSTSKÉ TRASY

A26

Propojuje Vltavu podél Rotyky s navazujícími MČ směr východ, dále v trase a navazuje na Labe a Jizeru. Do Prahy 20 vstupuje od Černého mostu (MČ Praha 14) v místě MUK R1 x silnice II/611 (Náchodská) jako stezka pro chodce a cyklisty a pokračuje dále ulicemi, které je třeba řešit jako zklidněné: Šplechnerova – Mezilesí - Jívanská – Otovická – Vidonická – Cirkusová – Na Staré silnici – U Úlů. I po event. realizaci EV4 podél železnice nedojde k přeložení A26 podél tratě, tj. stopa trasy A26 zůstává uvnitř území HP.

A50

Zčásti nová stopa cyklotrasy kolem Prahy, tzv. Pražského kola, která jde přibližně po hranici hl. města:

... - cyklostezka od Klánovic – MUK s D11 „Beranka“ (cyklostezka) – rozvojová lokalita HP východ – K Berance – Tikovská – Běluňská – Běchorská (vše v režimu zklidněných komunikací, tj. společně s automobilovým provozem) – Bystrá (stezka pro chodce a cyklisty) - ...

Jedná se o trasu umístěnou do území HP, nijak se mu nevyhýbá. Převážně se jedná o zklidněné komunikace, pouze v úseku ul. Bystrá nutno dořešit chráněné řešení (intenzivní provoz), tj. vyžadovat po zpracovateli PD Bystrá (PD pro TSK) stezku pro chodce a cyklisty při západní straně a to včetně adekvátních a bezpečných řešení na koncích stezky a taktéž v kříženích s výjezdy na sousední pozemky formou chodníkových přejezdů (s předností jízdy na stezce – což musí být provedeno i stavebně).

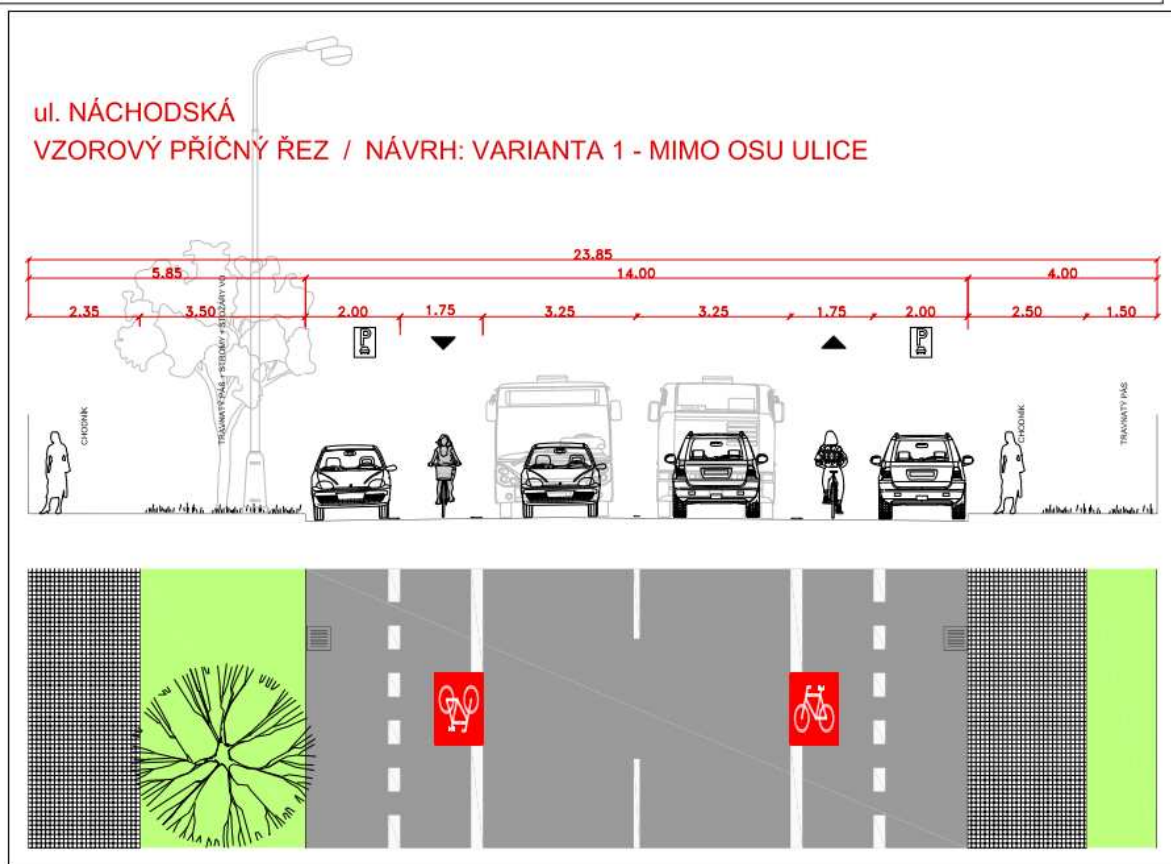
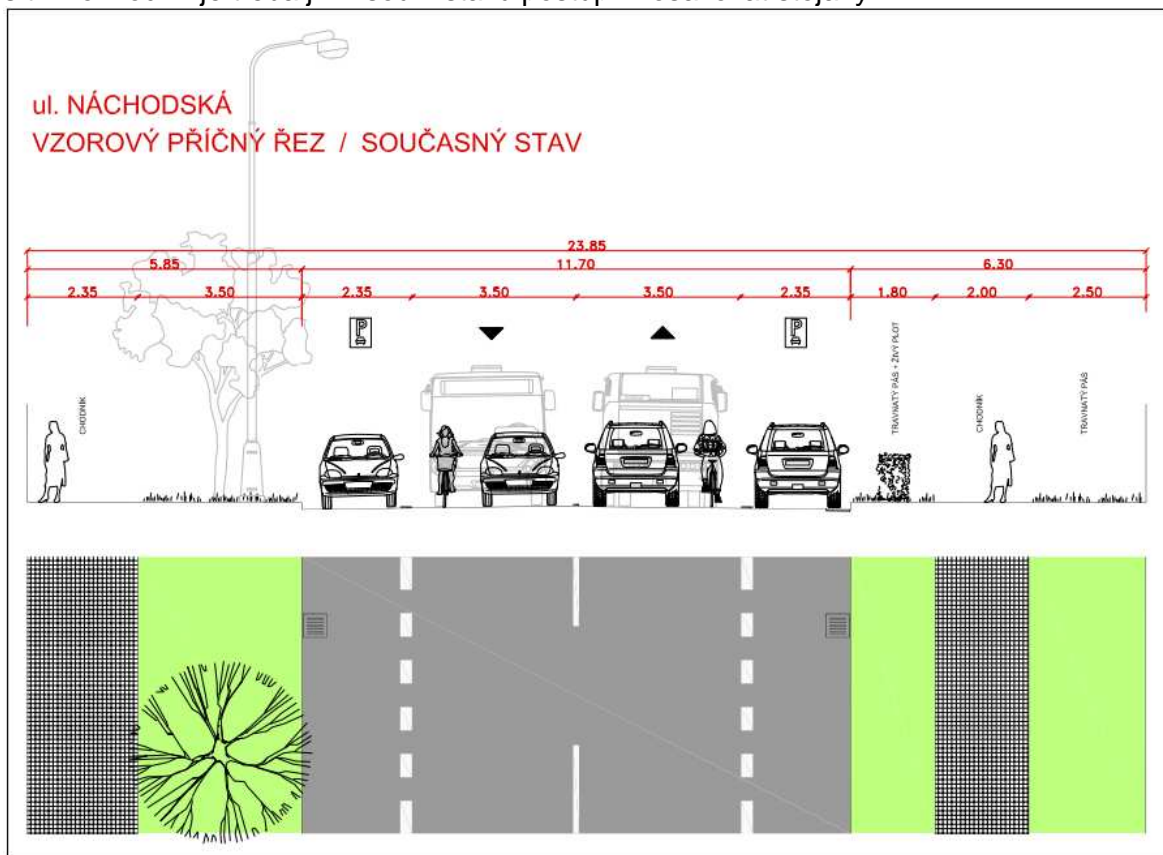
B.1.5 HLAVNÍ CELOMĚSTSKÉ TRASY

A264

Následující dvě varianty znázorňují dvě možné řešení, kdy první je méně reálné z hlediska urbanistické koncepce ulice, tj. osa vozovky je vyosena, protože je respektována celá severní strana komunikace (minimum zásahů do uspořádání profilu a případných zásahů do

