

PRA HA  
PRA GUE  
PRA GA  
PRA G

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

*Aktualizováno usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2460 ze dne 9. 9. 2014*



## I. ÚVOD

Česká republika se usnesením vlády č. 678 ze dne 7. 7. 2004 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy v České republice přihlásila k podpoře cyklistiky. Hlavní město Praha se k podpoře cyklistiky resp. cyklistické dopravy přihlásilo opakovaně, poprvé už v roce 1993 usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 323.93, v poslední době ustanovením pracovní skupiny pro rozvoj a budování cyklotras a cyklostezek, v roce 2007 jmenováním Komise rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu (dále jen „Komise“) a nejnověji vložением koridorů cyklistické dopravy (sít' páteřních a hlavních cyklotras) do nového územního plánu.

Přesto, že plánování a budování pražské cyklistické infrastruktury probíhá nepřetržitě a vcelku uspokojivě od poloviny roku 2003 na bázi široké spolupráce dotčených odborů MHMP, institucí, městských investorů a Komise s využitím stále rostoucích prostředků z rozpočtu HMP, nebyla přijata koncepce rozvoje cyklistické dopravy a nebyly stanoveny funkční kompetence a odpovědnost za tento rozvoj. Předložený koncepční materiál se snaží tuto nedostatečnost napravit a stanovit předpoklady, cíle a prostředky, nutné k úspěšnému rozvoji pražské dopravní a rekreační cyklistiky pro období 2010 -2020.

Přijetí koncepce je nutné především proto, že v Praze s rostoucí nabídkou procyklistických dopravních řešení, cyklistických stezek a cyklotras stále stoupá počet uživatelů jízdních kol, především dopravních cyklistů, kteří se stávají nepřehlédnutelným dopravním fenoménem a převis poptávky a nabídky bezpečných dopravních řešení stále trvá. Vzhledem k tomu, že cyklistická doprava v cyklisticky vyspělých evropských městech je už dlouho významným prostředkem dopravní obsluhy území a její přínos pro posílení ochrany životního prostředí i zdraví uživatelů je nezpochybnitelný, je jistě žádoucí, aby se tento převis postupně zmenšoval a v ideálním případě zanikl.



## II. CÍLE

### A) Hlavní cíle:

- zvýšit přepravnost cestujících na kole v Praze na 5 – 7 % celkové přepravní kapacity v létě a na 2 – 3 % celkové přepravní kapacity v zimě

Při zhruba konstantním počtu lidí v pražské dopravě znamená zvýšení přepravnosti s použitím jízdního kola snížení počtu účastníků v ostatních druzích dopravy včetně OAD a veřejné dopravy se známými kladnými dopady na životní prostředí města, na opotřebení stavebních prvků dopravní infrastruktury i na zatíženost dopravních prostředků veřejné dopravy.

Přepravnost je míněna v užším slova smyslu tak, jak byla definována pro poslední cyklistický dopravní průzkum (ÚDI TSK, 2008), zachycuje počet lidí, kteří se přepravují v Praze na kole více než jednou týdně. Tento počet se zvýšil z 0,4 % v roce 2002 (cca 4400 cyklistů) na 1,5 % v roce 2008 (16 500 cyklistů, v sezóně tj. duben až září 2,5 %, tedy 27 500 cyklistů). Podle informací z instalovaných pevných sčítačů na některých významných cyklistických komunikacích (2009) lze dnešní stav odhadovat jako zvýšení na 2,2 % celoročně, v sezóně 3,5 %, tedy až 38 500 cyklistů, využívajících jízdní kolo v Praze více než jednou týdně.

Dosažením uvedeného cíle by se zvýšil počet uživatelů jízdních kol na 22 000 resp. 33 000 v zimě a 55 000 resp. 77 000 v letní sezóně, což by znamenalo výrazné odlehčení pražské dopravy.

- integrovat dopravní cyklistiku jako rovnoprávný a pro město výhodný druh dopravy do dopravního prostředí města a do všech „urbanisticko-komunikačních“ plánů, studií a projektů

Cyklistika, především jako dopravní alternativa, dosud není komplexně integrována při přípravě rozvoje pražské dopravní infrastruktury. Dlouhodobé nastavení plánování a realizace dopravních staveb ztěžuje a často znemožňuje začlenění stavebních nebo dopravních prvků cyklistické infrastruktury do realizovaných staveb a úprav přesto, že patřičné usnesení RHMP je v platnosti od roku 2003.

Pokud je požadavek na integrační procyklistická řešení vložen už do stupně strategické rozvahy a následných studií, zatěžuje minimálně výslednou realizaci, což se nedá říci o nynější snaze vkládat tato integrační řešení do stupňů DUR nebo do SP nových a upravovaných dopravních staveb, kdy jejich realizaci může oddalovat a zdražovat.