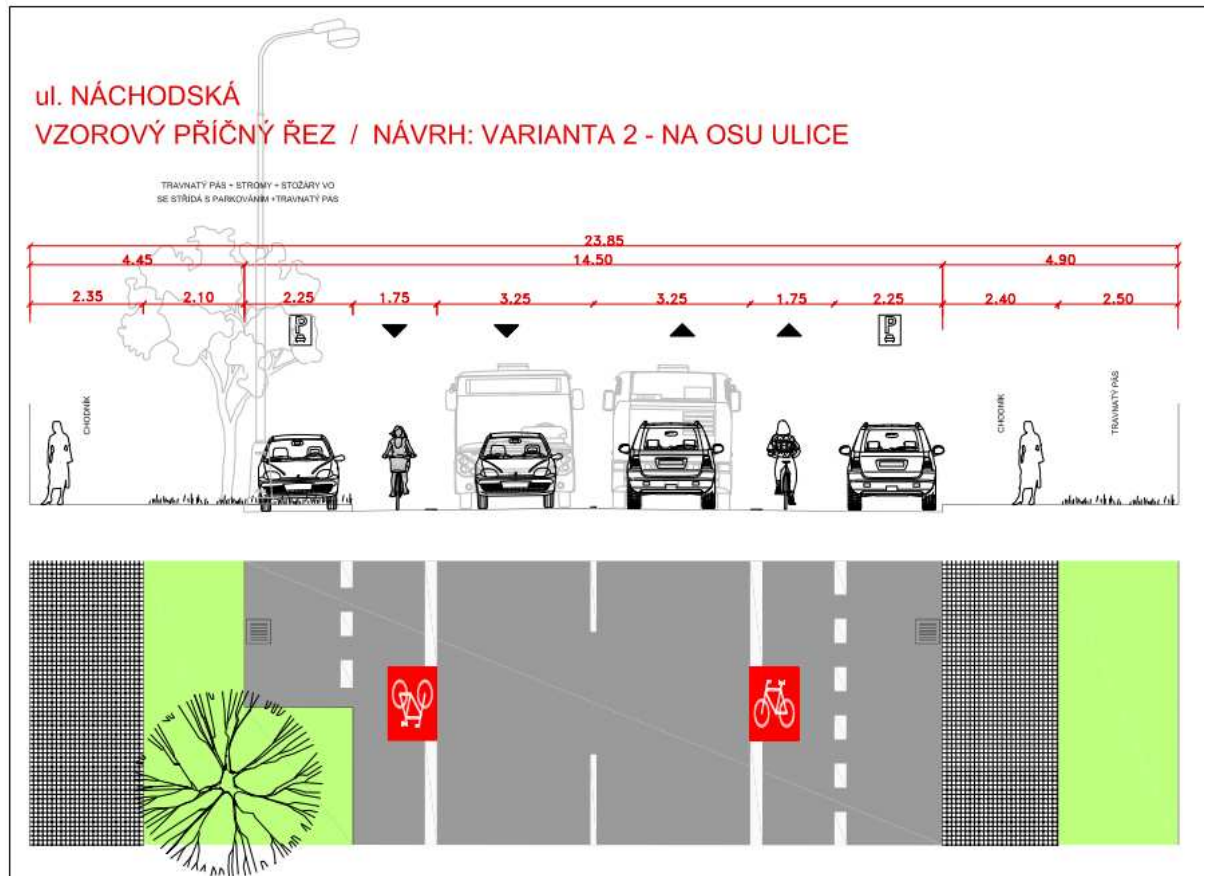
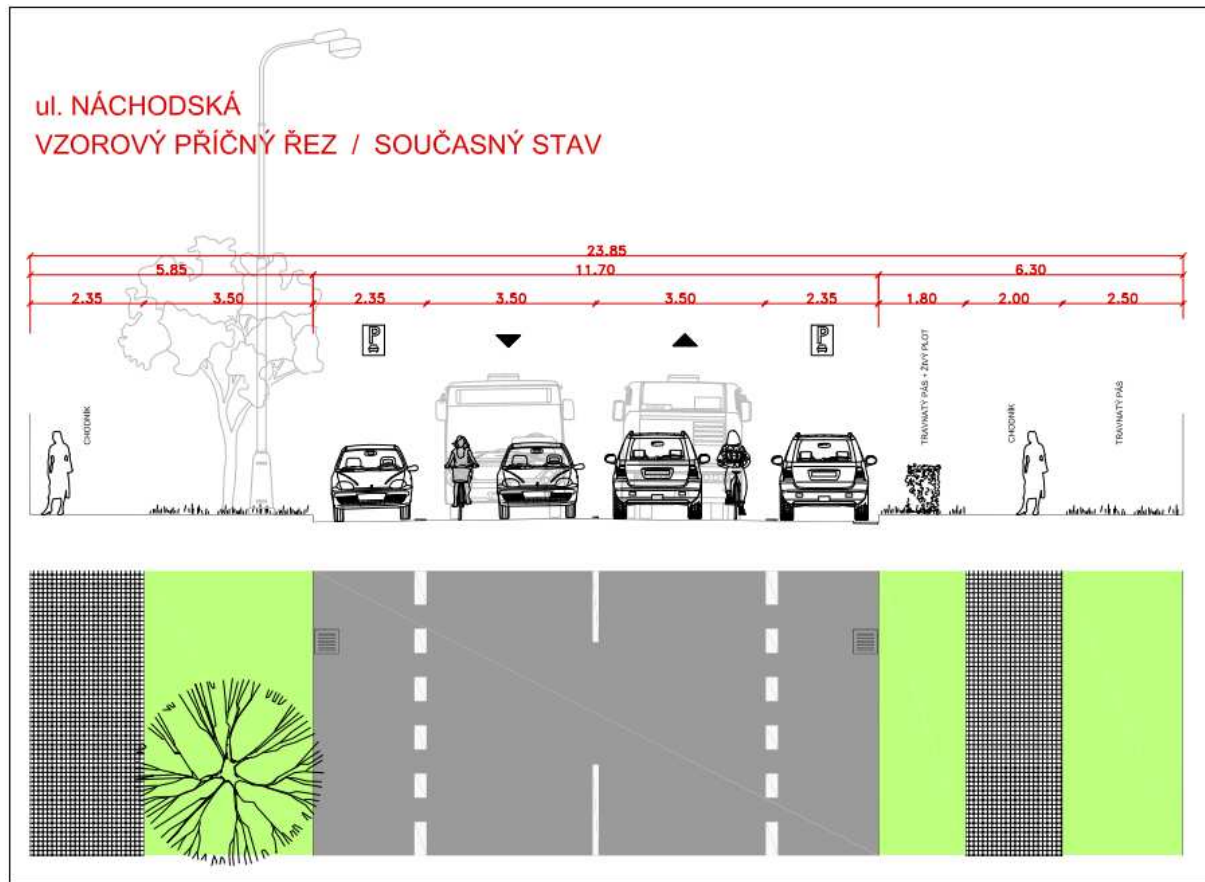
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

dalších zařízení). Druhá varianta se jeví jako reálnější i z hlediska zásahů do inženýrských sítí. Rozhodně je třeba již v souč. stavu postupně osazovat stojany.



ideové řešení Náchodské VARIANTA 1 – nutno prověřit podrobnou studií

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



ideové řešení Náchodské VARIANTA 2 – nutno prověřit podrobnou studií

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Východozápadní centrální stopa územím Horních Počernic v linii Chlumecká – Náchodská až na hranici hl. m. Prahy. Ul. Náchodská je zásadní cílovou oblastí i pro uživatele jízdních kol a v budoucnu je třeba posílit její obchodní a cílový charakter – ostatně takto ulice pro cyklisty funguje již dnes. Její postupná realizace (revitalizace) je spojena s komplexnější zásahem, tj. zklidněním celé ulice. Pro zajištění bezpečnějšího provozu jízdních kol se jako nejvhodnější jeví realizovat integrační opatření ve vozovce formou cyklopruhů. Variantně je stavebním řešením možné rozšíření vozovky o 2 až 3 metry na úkor současných zelených pásů, vzrostlá zeleň lze ponechat / nutno nově ochránit vybrané inž. sítě a úprava nejen stožárů VO, ale nejlépe nové nasvícení celé ulice (městská třída). Řešení nutno zpracovat podrobnou studii, která bude podrobena nejen participaci občanů, ale taktéž dojde k podrobné pasportizaci obchodního a obslužného potenciálu. Teprve po zklidnění Náchodské bude tato ulice plnohodnotně fungovat jako městská obchodní třída s vysokou mírou přívětivosti pro cílovou dopravu pěšky, MHD a na kole.

Vzhledem ke stavu i potenciálu je třeba zachovat v první řadě plnohodnotně komfortní obsluhu pro chodce a dostupnost veřejnou dopravou, následují potřeby zásobování, parkování rezidentů a samozřejmě dostupnosti a bezpečnosti pro dopravu na jízdních kolech. Zklidnění ulice musí být provedeno stavebně a opticky musí ulice připomínat spíše obchodní ulici (s pobytovým potenciálem), než tranzitní komunikaci. Opatření pro cyklisty není vhodné na chodnících či v těsně přiléhajících pásích. Takovéto městské třídy vyžadují koncept řešení: klidové prostory při fasádě, rychlejší pohyb se odehrává uprostřed ulice, tj. včetně provozu jízdních kol. Primárně je nutno se vyhnout potenciálu kolizí s chodci, tj. řešení v rámci chodníků (pokud nutné, tak pouze výjimečně).

Nutno si v této problematice provozu cyklistů v ul. Náchodská uvědomit, že oblast je již nyní cílovou a že vždy alespoň v určitém úseku se zde místní musí pohybovat v podélném směru v provozu s automobilovým provozem, anebo společně s chodci, což je pokud na kole jedou (nevedou ho) ilegální počínání. Výhledová hlavní cyklotrasa č. A264 v ul. Náchodská je dle koncepce hl. m. Prahy tranzitní cyklotrasou pouze zčásti. Z pohledu širších vztahů je využívána pro potřeby spojení St.Č kraje s Prahou spíše z pohledu dopravního a to zkušenými cyklisty (viz A.4.4). Z pohledu místní obsluhy se jedná o sběrnici, která má za úkol zvýšit bezpečnost právě v rámci potřeby dosažitelnosti místních cílů, tj. vždy alespoň v části ulice nabídnout takové bezpečnější řešení, které bude v souladu i s ostatními druhy dopravy, především s chodci, kteří jsou společně s cyklisty nejzranitelnějšími účastníky provozu.

A258

Propojení Horních Počernic s jižně sousedícími MČ v linii nádraží Praha – Horní Počernice přes Svěpravice a Xaverovský háj do Dolních Počernic.

Trasa vede zklidněnými komunikacemi a dále mimo provoz motorové dopravy v linii ulic Jívanská - Běluňská – Lipí – Na Pozorce – Podůlší – Nad Návsí – Dobrušovská – Do Svěpravic – polní a lesní cesta do Xaverovského háje – rozcestí V Ořešínách – Národních hrdinů (Dolní Počernice).

Možno zrealizovat pouze na základě jednoduchého projektu dopravního značení.

A260

Nová severojižní stopa mezi Běchovicemi (křížení s A440 a A259) – ul. Ve Žlíbku až do Radonic. Jedná se o nově definovanou a velmi poptávanou stopu v území, v rámci níž bude prověřeno umístění stezky pro chodce a cyklisty v celé délce ul. Ve Žlíbku, v místě oboustranné zástavby (centrální část Horních Počernic) pak nutno provést integrační opatření v rámci vozovky a odpovídající zklidnění. V místě integračních opatření může být doplněno o informaci směrem k rekreačním cyklistům – možno objížděná trasa (důležitost map / infopanelů na křižovatce s A50 a na vjezdu do zástavby, že je možná objížďka –

dořešit v rámci značení a orientace v území HP a okolí). Nutno prověřit podrobnější samostatnou studií.

A440

Propojuje trasu A26 mezi Černým mostem a Chvaly s Xaverovskými rybníky, Xaverovským hájem s Běchovicemi. Kromě území Prahy 14 a okolí plánované okružní křižovatky v Hartenberské ul. je na území P20 v podstatě stále mimo provoz. Nově nahrazuje číslo trasy A257, avšak ve stejné stopě. Mění se pouze označení trasy.

A440 se v místě budoucí OK Hartenberská rozděluje a vede jednak na ČM podjezdem a kolem CČM a jednak ke stopě A26 ke křižovatce s ul. Stoliňská.