Vnímání dopravní cyklistiky jako jednoho z prvků dopravního systému je nezbytné už při dnešním počtu uživatelů jízdních kol v Praze a usnadní a urychlí plánované zvýšení tohoto počtu v letech 2010 až 2020.

- připravit a iniciovat takové změny zákonů, vyhlášek, norem a TP, které poskytnou cyklistům v Praze maximální uživatelské bezpečí a zvýší vlídnost dopravního prostředí města

Spolupráce Komise s MD ČR (BESIP, CDV) a dopravní policií ČR už přinesla první novelu vyhlášky č. 30/2001 Sb. k zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. I přes novelizace vychází dopravní legislativa stále z původních „silničních zákonů“ ze šedesátých a sedmdesátých let. Absolutním zvýhodněním automobilové dopravy je toto pojetí dopravní legislativy již dávno zastaralé a neodpovídá dnešnímu užívání dopravních prostředků a téměř nezohledňuje ostatní druhy dopravy včetně chodců a cyklistů. Deformuje i vnímání dopravního prostředí města v souvislosti s jeho rozvojem. Stávající legislativa je ale jedním z nutných východisek při plánování dalšího rozvoje dopravní infrastruktury se všemi známými důsledky, které ve svém výsledku může ústít až k dehumanizaci pražského dopravního a souvisejícího životního prostředí. I velká část norem a technických předpisů pochází z doby striktních ukazatelů a velkého množství výjimek a mnoho z nich už neodpovídá dnešní situaci. Tento legislativní rámec je možné racionálně zlepšovat, čehož je důkazem i procyklistická novela vyhlášky 30 silničního zákona, platná od 14.9. 2010.



## B) Podpůrné cíle:

- urychleně proznačit maximální délku stávajících páteřních a hlavních cyklotras základní sítě pražských CT, pokud možno v souvislých liniích (450 km do roku 2010, dále min. 30 km za rok, 750 - 1000 km do r. 2020)
- rozšířit základní síť pražských cyklotras o dalších 200 – 500 km a zakotvit ji v novém územním plánu

Síť cyklistických tras je základním orientačním prvkem cyklistické infrastruktury. Její kompozice je obdobná síti turistických tras a stejně tak slouží první orientaci v městském prostředí. Její strukturování je systematicky shodné se silniční sítí, tedy radiály, tangenty a jejich spojnice.

V generelu základní sítě páteřních a hlavních tras (součást Územního plánu) je navrženo cca 1 000 km tras, dosud je vyznačeno nebo před vyznačením (k 15. 12. 2010) 443 km. Zda bude tato síť po úplném vyznačení odpovídat potřebám cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky, souvisí s dalším vývojem užíváním jízdního kola v Praze. Je na místě uvažovat o eventuálním zahuštění formou místně obslužných cyklotras o dalších 200 až 500 km. Toto rozšíření bude mít charakter místních sítí cyklotras třetího řádu a musí vznikat ve spolupráci s městskými částmi a zohledňovat jejich potřeby.

Je nutné formou víceetapové výchovy a vzdělávání měnit názor kompetentních úředníků, projektantů a dalších řešitelů i policie na smysl a funkci sítě cyklotras. Dosud není vždy přesně vnímáno, že se jedná o systém orientačního značení a nikoliv systém komunikací pro cyklisty.

Generel základní sítě cyklotras je v příloze 1.

- v liniích cyklotras budovat co nejvíc bezpečných cyklostezek nebo společných komunikací pro chodce a cyklisty jako podpůrnou aktivitu především rekreační, ale i dopravní cyklistiky dosáhnout 200 km do r. 2010, dále min. 10 km za rok

Cyklistické stezky (v Praze obvykle komunikace pro společný provoz chodců a cyklistů) jako obecně nejvíce vnímaný základní prvek cyklistické infrastruktury mají význam především pro rekreační cyklistiku, místně i pro cyklistiku dopravní. Patří mezi „tvrdá“, tedy finančně i přípravou náročná procyklistická opatření a posouzení vhodnosti jejich navrhování a budování v pražském prostředí je náročné. Větší význam mají na stavebně méně sevřené pražské periférii a jako místní chráněné komunikace ve vhodných územích městských částí.

Budoucnost vyššího bezpečí cyklistické dopravy a rekreace je spíše ve vytváření bezpečných celopražsky významných průjezdů nebo okruhu využívajících nejen cyklostezky, ale i cyklotrasy vedené po zklidněných komunikacích a komunikace s integrací dopravní cyklistiky.

Dalším možným tématem rozvoje jsou přírodní stezky, které bude možné situovat do přírodnějších částí pražského okolí ve formě „singltreků“.