Úsek od Hartenberské k D11a dále do Xaverovského háje je možno zrealizovat pouze na základě jednoduchého projektu dopravního značení.

B.1.6 MÍSTNÍ TRASY a KORIDORY

Tyto trasy nebudou značeny směrovým značením v celé délce, pouze směr k nezbytným cílům, které nejsou označeny jiným orientačním značením.

Jedná se především o umožnění obousměrného průjezdu těmito ulicemi či koridory a to tak, aby byl tento průjezd co nejvíce bezpečný (zklidnění v rámci celkového řešení) a aby bylo řešení co nejvíce jednotné, logické a srozumitelné.

Jedna z grafických příloh nabízí návrh řešení zklidnění celé vnitřní části Horních Počernic.

B.1.7 OPATŘENÍ PRO CYKLISTY V JEDNOTLIVÝCH ULICÍCH / KORIDORECH

Sběrné komunikace

<i>ulice</i>	<i>opatření</i>
Náchodská	Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (VJP) / cyklopruhy / ve stoupání od ČM i řešení stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7+E13)
Božanovská	cyklopruhy a cyklopiktokoridory dle možností
Ve Žlíbku	Cyklopruhy / cyklopiktokoridory / v okolí kom. Náchodská stezka pro chodce a cyklisty v návaznostech ven z HP
Počernická (Radonice) - směr Radonice	stezka pro chodce a cyklisty
Propojka ulic V Javorech a ČM	cyklopruhy a cyklopiktokoridory dle možností event. oddělená stezka pro chodce a cyklisty podél vozovky
Bystrá	stezka pro chodce a cyklisty + ponechání možnosti provozu cyklistů ve vozovce (piktokoridor ve směru z HP)
U Úlů – Bezručova	stezka pro chodce a cyklisty
Hartenberská směr HP	stezka pro chodce a cyklisty / cyklopiktokoridor
OK Hartenberská	stezka pro chodce a cyklisty při východní hraně + v rámci OK
Podjezd pod R1 (D0) Hartenberská – Bryksova	VJP event. cyklopruh / cyklopiktokoridor
Prodloužení ul. F.V Veselého	stezka pro chodce a cyklisty / cyklopiktokoridor
Nová propojka MUK Beranka - Klánovice	stezka pro chodce a cyklisty
Nové propojení Náchodská – MUK Beranka	stezka pro chodce a cyklisty
Nové propojení mezi ul. Ve Žlíbku – MUK Beranka/Klánovice	stezka pro chodce a cyklisty

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Místní komunikace sběrného charakteru s provozem BUS MHD

ulice	opatření
Chvalkovická sever + jih	Integrační opatření + prvky zklidnění
Jeřická sever + jih	dtto
Khodlova – Vysokovská	dtto
Domkovská	dtto
Jívanská sever, Dobšická sever	dtto
Komárovská – Třebešovská (s provozem BUS PID)	Integrační opatření: cyklopiktokoridory + prvky zklidnění

Místní obslužné komunikace

ulice	opatření
Ostatní místní komunikace v oblasti mezi Božanovskou – Náchodskou a Ve Žlíbku	Obytné zóny a zóny 30 bez dalších opatření
Jednosměrné úseky komunikací současné / nově zřízené	<ol style="list-style-type: none"> 1. Řešit převážně jako cykloobousměrky 2. V případě nových jednosměrných úseků nutno vždy individuálně zvážit, zda cykloobousměrka či je blízká paralelní komunikace bez zbytečných velkých zajižděk
Průmyslová zóna – F.V Veselého / Do Čertous	Integrační opatření / na chodnicích zřídit stezka pro chodce a cyklisty či stezka pro chodce s povoleným provozem jízdních kol

B.1.8 UZLY A KŘÍŽENÍ

Křížení a křižovatky je třeba řešit v rámci a společně s jednotlivými úseky, neboť právě křižovatky zajišťují jednak spojitost celého řešení a jednak jsou potenciálně nejkoliznějšími místy.

Nejdůležitější místa, která je třeba neprodleně řešit:

trasa / ulice	opatření
A26 / příjezd od ČM	Úsek od ČM + přejezd přes rampu z Chlumecké (spolupráce s P14) - (v první fázi stačí formou zařízení + DZ)
A26 / MUK: D0 x Náchodská	povrch a osvětlení stezky pod MUK v podjezdech (stavební úpravy)
A26 / Hartenberská	Výjezd ze stezky na parkoviště u LIDLu (stavební úpravy)
A26 / Hartenberská x Vršovka	Bezbarierizace od SSZ Náchodská x Hartenberská do ul. Vršovka + orientační DZ (stavební úpravy + DZ)
A26 / Hartenberská - Stoliňská	Přechod a přejezd od stezky vedené podél parkoviště u LIDLu do ul. Stoliňská (stavební úpravy + DZ)
A26 / Šplechnerova x Božanovská x Mezilesí	Zklidnění Božanovské + integrace + křížení cyklo přes Božanovskou (pouze DZ)
A26 / SSZ Náchodská x Jívanská	Doplnit opatření pro cyklisty V19 + příprava na integraci v Náchodské (VJP)
A26 / Otovická x Ve Žlíbku	Zklidnění v místě křížení (v první fázi stačí formou zařízení + DZ)
A 26 / podjezd viaduktu Vidonická - Cirkusová	Současný podchod je třeba zprovoznit, nejlépe však v rámci rekonstrukce žel.trati zvětšit
A26 / stezka a křížení podél ulice U Úlů, vedle ČOV	Zajištění obousměrného provozu jízdních kol v rámci zastávky BUS, bezbarierizace chodníku / stezky, vyznačit výjezd z ČOV, cyklostezka jako chodníkový přejezd
A50 / Běluňská x Ve Žlíbku	Zklidnění křižovatky
A50 / Běluňská x Chodovická	dtto

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

A50 / Běluňská x Chvalkovická	dtto
A50 / Běchorská x Chvalkovická	dtto
A50 / Běchorská x Vysokovská	dtto
A50 / Běchorská x Mezilesí - Bystrá	Zklidnění + stezka + přejezd do Bystré přes Náchodskou
A50 / železniční přejezd či podjezd mezi Náchodskou a Bystrou	výhledová návaznost na stezku podél železnice
A50: Bystrá x F.V. Veselého / Bystrá x Vlastibořská	Zklidnění křižovatek
A50 / severní rampa z D10	Bezpečné řešení křížení – zklidnění, upozornění na provoz jízdních kol
EV4 / křížení s D0 (R1)	Nová samostatná lávka podél souč. žel. mostu
EV4 / Stoliňská – cesta na Satalice	Nový chráněný přechod a přejezd přes železnici
EV4 / podchod na žel. nádraží	Umožnit řešení pro cyklisty, přístup, společné bezbariérové řešení
EV4 / Otovická x Ve Žlíbku	- nutno dořešit prostor pro podchod + podjezd pod viaduktem s návazností na stezku do Radonic (A260) a - výhledová návaznost na stezku EV4 podél železnice
EV4 / Bártlova – U Úlů	Prověřit studii možné řešení stezky podél železnice při jižní straně pod viadukt a dále do ul. U Úlů
A260 / MUK D10: Ve Žlíbku x Novopacká	Stezka mimo vozovku vs. rampy + návaznost do přidruženého prostoru + stezka směr Zeleneč a Svémyslice
A260 / OK Do Čertous x Ve Žlíbku	Řešení v přidruženém prostoru – cyklostezka při západní straně, přes západní rameno doplnit cyklopřejezd resp. přejezdopřechod, + nutná návaznost do ul. K Zelenči
A260 / Ve Žlíbku x Náchodská	Doplnit opatření pro cyklisty V19 + příprava na integraci v Náchodské (VJP) + příprava na integraci v ul. Ve Žlíbku či event, cyklostezka podél východní hrany ul. Ve Žlíbku od jihu od Běchovic
A260 / Ve Žlíbku x Třebešovská	Zklidnění křižovatky
A260 / Ve Žlíbku x Běluňská	dtto
A260 / Ve Žlíbku x Štverákova	Dtto a návaznosti úseků stezek
A260 / A259 / A440 Ve Žlíbku (Xaverovská potok)	Cyklopřejezd a zklidnění
A264 / SSZ Náchodská x Hartenberská	Doplnit opatření pro cyklisty V19 + příprava na integraci v Náchodské (VJP/cyklopiktokoridory) + řešení v přidruženém prostoru podél čerpací stanice a podél jižní strany SSZ + stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol podél, jižní strany Náchodské + přesmyk do ul. Vršovka
A264 / Náchodská x Božanovská	Doplnit opatření pro cyklisty V19 + příprava na integraci v Náchodské (VJP/cyklopiktokoridory)
A264 / ostatní příčná křížení (Lukavecká, Komárovská, Tlustého, Třebešovská, U Županských)	Zklidnění křižovatky
A264 / nové odbočení před HP směr MUK Beranka	Dle řešení celého území nutno zapracovat jednotlivé návaznosti do zástavby a taktéž na systém chráněných cest
A258 / Jivanská x Běluňská	Zklidnění křižovatky
A440 / Hartenberská x Šplechnerova	dtto
A440 / Hartenberská x OK Bryksova	Stezka při východní straně + stezka či integrace směr ČČM
A440 / křížení MUK s D0 (R1) podél potoka Chvalka	Integrace ve vozovce + cyklostezka podél vozovky v návaznostech na okolí
Ostatní vnitřní komunikace ve zklidněných zónách	Zklidnění a zpřehlednění křižovatky