- iniciovat procyklistická dopravní řešení v hlavním dopravním prostoru, především liniová (30 km do r. 2010, dále min. 3 km za rok)

Dopravní opatření v hlavním dopravním prostoru jsou nejdůležitějším prvkem integrace dopravní a částečně i rekreační cyklistiky v pražské dopravě. Díky vysokému stupni konzervatismu některých řešitelů pražské dopravy jsou tato řešení dosud využívána méně než je žádoucí, ale dnes už

se stoupající dynamikou. Je to i díky novým úpravám v dopravní legislativě i postupné změně vnímání městské cyklistiky a jejího místa v dopravním organizmu Prahy.

Integrační dopravní opatření mají několik předností, které je odlišují od ostatních cyklistických řešení. Především vznikají (resp. mají vznikat) jako harmonická součást dopravních řešení nových a opravovaných staveb a jsou tedy méně nákladná. Dále jsou snadno obnovitelná při poškození a jejich údržba je součástí údržby komunikací.

Významně ovlivňují vnímání dopravního prostoru jako prostoru sdíleného a postupně zvyšují „mezidruhovou“ toleranci a ohleduplnost všech účastníků dopravy a tak zvyšují i její bezpečnost a uživatelskou vlivnost.

Lze je jednoduše rušit v případě, že nenaplní očekávaný dopravní bezpečnostní přínos pro cyklistickou dopravu v kontextu s dopravou ostatní.

- vytvořit kompetentní a dostatečně pravomocný městský úřad nebo část úřadu stávajícího, odpovědný za rozvoj cyklistické dopravy a rekreace v Praze

Je lhostejné, na jaké úrovni řídicí nebo spravující struktury tento „cykloúřad“ vznikne, bude-li mít dostatečnou odbornou i politickou podporu a bude vybaven vysokou koordinační pravomocí a odpovědností.

Navrhované složení a náplň „cykloúřadu“ je v příloze 2.

- rozšířit možnosti pro přepravu kol v prostředcích veřejné dopravy v rámci PID

Pokračující spolupráci s DOP MHMP, DP HMP, ROPID, ČD aj. postupně rozšiřovat tyto přepravní možnosti. Pokračovat v započaté spolupráci při navrhování konstrukce nových dopravních prostředků veřejné dopravy (nizkopodlažní soupravy tramvají, autobusy, přívozní čluny apod.).

- zavést automatizovaný systém půjčování (sdílení) veřejných jízdních kol (tzv. bikesharing system)

Rozšířit možnosti pohybu po městě o bezmotorovou individuální veřejnou dopravu formou automatizovaného systému půjčování (sdílení) jízdních kol. V první etapě zajistit pokrytí širšího centra města pomocí alespoň 1 000 jízdních kol a 150 stanic rozmístěných rovnoměrně na celém území. Systém by měl být zřízen a spravován městem jakožto jeho vlastníkem. Musí být jednotný a umožňovat postupné rozšiřování, případně včetně provázanosti s bezstanicovým systémem půjčovacích jízdních kol.

- rozšířit možnosti bezpečného a technicky vhodného uložení kol ve známých nebo očekávaných cílových místech ve spolupráci s ÚMČ, městskými institucemi a dopravujícími podniky (DP HMP, ČD aj.)

Nové typy pražských stojanů (dvoumístná konstrukce „převrácené U“, instalované od roku 2008, se osvědčily. Dosavadní počet (necelých 1 000 ks) je třeba několikanásobně zvýšit. Jednou z priorit je osazení základních a středních škol.

### III. PŘEDPOKLADY NAPLNĚNÍ KONCEPCE

#### A) Hlavní

- přijmout nezbytnost řešit pražskou dopravní i rekreační cyklistiku celostně a v souladu s koncepcí dopravy, tedy rozvojem dopravní infrastruktury i rozvojem území
- řešit plánování a budování cyklistické infrastruktury v mezích daných územním plánem, především na základě v něm zakotvených koridorů cyklistické dopravy – sítě páteřních a hlavních cyklotras
- určit konkrétní vícestupňovou kompetenci a odpovědnost za rozvoj pražské dopravní a rekreační cyklistiky

#### B) Podpůrné

- zadat vypracování strategie rozvoje cyklistické dopravy do roku 2020
- vypracovat a přijmout variantní harmonogram plánování a budování všech prvků cyklistické infrastruktury na období 2010 – 2015 a výhled do roku 2020
- vytvořit funkční systém zpětné vazby a reagovat na potřeby uživatelů odpovídajícími změnami při plánování rozvoje pražské cyklistiky



## **IV. PROSTŘEDKY**

### **A) Hlavní prostředky:**

- zajistit dostačující vícezdrojové finanční pokrytí potřeb rozvoje cyklistické dopravy a rekreace
- využívat stávající usnesení RHMP a ZHMP pro rozvoj cyklistiky, event. iniciovat a spolupracovat na přípravě nových
- naplnit nově zřízený kompetentní úřad kvalifikovanými odborníky na cyklistickou problematiku, zavést systém spolupráce a kompetencí se souvisejícími úřady HMP (event. MČ) a dalšími institucemi a městskými investory, PČR a MP HMP

### **B) Podpůrné prostředky:**

- stálý monitoring reálného užívání kol v Praze, postupná instalace pevných sčítačů (minimálně 10 v r. 2009, celkem minimálně 50 monitorovaných profilů na páteřních a hlavních cyklotrasách do roku 2020)
- stálá informační kampaň – pravidelné seznamování veřejnosti včetně odborné se stavem a rozvojem pražské cyklistické dopravy, s navrženými řešeními a eventuálními problémy
- zavedení systému výchovy a informací na základních školách, rozšíření použití možností BESIP v šíření informací o cyklistické dopravě a jejím bezpečném využívání v pražské dopravní realitě
- spolupráce s MČ, ostatními regiony a městy na propojení sítě českých cyklistických tras event. stezek, spolupráce s evropskými partnery
- co nejvýhodnější využívání a sdružování městských, státních a evropských finančních prostředků, využití synergického efektu při rozvoji dopravy a občanské vybavenosti obecně napříč městskými částmi, městy, regiony i státy
- vydávat dostatečné množství kvalitních informačních tiskovin a map
- založit a provozovat městská „cykloinfocentra“ (1 – 3 místa), patřičně vybavit informacemi o cyklistice infocentra Prahy v evropských městech
- kvalitně naplňovat a aktualizovat cyklistické webové stránky s aktivní zpětnou vazbou mezi městem a jeho uživateli