B.1.9 PŘEKONÁNÍ PLOŠNÝCH BARIÉR

ozn. bariéry	popis bariéry	návrh na překonání bariéry / řešení
PB1	Průmyslová zóna střed - F.V Veselého, Jiřího ze Vteln střed	- zajistit propojení od přejezdu Lukavecká směr ul. F.V Veselého - pokud bude areál napojen na Horní Počernice podchodem, nutno řešit i bezbariérovost v podchodu pro cyklisty - východozápadní směr podél a mezi jednotlivými areály nutno zajistit řešení v rámci kom. F.V. Veselého, Ve Žlíbku, Bystrá
PB2	Průmyslová zóna sever - F.V Veselého, Do Čertous	- zajistit prostupnost areálem v severojižním směru (především pro zaměstnance) - východozápadní směr podél a mezi jednotlivými areály nutno zajistit řešení v rámci kom. Do Čertous, Ve Žlíbku, Bystrá, Vlastibořská, Paceřická
PB3	Průmyslová zóna severozápad – Bystrá, U tabulky	- dtto a v ul. U Tabulky + cesta podél západní strany od ul. Stoliňská
PB4	Průmyslová zóna severozápad – Bystrá, Vlastibořská	Dtto, všechny 4 oblasti (PB1 až PB4) jsou obsluhovány sběrnými komunikacemi, které je možné jednoduchým projektem DZ zlepšit ve prospěch provozu jízdních kol (provoz těžkých nákl. vozidel). Lze vytvořit nabídku v podobě jízdy kol po chodnících s ohledem na chodce (označit chodníky jako stezky pro chodce a cyklisty či jako stezky pro chodce s povoleným provozem jízdních kol)
PB5	Průmyslová zóna severovýchod – Ve Žlíbku, K Zelenči	- ul. Cirkusová jako součást zklidněné zóny - ul. K Zelenči: integrační opatření pro cyklisty V20 + chodník označený jako stezka pro chodce a cyklisty - nutno propojit všechny okolní komunikace alespoň pro bezmotorový provoz a zajistit tak prostupnost kolem této bariéry.
PB6	MUK D11 x R1	UP počítá s novým východo-západním propojením severně od MUK, ve kterém nutno řešit taktéž cyklistickou dopravu, nejlépe jako stezku pro chodce a cyklisty, neboť se jedná o stopu spíše pro rekreaci a oddech
PB7	ČČM	Navazující ul. Hartenberská a Bryksova – v nich je třeba zrealizovat opatření navazující na podjezd pod R1 (při severní hraně jednosměrná stezka pro chodce a cyklisty, při jižní straně V20 či cyklopruh, zřejmě na úkor jednoho z chodníků – nutno prověřit podrobnou PD). Mezi ČČM a sídlištěm ČM nutno zrealizovat cykloobousměrku či jinak vyřešit průjezd východ-západ
PB8	MUK D0 (R1) x Náchodská	- stopa A26 + dočasná EV4: systém podjezdů a nově krátkou stezkou podél parkoviště LIDL do ul. Vršovka a Stoliňská (vyhnout se průjezdu kolem ČSPH) - výhledově se uvažuje o propojení mezi ČM a HP podél žel. tratě – nová stezka a nová lávka přes okruh a do HP nad PP Chvalský lom (def. stopa EV4, A26 ponechána)
PB9	MUK D0 (R1) x D10	Přes budoucí severní rameno a nynější východní nutno prověřit možnost navrácení historické cesty v původní stopě (cca dle KN) – nová cesta / stezka bude řešit náhradu za ul. Bystrou (trasa A50)
PB10	Čerpací stanice Beranka a tvrz Hummer	- V rámci projektu MUK (řeší MHMP / IPR) zadat a koordinovat v přidruženém prostoru stezku pro chodce a cyklisty za zábradelním svodidlem přes D11 - nutno dořešit návaznosti na obě komunikace směr Náchodská (II/611) a nová kom. směr Klánovice
PB11	Areál SC Xaverov	-

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

PB12	Xaverov	- Účelové a polní cesty východně od areálu - nová stezka podél ul.Mladých Běchovic – Ve Žlíbku
PB13	Areál výzkumných ústavů	- nová stezka podél ul.Mladých Běchovic – Ve Žlíbku
PB14	Prostor mezi Novopackou x žel. tratí a R1	Lze uvažovat o alternativním propojení podél východní hrany železniční tratě ve stopě nynější pěšiny avšak za předpokladu možnosti vytvořit relativně atraktivní stezku v návaznosti na novou stopu EV4 podél žel. tratě Vysočany – Lysá n.L.

B.1.10 PŘEKONÁNÍ LINIOVÝCH BARIÉR

<i>ozn. bariéry</i>	<i>popis bariéry</i>	<i>návrh řešení</i>
LB1	Železniční trať dvoukolejná, v budoucnu čtyřkolejná – nemožný nezávislý provoz jízdních kol vyjma převozu jízdních kol vlakem	<ol style="list-style-type: none"> nový přechod a přejezd pro cyklisty úrovní ul. Stoliňská – propojení směr Satalice a Vnoř novou stezkou mimo provoz (místní trasa, v budoucnu možná A50) Stopa A50 - vyřešení mimo/úrovňového přejezdu Bystrá – nutno dořešit zda bude přejezd mimoúrovňový. Podél ul. Bystrá v definitivním řešení jako stezka pro chodce a cyklisty mimo vozovku – nutno sloupky značení mimo průjezdný profil na výložníky. Současně v místě křížení se železnicí řešení podélné stopy stezky EV4. prodloužení podchodu na nádraží a zpřístupnění prům. areálů – návaznost na EV4 / A26 / A258 přejezd přes trať v úrovni ul. Lukavecká zachovat , resp. obnovit a dojednat přístup do areálů (místní trasa / koridor) nový podchod a podjezd podél ul. Ve Žlíbku (projekt v rámci modernizace žel. tratě), stopa uvažované A260 zkapacitnění propustku do ul. Cirkusová (stopa EV4/A26) rozšířeny most ul. U Úlů a integrace odp. opatření dle přípravy návazností – a) cyklopiktokoridor , b) stezka při západní straně (event. stopa EV4, pokud nebude ve stopě dle bodu 6 výše)
LB2	Dálnice D11 – nepřístupné provozu jízdních kol	<ol style="list-style-type: none"> mimo Prahu směr od východu – nová stezka / účel cesta jižně podél D11 až k MUK Beranka MUK Beranka – prochází trasa A50, příprava PD stezky v rámci přípravy MUK (koordinace IPR + MČ) nová lávka přes D11 od ul. K Odpočinku směr Klánovice – nutno dořešit překonání sběrné kom. dle UP (vč. změny ÚP) a připojení na stezku A50 směr Klánovice nová stopa A260 – ul. Ve Žlíbku, stezka při východní hraně kom. v rámci ul. Božanovská – společný provoz, resp. nové integrační opatření v podobě cyklopiktokoridor (V20) v rámci nového přemostění / zakrytí D11 nutno dořešit stezku pro chodce a cyklisty či jako součást zklidněných kom. v rámci PD zakrytí (ul. Na Svěcence) podchod a podjezd pod D11 v úrovni ul. Dobrošovská (současný funkční podjezd)
LB3	Silnice R1 - nepřístupné provozu jízdních kol	<ol style="list-style-type: none"> v rámci nové kom. mezi ul. V Javorech a OK jižně od CČM nutno dořešit stezku pro chodce a cyklisty v rámci souč. podjezdu Hartenberská – Bryksova nutno

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

		<p>dořešit cyklisty (prověřit podrobnou PD možnost cyklopruhu a jednosm. stezky pro chodce a cyklisty v podjezdu)</p> <ol style="list-style-type: none"> nový krátký úsek stezky podél parkoviště LIDL v návaznosti na souč. stezku pod MUK R1 x Náchodská nová lávka podél žel tratě v rámci nové stopy EV4 ve stopě původní cesty – nově stezka směr Satalice, nutno v rámci pokračování stavby R1
LB4	Dálnice D10 - nepřístupné provozu jízdních kol	<ol style="list-style-type: none"> nová stopa v trase původní cesty (cca dle KN) východně od MUK D0 / D10 (býv. R1/R10) v rámci kom. Bystrá nová stezka pro chodce a cyklisty v rámci kom. Ve Žlíbku – Radonice nutno a) co nejdříve zrealizovat max. možnou ochranu - opatření ve vozovce (cyklopruhu / piktokoridory), b) nový úsek stezky propojující ukončenou stezku od Radonic při západní straně komunikace
LB5	Náchodská – intenzivně vytížená komunikace tranzitem	<ol style="list-style-type: none"> celou komunikaci postupně vybavit bezpečnými prvky zklidnění doprava a především pro přecházení + zlepšit poměry v křižovatkách – tím dojde k nastavení vyšší přívětivosti v rámci současného stavu i pro cyklisty stopa hlavní A264 má smysl až s úpravami Náchodské v souvislosti se zklidněním komunikace – v ulici převážně cílová doprava podrobné řešení nutno podrobit studii, avšak určitě s řešením liniových prvků pro cyklisty (nejlépe cyklopruhu ve vozovce). Zásadní snížení intenzit lze očekávat až s opatřeními v Praze 9 a 14. Zásadní křižovatky: Stoliňská, Bystrá, Jivanská (do SSZ doplnit předsazená stání pro cyklisty: V19), Ve Žlíbku, Bártlova, na vjezdu do MČ nutno řešit zklidnění na vjezdu , v budoucnu řešeno pomocí nové křižovatky a kom. směr MUK Beranka podél II/611 se navrhuje nová stezka směr Sadská a Poděbrady (stezka je od Poděbrad směr Praha již postupně budován – nyní až do Sadské), v místě zklidnění na vjezdu do MČ nutno řešit přesmyk z vozovky na stezku
LB6	Božanovská	Podélné liniové zklidnění pomocí integračních opatření – cyklopiktokoridor při obou stranách
LB7	Bystrá	Podélné řešení – stezka pro chodce a cyklisty
LB8	Ve Žlíbku – jih	Podélné řešení – stezka pro chodce a cyklisty při východní straně
LB9	Ve Žlíbku – sever	Podélné řešení – stezka pro chodce a cyklisty při západní straně až do Radonic
LB10	Plánované propojení Náchodské a MUK Beranka	Podélné + příčná řešení – stezka pro chodce a cyklisty
LB11	Plánované propojení MUK Beranka a Klánovic	Podélné + příčná řešení – stezka pro chodce a cyklisty
LB12	Plánované propojení Ve Žlíbku MUK Beranka jižně podél D11	Podélné + příčná řešení – stezka pro chodce a cyklisty
LB13	U Úlů	Podélné řešení – zklidnění, event. dle možností cyklopiktokoridory

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

B.1.11 ROZVOJOVÉ LOKALITY

V Horních Počernicích jsou definovány oblasti, ve kterých dosud není určeno přesné řešení komunikační sítě, pouze proběhla fáze studie, anebo je příprava PD ve fází DUR.

Jedná se o lokality Beranka a celý východ HP. Dále pak okolí Svápravic a Robotnice. Tato lokality jsou v koncepci vymezeny jen jako plochy, v rámci kterých je třeba řešit dle běžných principů i cyklistickou dopravu (sběrné komunikace = separované či integrační opatření pro cyklisty v odpovídající kvalitě a rozsahu, místní obslužné komunikace pak ve společném provozu ve zklidněné zóně). Koncepce definuje vždy vstupní, resp. výstupní body do/z těchto území.