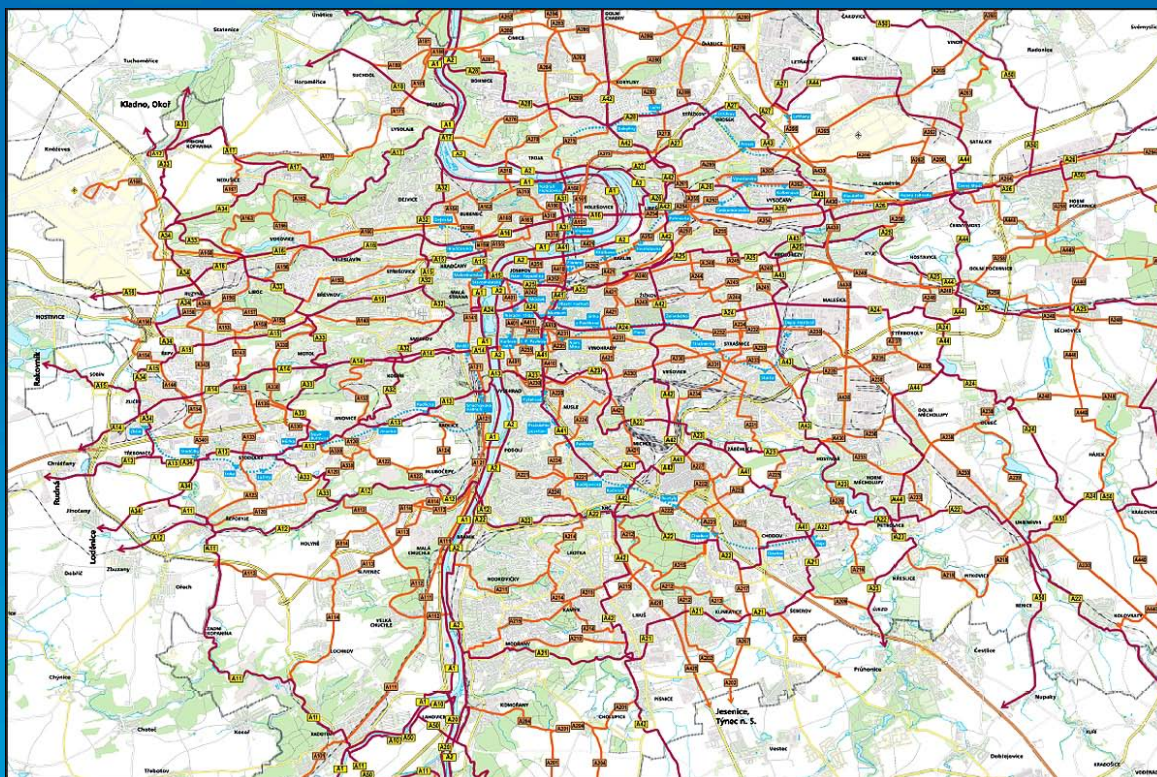


	PRVKY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY SOUČASNÝ STAV A VÝHLED K 15.12.2010							
	Trasy	Stezky	Pruhy	Bus + taxi + cyklo	Obou- směrky	V19	Pikto-kori- dory	Cyklo stojany
Období	Km					Míst	Km	Ks
<b>do roku 2003</b>	<b>180,0</b>	<b>60,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
2003	7,7	1,1	0,0	0,0	1,0	0	0	0
2004	10,0	3,2	0,0	0,0	0,2	0	0	0
2005	33,0	3,5	0,0	0,0	1,0	1	0	0
2006	11,6	23,6	0,1	0,0	0,3	0	0	0
<b>2003 - 2006</b>	<b>62,3</b>	<b>31,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>2,5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
2007	49,4	20,4	1,8	0,0	1,3	2	0,0	0
2008	25,9	18,4	6,0	0,0	0,7	28	0,0	386
2009	28,0	6,3	15,1	9,8	0,3	64	11,4	428
2010	31,7	4,7	0,4	1,5	1,0	105	0,5	57
<b>2007 - 2010</b>	<b>135,0</b>	<b>49,8</b>	<b>23,3</b>	<b>11,2</b>	<b>3,3</b>	<b>199</b>	<b>11,9</b>	<b>871</b>
<b>celkem k 13.9.2010</b>	<b>377,3</b>	<b>176,1</b>						
2010 rozpracované	66,5	2,1	3,3	0,0	0,3	0	3,4	0
<b>očekávaný stav k 15.12.2010</b>	<b>443,8</b>	<b>143,3</b>	<b>27,0</b>	<b>11,2</b>	<b>6,1</b>	<b>200</b>	<b>15,3</b>	<b>871</b>
<b>Komunikace s vysokou bez- pečností (stezky, vyhrazené jízdní pruhy)</b>	<b>181,5</b>							