B.1.12 STOJANY

Mají být postupně doplněny ke všem úřadům, institucím, sportovištím, obchodním domům či obchodním lokalitám či dalším místům veřejného prostoru, kde se předpokládá doprava na kole či v takové kvalitě, aby bylo možné uzamknout kolo i za rám kola. Původní – nevyhovující budou postupně nahrazovány, avšak v závislosti na jejich správě a vlastnictví. Např. stojany u obchodních domů jsou zpravidla vlastníka a MČ v tomto případě může pouze doporučit řešení.



ukázka stojanů městského typu pevně kotvených do povrchu (u vchodu ÚMČ Praha 11)

B.1.13 B+R

Zásadním opatřením je vedle voně stojících stojanů i možnost dlouhodobého odložení kol v místě dopravního uzlu. Takovým může být jednak konečná autobusů, důležitější křížení autobusových linek PID, stanice metra Černý most především pak ale železniční nádraží Praha - Horní Počernice. Samotné nádraží by mělo být pro cyklisty bezbariérové (přístup na nástupiště tak, aby nemuselo být jízdní kolo neseno, tj. umožněn přístup do výtahu + vodící lišty na schodech).

Nádraží Praha Horní Počernice - zde se navrhuje vytvořit bikepoint či „selfservis“ čili místo, které bude nabízet jak bezpečné odložení kola (boxy na zámek), tak pohotovostní stojany (klasické městské U) + komplexní info (infopanel s mapou) a sezením či možností opravit si

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

kolo nebo si kola nafouknout (nářadí na lankách + pumpička), zakoupit duši, lepení, lanka, jednoduché montpáky, případně další jednoduché (automat).



ukázka B+R formou polokrytých přístřešků u nádraží (Německo)



ukázka B+R formou uzamykatelných boxů u nádraží (Uherské Hradiště)

B.1.14 INFOPANELY

Nové či repasované Infopanely s mapou, která bude obsahovat informace i o cyklistické dopravě, je třeba umístit na všechna důležitá místa, především důležité vjezdy do MČ, či důležité křižovatky např.:

- U Úlů od Zelenče na EV4/A26,

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

- Vjezd od metra ČM, Praha 14
- Ve Žlíbku 2x (A260),
- stezka od Klánovic (A50),
- stezka od Poděbrad podél II/611,
- stezka od Běchovic přes Xaverovský háj (A258)
- A50 od Satalic
- A50 / A26 (Mezilesí x Běchorská)
- Úřad MČ Praha 20
- Žel. nádraží
- Chvalský zámek
- Okolí ZŠ Ratibořická
- Ve Žlíbku od Radonic
- V Hartenberské od Globusu ČM
- Božanovská x Vysokovská (křížení místních koridorů)
- ...

Forma a provedení se odvíjí od lokality (krajina a městská zeleň = převážně dřevo, město, zástavba = kombinace dřeva a kovu či pouze kov).

Podrobný seznam řešených míst se bude odvíjet dle aktuálních možností a bude součástí každoroční agendy / akčního plánu odpovědné osoby / cyklokoordinátora.



ukázka velkého infopanelu bez údržby (bez krycí vrstvy)

B.1.15 ODPOČÍVKY A PÍTKA

Nové či repasované odpočívky slouží zpravidla pro oddech a rekreaci, tj. budou umístěny podél stezek a cest, kde lze očekávat odpočinek, tj. v příjemných místech pro zastavení, kratší či delší spočinutí (např. u Xaverovských rybníků, u potoku Chvalka, ret, nádrž Chvalka, u budoucí stezky podél železnice nad Chvalským lomem, v PP Xaverovský háj, na hranici lesa směr Klánovice apod.). V krajině je možné využít klasických dřevěných s přístřeškem, stolem a levicemi, v případě zástavby lze odpočívku řešit dle odp. disajnu.

Pítka s vodou se nemusí nacházet jen v krajině (blízko usedlostí, kde je možno zrealizovat přípojku), ale také v zastavěné části města. Léta bývají stále teplejší, takže voda v ulicích pro osvěžení je stále více poptávaným prvkem.



ukázka dřevěné odpočívky v Běchovicích



ukázka dřevěné odpočívky bez přístřešku v Litvli

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



dřevěná odpočívka u Xaverovských rybníků



součástí vybavení mohou být i pítka, avšak nutno přivést pitnou vodu

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

B.1.16 PROVOZ KONÍ - HIPOTRASY

V rámci území se neuvažuje se speciálními trasami pro koně (hipotrasy), avšak v místě jejich výskytu je nutno uvažovat s jejich provozem. Jedná se o statek Xaverov.

Pro jízdu na koních jsou používány současné cesty a komunikace především mezi statek Xaverov a okolím Klánovického lesa. Koně překonávají komunikaci Ve Žlíbku.

Podél všech uvažovaných cest s částečně zpevněným povrchem či nezpevněným je třeba zachovat (navrhnout) pás zeleně, který by byl využit pro jízdu koní.

Výčet opatření na místních neznačených hipo-trasách:

- upozornění na pohyb jezdců na zvířatech,
- zelené pásy nezaorávat (dohoda s majiteli, hospodáři, správci), udržovat v šířce cca 2,5 - 3 m),
- cesty s částečně zpevněným nebo nezpevněným povrchem pro jízdu na koních nepoužívat (rozrušování povrchů) – poučit provozovatele a majitele koní,
- místa křížení odpovídajícím způsobem vyznačit.



*příklad vyústění nyní polní (historické cesty) „Blatovská alej“ v Kolodějích
pohled směr Újezd nad Lesy*

B.2 AKČNÍ PLÁN

Obecně

Plán přípravy bude rozdělen dle let a to závislosti na rozpočtu pro téma tvorby infrastruktury pro cyklistickou dopravu a propagace cyklistické dopravy.

Koncepce bude předkládat rámcový návrh priorit tak, aby:

- byly odstraňovány nebezpečné úseky a místa
- byla vytvářena ucelená síť páteřních tras
- byly jednotlivé úseky postupně propojovány a docházelo tak dále i k zahušťování
- byla stále zajištěna plošná obsluha celého území HP

Akční plán je živý dokument, se kterým se neustále pracuje a který reaguje na aktuální stav – proto je jako samostatná příloha a vždy je třeba uvádět stav k datu.

Návrh akčního plánu udává plán doporučených priorit zpracovatelem Koncepce, vč. běžných orientačních cen. Definitivní ceny budou dány vztahem zadavatele a zpracovatele, tj. jsou smluvní.

Dle územní působnosti a správní odpovědnosti (MHMP / MČ) jsou všechny záměry rozděleny na logické a tedy funkční celky a to s ohledem na míru a možnosti vynaložených investic v kontextu celkových rozpočtů.

Jednotlivé záměry jsou děleny na:

- cyklotrasy (převážně směrové značení) – zajištění základní orientace v území
- drobné stavebně technické úpravy, úpravy povrchů, uličních vpustí, odstranění drobných bariér formou údržby
- zklidnění dopravy v rámci jednoduchých úprav značení či drobných stavebních úprav
- integrační opatření – úpravy dopravního značení (DZ), přeuspořádání uličního profilu pomocí DZ
- stavební úpravy uličního profilu – samostatná investice cyklo
- stavební úpravy uličního profilu – procyklistická úprava v rámci jiné akce (či sdružená investice)
- vybavení a zařízení (stojany, B+R, cyklopoint, infopanely, odpočívky atd.)
- samostatnou položkou je PR a činnost cyklokoordinátora
- dále jsou vyčleněny (resp. je třeba mít v patrnosti) i investice a záměry jiných subjektů (záměry MHMP v oblasti cyklo, např. značení EV4, apod.)
- další samostatnou kapitolou jsou investice organizací hl. m. Prahy (OTV, OSI, DP, ROPID...), které je třeba taktéž průběžně koordinovat a případně řešit potřeby cyklistů, potažmo zajistit provoz jízdních kol

Věcně je akční plán řešen v části D této koncepce.

B.3 FINANCOVÁNÍ

Trasa EV 4	příprava i realizace	MHMP / SČ kraj
Páteřní a hlavní trasy HMP značení	příprava	MČ
	realizace	MHMP-TSK
Páteřní a hlavní trasy HMP stavba	příprava	MČ / MHMP dle možností
	realizace	MHMP-TSK / SFDI
Místní trasy a koridory	příprava	MČ / MHMP dle možností
	realizace	MHMP-TSK
Stojany	podklady	MČ / soukr. subjekty
	realizace	MHMP-TSK / soukr. subj.
Infopanely	příprava a realizace	MČ
B+R na nádraží	příprava	MČ
	realizace	MHMP RFD-TSK
drobné úpravy značení a povrchů	příprava a realizace	MČ, resp. TSK

MD / SFDI v současnosti poskytuje krytí inv. nákladů započítatelných položek z 85 %. Termíny podání žádostí o dotaci - v prvním kole zpravidla do 15. ledna a ve druhém kole na přelomu dubna a května každého roku.

MHMP (RFD) / TSK nabízí zajištění realizací opatření pro cyklisty především páteřních trasách, případně na trasách hlavních. V případě místní propojek či zklidnění sběrných komunikací mimo celoměstsky významné cyklotrasy vždy záleží na:

- důležitosti či na potřebě řešit cyklo v místě,
- na místních poměrech z hlediska bezpečnosti
- na intenzitách cyklo dopravy
- na kapacitách rozpočtu RFD MHMP / TSK.

Drobné úpravy povrchů či značení lze provádět ve spolupráci se správcem komunikace, nejlépe v rámci běžné údržby.

MŽP a MMR vypisuje výzvy k podání žádostí o dotace především na zařízení v souvislosti s ochranou ŽP a posilováním konkurenceschopnosti (odpočívky, vybavení apod.). Protože se dle politiky každý rok tyto možnosti aktuálně mění, je třeba je průběžně sledovat přímo u zdroje.