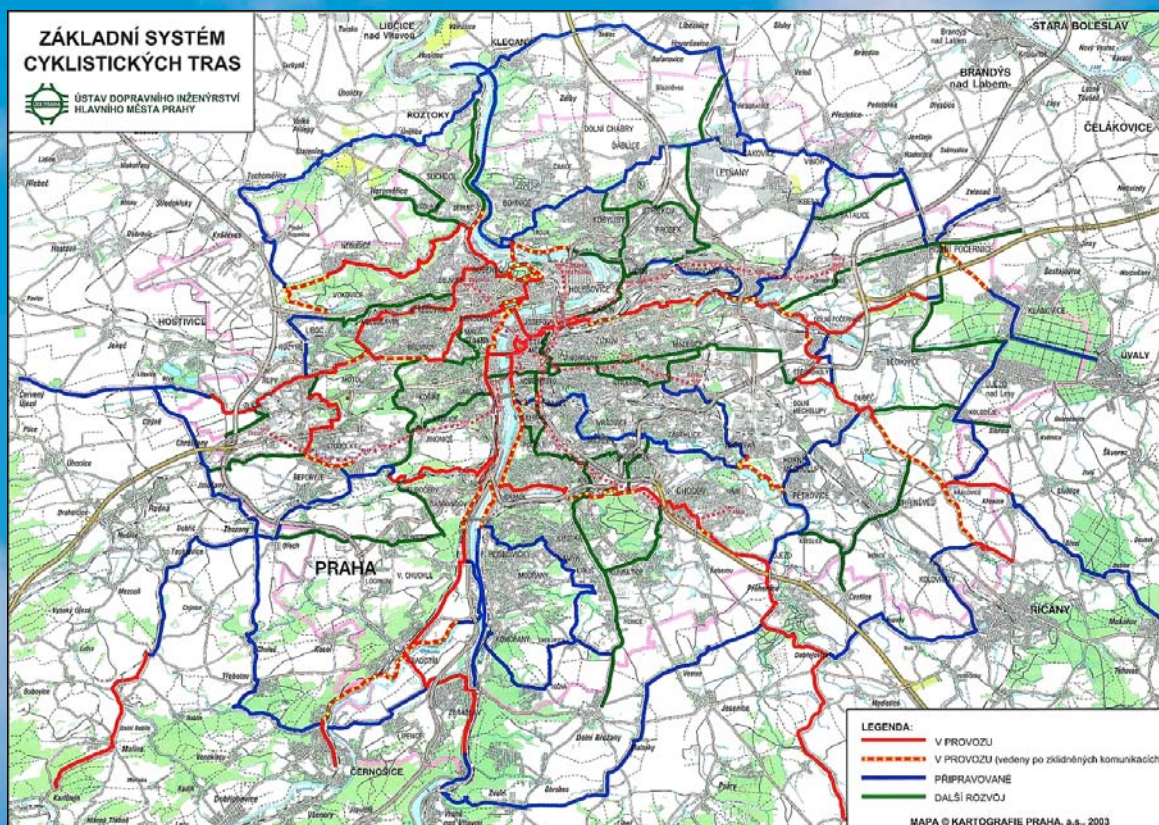


# Příloha 1

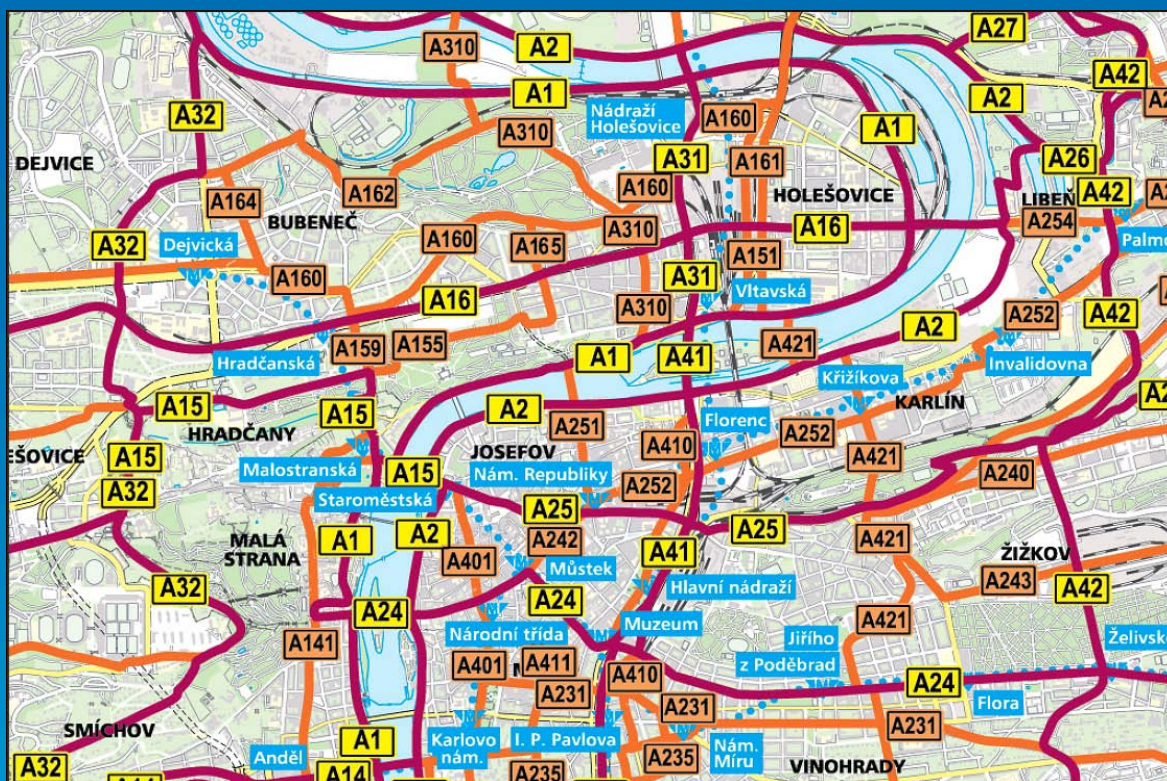
## NAVRŽENÁ NOVÁ SÍŤ PÁTEŘNÍCH A HLAVNÍCH CYKLOTRAS (CYKLOGENEREL) 2010



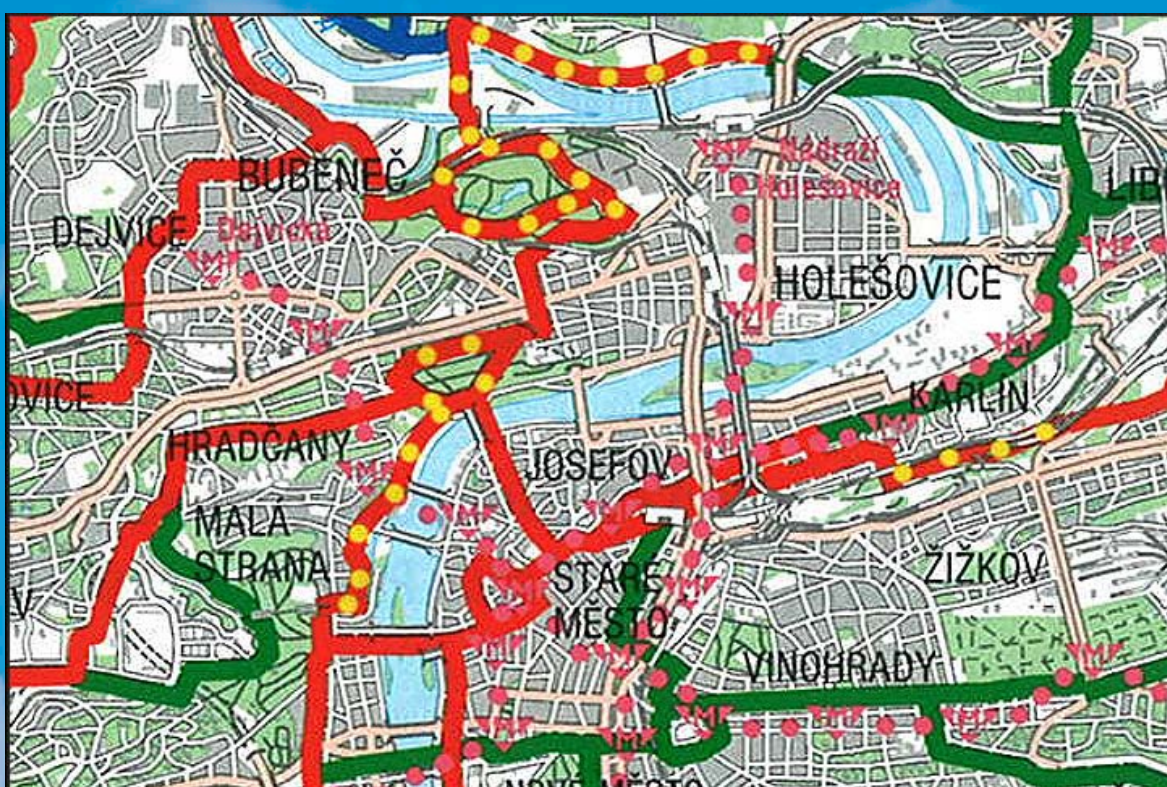
Generel 2010



Generel 2003



Cyklogenerel 2010 – detail centrum



Cyklogenerel 2003 – detail centrum

**GENEREL 2010 – popis základní sítě páteřních a hlavních tras**

# 1. CYKLOTRASY V NOVÉM SYSTÉMU ZNAČENÍ (A x – xxx)

CT:	lokalita:	úsek z:	z CT:	úsek do:	do CT:	KM
A 1	Radotín – Hlubočepy – Smíchov – Malá Strana – Holešovice – Podbaba – Sedlec	hranice HLMP (směr Černošice)	Stř. Č.	hranice HLMP (směr Roztoky)	Stř. Č.	22,20
A 10	Lahovice – Radotín	jižní předpolí Lahovického mostu	A 20	K Radotínu	A 11	
A 103	Zbraslav	Zbraslavské náměstí	A 50	hranice HLMP (směr Jíloviště)	Stř. Č.	
A 11	Zbraslav – Radotín – Zadní Kopanina – Řeporyje	K Radotínu	A 50	Dalejská	A 12	6,10
A 111	Radotín – Velká Chuchle – Malá Chuchle – Hlubočepy	Horymírovo náměstí	A 11	Hlubočepská	A 12	5,40
A 112	Velká Chuchle – Barrandov – Prokopské údolí	levobřežní stezka v čele ulice Dostihová	A 1	Prokopské údolí	A 12	5,70
A 113	Hlubočepy – Barrandov – Slivenec	Hlubočepská	A 12	hranice HLMP (směr Ořech)	Stř. Č.	
A 114	Radotín – Slivenec – Barrandov – Hlubočepy	K Cementárně	A 11	Hlubočepská	A 12	
A 12	Hlubočepy – Prokopské údolí – Řeporyje	předpolí Barrandovského mostu	A 2	hranice HLMP (směr Jinočany)	Stř. Č.	5,80