Průměrné orientační ceny realizace za:

- 1 km stezky pro cyklisty 5-7 mil. Kč
- 1 km cyklopiktokoridor / cyklopruh v jednom směru 0,12 mil. Kč
- 1 km výraznějšího značení VJP cca až 0,8 mil. Kč

Cena za lávku - ocel/ŽB	35 000	Kč / m ²
Cena za lávku - dřevo	25 000	Kč / m ²
Cena za rampu na lávku	20 000	Kč / m ²
Cena za box na kolo	35 000	Kč / ks
Cena přístřešku pro kola	50 000	Kč / ks
Cena odpočívky - dřevo	25 000	Kč / ks
cena za obyč stojan (2 kola)	3 500	Kč / ks
piknikoviště	15 000	Kč / ks
samostatná lavice - sezení	5 000	Kč / ks
pultový panel s infomapou	5 000	Kč / ks
infotabule s mapou	15 000	Kč / ks

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

B.4 PRÁCE S DOKUMENTEM

Komu má sloužit:

- Zástupcům MČ Prahy 20
 - Státní správa koordinace a požadavky na infrastrukturu, cyklo v rámci jiných záměrů
 - Samospráva příprava a investice a přehled
- RFD MHMP koordinace potřeb rozvoje cyklo MHMP / MČ
- TSK koordinace potřeb rozvoje cyklo MHMP / MČ
- Okolním MČ a obce / SČ kraj koordinace potřeb rozvoje cyklo
- Veřejnost info o záměrech

Pro jaké účely:

- Tento dokument má sloužit pro účely MČ a to jak odboru územního rozvoje, tak dopravy a životního prostředí. Jakýkoliv záměr, který upravuje či tvoří veřejný prostor, má počítat s provozem jízdních kol, ať už ve formě drobných úprav, tak i zásadnějších opatření. Pro MČ a jednotlivá připomínková místa (DOSS) tento dokument slouží jako pomůcka a vodítko pro požadavky na infrastrukturu pro cyklisty.
- MČ Praha 20 dle koncepce cyklodopravy a na základě aktuálního stavu může určovat investice do jednotlivých částí
- Koordinace s dalšími záměry.

Nutno posílit informovanost, tj. informace na webu, PR, v místních novinách + články, tj. pravidelně upozorňovat na novinky v místě a současně seznamovat s legislativou. Důležité jsou osvětové články o výhodnosti, možnostech či vzájemném soužití všech účastníků provozu, tipy na výlety, možnosti apod.

C. METODICKÁ ČÁST

OPATŘENÍ PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

V této kapitole jsou zmíněny především dosud málo používaná opatření k přerozdělení dopravního prostoru. Další opatření jsou popsána v technické literatuře a metodických pokynech (TP 179 a MHMP 2009 a 2011).

1. Společný provoz

Na provoz lze upozornit pouze svislým dopravním značením, nebo úsekově či plošně snížit rychlost:

- na sběrných komunikacích snížení buď na 40 km/hod (viz. např. zóna 40 Praha-Libuš včetně sběrných komunikací) - zónou nebo v úsecích, anebo jen lokálně v úsecích
- plošně v místních obslužných komunikacích (**zóny 30, obytné zóny**).



ilustrační foto: ul. Staroujezdská - úsek se sníženou rychlostí 40 km/hod

2. Cykloobousměrky

Mohou být buď :

- s cyklopruhem v celé délce
- s cyklopruhem jen v úvodním a koncovém úseku (cca 7,5-10,0 m)
- s cyklopiktokoridorem v celé délce či jen v částech
- v případě příznivých intenzit i v koridoru 3,0 m bez opatření (dle potřeb s výhybnami) – komunikace funguje jako obdoba jednopruhové obousměrné komunikace

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu






ilustrační foto: Zóna 30 s obousměrným provozem cyklistů – cykloobousměrky jsou vodorovným značením (VDZ) vyznačeny pouze na začátku a konci, jinak je provoz společný.



ilustrační foto: hranice zóny 30 (Praha Libuš)

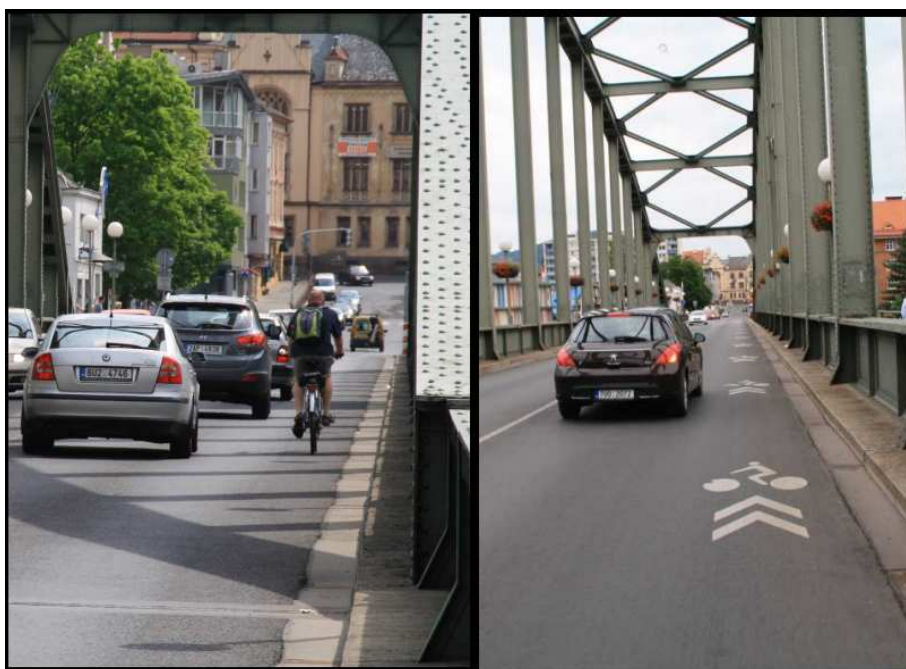
Vyhláška 294/2015 Sb.:

E 12a		<p>Jízda cyklistů v protisměru</p> <p>Tabulka v případě, že je umístěna pod značkou „Jednosměrný provoz“, informuje řidiče o tom, že v protisměru je povolena jízda cyklistů. Těto skutečnosti musí řidič přizpůsobit své chování, zejména stanovenou mu povinnost neohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích (cyklisty).</p>
Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
E 12b		<p>Vjezd cyklistů v protisměru povolen</p> <p>Tabulka v případě, že je umístěna pod značkou „Zákaz vjezdu všech vozidel“, povoluje vjezd cyklistů v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace.</p>
E 12c		<p>Povolený směr jízdy cyklistů</p> <p>Tabulka za použití odpovídajících směrových šipek vyznačuje možný směr jízdy cyklistů.</p>

3. Piktogramový koridor pro cyklisty / „cyklopiktokoridor“

Dopravní značka „Piktogramový koridor pro cyklisty“ (dle § 23, písm. i) vyhlášky č. 30/2001 Sb., označená jako č. V20), vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů a řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se nachází na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů. Nově je definována i v novelizované vyhlášce 294/2015.

Umisťuje se zpravidla tam, kde fyzicky nelze umístit pruh pro cyklisty, avšak stále je prostor pro bezpečné míjení osobních motorových vozidel s cyklisty. Dalším využitím je naznačení průjezdu územím, či místem (křižovatkou, křížením, zúženým profilem apod.). Umisťuje se zpravidla na komunikace sběrného charakteru (sběrné i místní důležité).



*ilustrační foto, piktogramový koridor pro cyklisty dle vyhlášky č. 30/2001 Sb. (vlevo)
a v praxi před a po vyznačení (vpravo, Děčín, Tyršův most)*



ilustrační foto: V20 v křižovatce podél hlavní komunikace (zdroj: cyklo.praha.eu)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



ilustrační foto: V20 jako naznačení průjezdu (Praha 5 a Praha 7)



ilustrační foto: V20 navazující na vyhrazený jízdní pruh (Praha 18, Tupolevova)

Vyhláška 294/2015 Sb.:

V 20		<p>Piktogramový koridor pro cyklisty</p> <p>Značka vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů. Řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se na pozemní komunikaci nachází zvýšený provoz cyklistů.</p>
------	--	---

4. Cyklopruh / ochranný pruh (známý jako „Víceúčelový“ jízdní pruh)

je jízdní pruh, jehož část oddělená příslušnou dopravní značkou podélné čáry přerušované, slouží k užití především cyklistům jedoucím v jednom směru a jízdním proudů za sebou a podle okolností i s jinými vozidly. Nově definováno v rámci vyhlášky 294/2015.

Z prostorových nebo jiných důvodů mnohdy nelze vytvořit samostatné cyklistické pruhy, pásy ani stezky tam, kde není společný provoz cyklistů s automobilovou dopravou optimální. V současnosti jediný používaný „vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty“ má svým striktním vymezením vůči ostatním jízdním pruhům značně omezené využití. Jízdní pruhy pro cyklisty s možností použití i jinými vozidly (za určitých okolností) jsou v Evropě běžným opatřením.

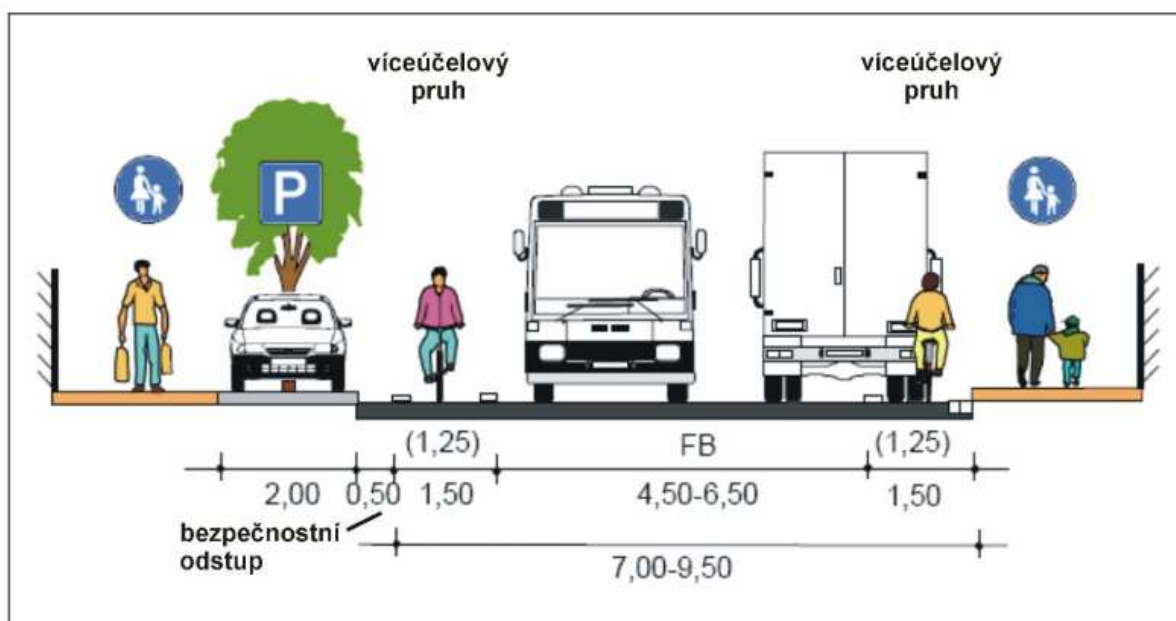
Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Například v sousedním Rakousku tzv. „víceúčelové pruhy“ vhodně přerozdělují alespoň provoz jízdních kol a osobních vozidel a zvyšují tak všeobecnou bezpečnost provozu.