A 120	Radlická – Dívčí hrady – Jinonice	Radlická	A 13	Karlštejská	A 13	1,20
A 121	Hlubočepy – Zlíchov – Smíchovské nádraží	Hlubočepská	A 12	Nádražní	A 13	
A 122	Jinonice – Nové Butovice	Butovická	A 120	K Nové Vsi	A 33	
A 123	sídliště Lužiny – Řeporyje	K Lužinám	A 13	K Třeboradicům	A 12	
A 124	Nové Butovice – Velká Ohrada – Řeporyje	K Nové Vsi	A 33	Dalejská	A 12	
A 13	Smíchovské nádraží – Radlice – Jinonice – Nové Butovice – Stodůlky – Třebonice	Výtoň	A 2	hranice HLMP (směr Rudná)	Stř. Č.	
A 131	Smíchov	Nádražní	A 13	Anděl	A 14	
A 132	Jinonice – Košíře	Butovická	A 13	Plzeňská	A 14	
A 133	sídliště Řepy – Na Vidouli – Lužiny	Plzeňská	A 14	K Lužinám	A 13	
A 133	Stodůlky – sídliště Řepy	Bucharova	A 33	Plzeňská	A 14	
A 134	sídliště Řepy – Stodůlky	Jeremiášova	A 340	Na Radosti	A 14	
A 135	Na Vidouli	K Hájům	A 135	Upolínová	A 33	
A 14	Anděl – Košíře – Motol – Řepy – Zličín	Palackého náměstí	A 2	hranice HLMP (směr Chrástany)	Stř. Č.	
A 140	Strahov – Ladronka – Vypich	Šermířská	A 32	Vypich	A 15	
A 141	Smíchov – Újezd – Malá Strana	Anděl	A 14	Klárov	A 15	
A 143	sídliště Řepy – Bílá Hora	Plzeňská	A 14	Čistovická	A 15	
A 144	sídliště Řepy – Řepy	Na Radosti	A 14	Želanského	A 15	
A 15	Klárov – Pohořelec – Vypich – Bílá Hora – Řepy – Zličín – Sobín	Palachovo náměstí	A 2	hranice HLMP (směr Břve)	Stř. Č.	1,90
A 150	Holešovice	nábřeží Kapitána Jaroše	A 1	Veletržní	A 16	
A 151	Holešovice	Bubenské nábřeží	A 1	Dělnická	A 16	