Je tu jistá podobnost s cyklopiktokoridorem (V 20), avšak víceúčelový pruh je opticky více kontinuální než cyklopiktokoridor, je užíván pro rozdílné situace a platí v něm odlišná práva a povinnosti.

Příklady, kde nelze vytvářet plnohodnotné vyhrazené pruhy pro cyklisty, avšak řešení cyklistické dopravy je žádoucí:

- úzké profily komunikací, zúžená místa, průjezd podél ostrůvků apod.,
- řazení před křižovatkou a průjezd křižovatkou,
- výrazné zklidnění dopravy a zdůraznění provozu cyklistů v obslužných či sběrných komunikacích nebo na průtazích.



Příklad šířkového uspořádání z Německa (rozměry v závorkách jsou minimální) – zdroj: řešerše zahraniční technické literatury CDV, v.v.i – Ing. Petr Pokorný, Ing. Pavel Skládaný, 07/2009



ilustrační foto: ochranný pruh v Nizozemsku (patrné přerozdělení současného prostoru komunikace pouze jiným dopravním značením).



ilustrační foto: ochranný pruh v Nizozemsku / první ochranný pruh v ČR (Mikulov)

5. Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty



ilustrační foto – VJP místě přechodu pro chodce (ul. V Olšínách, Praha 10)

Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (dále jako VJP) se zpravidla provádí na sběrných komunikacích, kde je třeba cyklisty více ochránit od ostatního provozu a současně na jejich výskyt více upozornit. Na rozdíl od cyklopiktokoridorů jsou zde jasně vymezena práva a povinnosti. Cyklopruhy se nezapočítávají do délky přechodu. Podél parkování je třeba zachovat odstup od tzv. dveřní zóny. Červené podbarvení se provádí zpravidla v místech křížení a kde je třeba VJP zvýraznit, či na něj upozornit ostatní druhy dopravy.

VJP se v signalizovaných křižovatkách mění v prostory pro cyklisty (V19), které se umísťují vždy v závislosti na směrech odpovídajícího možného odbočení (viz. následující foto).

6. Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10)

ilustrační foto – stezka pod Vyšehradem (Podolské nábřeží, Praha 4)



ilustrační foto – jednosměrný pás pro cyklisty podél Sparty (Letná - M. Horákové, Praha 7)



ilustrační foto – křížení pásů pro cyklisty s vedlejšími komunikacemi, které jsou ve zklidněném režimu (např. zóna 30, resp. obytná či pěší zóna) je vhodné řešit jako nadřazené, tj. stavebně i opticky jako primární směr, který je křížován (Německo, Berlín)



ilustrační foto (Praha 7, Letná) – jednosměrný pás pro cyklisty v místě výjezdu mimo PK, přednost cyklistů daná zákonem zde musí být jasně zvýrazněna kontinuálním provedením pásu ve shodné výšce i provedení (inspirace pro řešení stezek podél sběrných kom. v katastru Prahy 21)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

7. Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (C9)



ilustrační foto – obousměrná stezka na samostatném tělese (propojení Litovel-Uničov)



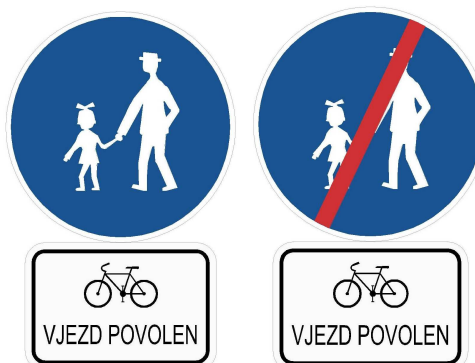
ilustrační foto – obousměrná stezka na společném tělese vozovky (Zlínsko)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

8. Stezka pro chodce s povoleným pohybem cyklistů (C7+E13)

V některých případech lze povolit provoz cyklistů v místech, která jsou primárně určena chodcům, avšak cyklisté se zde mohou pohybovat jen „jako hosté“. Obdobou pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů je stezka pro chodce s povoleným pohybem jízdních kol.



Vyhláška 294/2015 Sb. tuto možnost definuje větou: „*Ostatním účastníkům ... je její užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak.*“, což odp. dodatková tabulka E13 doplňuje.



Částka 122

Sbírka zákonů č. 294 / 2015

Strana 3753

Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
C 7a		<p>Stezka pro chodce</p> <p>Značka přikazuje chodcům užít v daném směru takto označeného pruhu nebo stezky. Ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích je její užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak.</p> <p>Chodcem se rozumí i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vedoucí jízdní kolo, psa apod.</p> <p>Stezku pro chodce smí užít i osoba pohybující se na osobním přepravníku.</p>
C 7b		<p>Konec stezky pro chodce</p> <p>Značka ukončuje platnost značky „Stezka pro chodce“.</p>

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



vlevo: ilustrační foto použití v Praze

vpravo: ilustrační foto použití ve Švýcarsku



vpravo: ilustrační foto použití v Německu

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

9. Přejezd pro cyklisty, přejíždění komunikace, křížení

Mohou být signalizované i nesignalizované, samostatné, podél přechodů nebo přimknuté.



ilustrační foto – jednosměrný přejezd pro cyklisty (Praha 7, nábr. kpt. Jaroše)

V případě nedostatku prostoru lze vytvořit přechod se dvěma přidruženými přejezdy pro cyklisty po obou stranách – ve výsledku však toto řešení funguje jako společný přechod a přejezd (tj. přechodopřejezd). První takovéto řešení se objevilo v Pardubicích.

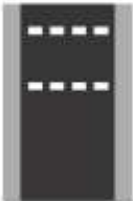
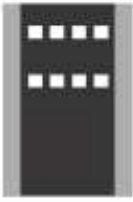



ilustrační foto – jednosměrný přejezd pro cyklisty (Pardubice, Jahnova ul.)



ilustrační foto – místo pro překonání (přejíždění a přecházení) komunikace, vybraná místa není třeba řešit pomocí vodorovného značení, avšak středovým ostrůvkem ala místo pro přecházení (Dánsko, Kodaň)


Vyhláška 294/2015 Sb.:

V 7b		<p>Místo pro přecházení</p> <p>Značka vyznačuje místo uzpůsobené pro přecházení chodců přes pozemní komunikaci.</p> <p>Řidič vozidla nesmí chodce přecházejícího pozemní komunikaci v místě pro přecházení ohrozit.</p> <p>Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe nebo ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.</p>
V 8a		<p>Přejezd pro cyklisty</p> <p>Značka vyznačuje plochu, která je určena pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci.</p>
V 8b		<p>Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce</p> <p>Značka vyznačuje plochu určenou pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci bezprostředně sousedící s přechodem pro chodce.</p>



Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

10. Světelné signalizace

Nově lze využívat žlutého světla pro upozornění na pohyb cyklistů v rámci křižovatek.

<p>S 4a S 4b S 4c</p>		<p>Signál žlutého světla ve tvaru chodce Signál žlutého světla ve tvaru cyklisty Signál žlutého světla ve tvaru chodce a cyklisty</p> <p>Signály „Signál žlutého světla ve tvaru chodce“, „Signál žlutého světla ve tvaru cyklisty“ nebo „Signál žlutého světla ve tvaru chodce a cyklisty“, jimiž je doplněn signál se zelenou šipkou směřující vpravo nebo vlevo, upozorňují řidiče, že při jízdě směrem, kterým tato šipka ukazuje, křížuje směr chůze přecházejících chodců, směr jízdy přejíždějících cyklistů nebo směr chůze přecházejících chodců a směr jízdy přejíždějících cyklistů.</p>
-------------------------------	---	--

Nově lze provádět i dvoubarevné soustavy, což je důležité především pro dodatečné zprovoznění současných komunikací v přidruženém prostoru, které jsou pro chodce i cyklisty (stezky) mnohdy společné, avšak v místě SSZ přerušené. Nově je definován společný provoz pro přecházení a přejíždění (sdružený přechod a přejezd) a tomu musí odpovídat i signalizace. Mnohdy bude možné vyměnit jen sklička ve výstroji světelného zařízení.

<p>S 10</p>		<p>Tříbarevná soustava se signály pro cyklisty</p> <p>S 10a – Signál pro cyklisty se znamením „Stůj!“ S 10b – Signál pro cyklisty se znamením „Pozor!“ S 10c – Signál pro cyklisty se znamením „Volno“</p> <p>Je-li sestava umístěna u přejezdu pro cyklisty, platí pro cyklisty obdobně jako pro chodce signály umístěné na druhé straně pozemní komunikace (na druhé straně přejezdu pro cyklisty). V takovém případě lze užit dvoubarevnou signální soustavu se znamením „Stůj!“ a „Volno“.</p>
<p>S 11</p>		<p>Tříbarevná soustava se signály pro chodce a cyklisty</p> <p>S 11a – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Stůj!“ S 11b – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Pozor!“ S 11c – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Volno“</p> <p>Je-li sestava umístěna u přejezdu pro cyklisty přimknutého k přechodu pro chodce, platí pro cyklisty stejně jako pro chodce signály umístěné na druhé straně pozemní komunikace. V takovém případě lze užit dvoubarevnou signální soustavu se znamením „Stůj!“ a „Volno“.</p>

11. Prostor pro cyklisty


Používá se na signalizovaných křižovatkách před STOPčarou před vozidly. Smyslem je jednak vyčkávání v prostoru křižovatky před výfuky motorových vozidel a následný průjezd křižovatkou za větší pozornosti ostatních – cyklisté jedou do křižovatky jako první.



ilustrační foto

vlevo: VJP a navazující prostor pro cyklisty V19 (V Olšínách, Praha 10),

vpravo – prostor pro cyklisty V19 (Praha 6, M. Horákové)

V 19		<p>Prostor pro cyklisty</p> <p>Značka vyznačuje prostor určený pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“.</p>
------	---	---

D. NÁVRH AKČNÍHO PLÁNU

Pro rok 2016 se navrhuji následující záměry (z článků B.1.7-B.1.10 této Koncepce):

Ozn.	CT	název	opatření	příprava	realizace	odhad nákladů pro MČ v Kč
1a	A26 / EV4	Páteří cyklotrasa A26	značení	TSK	TSK	-
1b	A26 / EV4	Páteří cyklotrasa A26	Drobné stavební úpravy v trase	MČ	TSK / MČ	dle rozsahu a dle dohody
2	A50 (odstranění 8100+14)	Páteří cyklotrasa A50	značení	MČ	TSK	40.000,-
3	A440 + A258	Hlavní cyklotrasy směr Xaverov a Běchovice	značení	MČ	TSK	- (viz 2015)
4	A50	Řešení cyklostezky do Klánovic přes D11	projekt	MČ	IPR / MHMP	40.000,-
5	místní	Přeznačení chodníků na stezky ul. F.V Veselého a Do Čertous a Vlastibořská	značení	MČ	„P3“	PD: 15.000,- 100.000,-
6	mapy	MČ P20	PR	MČ	MČ	55.000,-
7	infopanely	MČ P20	značení / orientace / PR	MČ	MČ	120.000,-
8	A26 / EV4	Cyklopoint / B+R na železničním nádraží	projekt	MČ	MHMP	120.000,-
9	cyklostojany	MČ P20	zařízení a vybavení	MČ	TSK	-
10	A 260	Provizorní cesta podél ul. Ve Žlíbku	Drobná stavební úprava	MČ	MČ	100.000,-
11	A260	ul. Ve Žlíbku (Běchovice - Radonice)	Prověřovací studie	MČ	TSK / SFDI	70.000,-
12	místní	jednosměrka Ratibořická	Úprava PD	MČ	MČ	-

Průběžně je třeba **sledovat přípravu** ostatních záměrů, případně se pravidelně dotazovat 1x za 6 měsíců na stavby v kompetencích TSK, MHMP-OTV, MHMO-OSI, DPP/ROPID, SŽDC a věcně a časově přípravu koordinovat s požadavkem řešit včetně potřeb cyklistické dopravy.

Jedná se především o řešení infrastruktury pro cyklisty v rámci jiných staveb a to v následujících lokalitách:

- TV Svěpravice (bylo již řešeno v roce 2015)
- ul. Bystrá (TSK)
- ul. Náchodská
- jižní propojení s CČM od Robotnice pod D0 (R1)
- biomost přes D11 směr lokalita Na Svěcence
- okolí MUK Beranka + nová lávka přes D11 mezi Ve Žlíbku a MUK Beranka
- síť cest směr Klánovice a Běchovice kolem Xaverova
- případně další projekty MHMP na rekonstrukce technické vyb. (TV) - OTV MHMP
- další rozvojové lokality v rukou soukromých subjektů (prostřednictvím stavebního odboru či územního rozvoje), především pak lokality Bílý Vrch a Cirkusová, HP-východ, Beranka I-III, Nad Palečkem, Robotnice

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

Pro rok **2017** se navrhuje následující záměry (z článků B.1.7-B.1.10 této Koncepce):

Ozn.	CT	název	opatření	příprava	realizace	odhad nákladů pro MČ v Kč
1	místní	Integrační opatření ul. Božanovská	značení	MČ	TSK	PD: 50.000,-
2	A50 / A26 / EV4	Uzel Náchodská x Bystrá x Mezilesí	studie	MČ	TSK	50.000,-
3	A440	Hartenberská – Černý most	Studie / PD značení / PD stavebních úprav	MČ	TSK	50.000,-
4	místní	Integrační opatření Komárovská - Třebešovská	značení	MČ	MČ / TSK	PD: 25.000,-
5	EV4	Propojení podél železniční tratě	projekt	Participace s dalšími MČ	MHMP	30.000,-
6	A264	Řešení cyklistické dopravy v rámci ul. Náchodská	Prověřovací studie	MČ	MHMP / ...	50.000,-
7	místní	Propojovací severní stezka na Zeleneč	projekt	MČ	SFDI / fondy?	...
8	A26 / EV4	Propojení P14 – P20 mezi MUK přes D0 (R1) a Náchodskou s ul. Šplechnerova	projekt všech úprav a studie + event. projekt nového úseku stezky podél LIDLu	MČ	TSK	60.000,- 100.000,-
9	místní	Stoliňská - Satalice	studie	MČ	MČ / SFDI	50.000.-
10	místní	Pokračování podchodu / podjezdu pod žel. nádražím a řešení přes průmyslový areál střed	projekt	MČ	MČ + SZDC + ...?	?

VÝČET DLE OPATŘENÍ:

Priority dle potřebnosti – páteřní síť tras celoměstského významu (dopravní značení vč. směrového)

1. vyznačit trasy A26 a EV4 na území HP řeší MHMP / TSK
2. vyznačit trasy A50 a odstranit 8100 na území HP
3. vyznačit A440 a A258 a odstranit A257 (PD 2015)
4. postupně přeznačit chodníky v severní průmyslové zóně mezi železnicí a D10 na stezky pro chodce a cyklisty či jako stezky pro chodce s povoleným provozem jízdních kol (ul. F.Veselého a Do Čertous)
5. Odstranit staré značení (CT č. 14, 0035)

Priority dle potřebnosti – zklidnění / integrace

1. Bezpečnostní opatření v ul. Ve Žlábku – Mladých Běchovic (2015)
2. integrační opatření (cyklopiktokoridory) v ul. Božanovská
3. integrační opatření v ul. Hartenberská – Bryksova (směr Praha 14)
4. zklidnění dopravy Jívanská a Chvalkovická, Běluňská, Ratibořická,
5. zklidnění dopravy Vysokovská, Jeřická
6. zklidnění dopravy Komárovská sever a Třebešovská

Priority dle potřebnosti – příprava cyklostezky, stavby

1. cyklostezka Bystrá (projekt TSK)

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

2. stezka mezi podjezdem MUK R1 x Náchodská a ul. Šplechnerova (zahájit studii MČ / spolupráce MHMP)
3. rekonstrukce žel. tratě + záměr nové stezky podél žel. tratě SVCM (tzv. severovýchodní cyklomagistrála) - stezka EV4 podél železnice
4. A260 – stezka podél ul. Ve Žlíbku, etapa III. a IV. + úsek směr Radonice (zahájit studii MČ)
5. MUK Beranka a řešení cyklistické dopravy (koordinovat přípravu s IPR a ŘSD)
6. uzel Mezilesí x Bystrá (zahájit studii MČ)
7. lávka přes D11
8. zklidnění ulice Náchodská (A264)

SSZ křižovatky

1. Postupně ve všech doplnit předsazená stání pro cyklisty „V19“ v rámci všech signalizovaných křižovatek

Nová zařízení většího rozsahu

1. B+R na nádraží Praha Horní Počernice v podobě krytých a uzamykatelných boxů

Drobné stavební úpravy

1. lokální úpravy povrchů v trase EV4+A26 / sklopení obruby v ul. Mezilesí u křižovatky
2. sklopená obruba U Úlů v návaznosti na EV4

Infopanely + cyklomapy

Realizace základních 10 ks infopanelů na nejdůležitějších místech. Podrobný seznam se bude odvíjet dle aktuálních možností a bude součástí každoroční agendy / akčního plánu odpovědné osoby / cyklokoordinátora.

Seznam prioritních míst pro umístění infopanelů s mapami

- Úřad MČ P-20 (A26 / EV4)
- Železniční nádraží HP (A26 / EV4)
- Chvalský zámek (blízko A26 / EV4)
- U Úlů od Zelenče, Čertousy (A26 / EV4)
- Od Metra Černý Most (A26 / EV4)
- Cyklotrasa od Běchovic (D. Poč.) přes Xaverovský háj (A258 / A440)
- Ve Žlíbku – od Běchovic - u křížku (výhledová A260)
- Cyklostezka od Klánovic (8100, výhledově A50)
- Křižovatka Mezilesí / Běchorská (A26 / A50)
- Od Satalic (A50)

Dále vhodné

- Prostor Ratibořická/Běluňská/ Jívanská (park) (A50)
- u Hartenberské ul. – od Globusu (A440)
- Ve Žlíbku – od Radonic (výhledově A260)
- C. stezka od Poděbrad podél II/611 (výhledově A264)

Stojany

Městské stojany typu U (možnost uzamknutí za rám kola) mají být každoročně v plánu realizace a postupného osazování v rámci agendy TSK pro MHMP. První vytipované lokality jsou již v řešení (postupně) řešeny, další místa vzejdou z výzvy směrem k veřejnosti, nechť jsou stojany osazovány tam, kde to přímo uživatelům chybí a pravidelně tam kolo odkládají. Doporučeno bude taktéž (prostřednictvím vedení MČ) institucím a podnikatelským subjektům, aby své současné stojany přizpůsobili lépe podmínkám bezpečnějšího provozu (parkování) a budou vyzváni další k doplnění.

Podrobný seznam se bude odvíjet dle aktuálních možností a bude součástí každoroční agendy / akčního plánu odpovědné osoby / cyklokoordinátora.

Seznam prioritních lokalit pro umístění stojanů:

Číslo /	Lokalita	P. č.	Počet kusů/ návrh 2015	Počet kusů/ návrh 2016
1	Želez. nádraží	3963/1	10 - realizováno	
2	Východní hřbitov	4121/1	5	5
3	Městská policie - Chvaly	1981/4	4	4
4	Čs. Pošta	1589/3	4	4
5	Koupaliště - Eliška	4327/5	5	5 (10)
6	Dětské hřiště Čertousy	4059	3	3 (5)
7	Dětské hřiště Ratibořická/Běluňská	785/1	4	4 (9)
8	Západní hřbitov - Bystrá	781/4	3	3
9	Divadlo H.P. -Náchodská	860/4	5	5
10	Park u divadla - Náchodská	867, 868	2	2 (5)
11	Knihovna - Náchodská	1588/1	3	3
12	Kulturní středisko Domeček	826	3	3 (5)
13	Autobus MHD č. 273 - konečná	575/3	1	1 (3)
14	Křovinovo náměstí	3927	2	2 (5)
15	Svépravice - kaplička	3726/1	2	2

Podrobný seznam se bude odvíjet dle aktuálních možností a bude součástí každoroční agendy / akčního plánu odpovědné osoby / cyklokoordinátora. Doporučuje se však prioritně řešit instituce, obchodní příležitosti, sportoviště a dětská hřiště, teprve posléze osazovat a zahušťovat v podobě parků a v krajině apod. Zde se totiž předpokládá, že se od jízdního kola majitel nevzdaluje.