A	153	Bílá Hora – Ruzyně	Čistovická	A	15	Staré náměstí	A	154	
A	154	Ruzyně	Veleslavínská	A	16	hranice HLMP (směr Hostivice)	Stř. Č.		
A	155	Hradčany – Letná	Mariánské hradby	A	15	Veletržní	A	16	
A	156	Střešovice – Petřiny – Ruzyně	Patočkova	A	15	Řepská	A	143	
A	157	Bílá Hora	Pozdeňská	A	156	Staré náměstí	A	154	
A	159	Chotkova – Špejchar	Chotkova	A	15	Milady Horákové	A	16	
A	16	Holešovice – Bubny – Letná – Dejvice – Veleslavín – Dědina	předpolí Libeňského mostu	A	2	hranice HLMP (směr Hostivice)	Stř. Č.		
A	160	Holešovice – Bubeneč (Stromovka)	Veletržní	A	16	Za elektrárnou	A	1	
A	161	Holešovice	Dělnická	A	16	severní předpolí mostu Barikádníků	A	2	
A	162	Bubeneč	Stromovka	A	160	Československé armády	A	169	
A	163	Liboc	Hroměřícká	A	17	Divoká Šárka	A	33	4,90
A	164	Bubeneč	Stromovka	A	165	Pelléova	A	169	3,90
A	165	Letná – Holešovice	Veletržní	A	16	Partyzánská	A	31	
A	166	Veleslavín – Liboc	Evropská	A	16	Divoká Šárka	A	163	0,90
A	167	Nebušice	K Vodárně (prodloužení)	A	17	Pod Hájovnou	A	34	
A	168	Liboc – letiště Praha: terminál JIH – SEVER	Vlastina	A	16	Letiště Ruzyně – Terminál sever			
A	169	Dejvice – Veleslavín	Milady Horákové	A	16	Veleslavínská	A	16	
A	17	V Podhoří – Podbaba – Jenerálka – Nebušice – Přední Kopanina	V Podhoří	A	2	hranice HLMP (směr Tuchoměřice)	Stř. Č.		6,00
A	171	Nebušice – Lysolaje – Suchdol	K Vodárně (prodloužení)	A	17	Kamýcká	A	18	0,50
A	18	Sedlec – Suchdol – Kozí hřbety	Roztocká	A	1	hranice HLMP (směr Černý Vůl)	Stř. Č.		3,80
A	180	Suchdol – most PO přes Vltavu	Na Rybářce (prodloužení)	A	181	most PO přes Vltavu – vých.předpolí	A	288	
A	181	Suchdol	Kamýcká	A	18	hranice HLMP (směr Roztoky)	Stř. Č.		1,90
A	2	Jarov – Zbraslav – Modřany – Braník – Výtoň – Národní divadlo – Palachovo nám. – Těšnov – Libeňský ostrov – Troja – Zámky	hranice HLMP (směr Vrané nad Vltavou)	Stř. Č.		hranice HLMP (směr Klecánky)	Stř. Č.		17,30
A	20	Lahovice – Zbraslav	severní předpolí Lahovického mostu	A	1	hranice HLMP (směr Měchenice)	Stř. Č.		
A	201	Písnice – Cholupice – Točná	Zátoňská	A	42	hranice HLMP (směr Dolní Břežany)	Stř. Č.		2,60
A	202	Kunratice	K Libuši	A	21	hranice HLMP (směr Vestec)	Stř. Č.		
A	203	Šeberov	K Hrnčířům	A	21	hranice HLMP (směr Rozkoš)	Stř. Č.		
A	204	Komořany – Cholupice	U Skladu	A	2	hranice HLMP (směr Dolní Břežany)	Stř. Č.		4,10
A	207	Šeberák – Kunratická spojka	cesta u chatové kolonie	A	202	V Ladech	A	21	
A	209	Háje – Újezd u Průhonic	Formanská	A	21	Josefa Bíbrdlíka	A	23	
A	21	Modřany – Libuš – Kunratice – Šeberov – Háje	nádraží Modřany	A	2	Háje – komunitní centrum	A	22	0,60
A	210	Modřany – Libuš	nádraží Modřany	A	21	Meteorologická	A	42	

A	211	Hodkovičky – Lhotka	Lodnická	A	2	Nad Zátíším	A	214	
A	212	Krčský les		A	21		A	22	4,40
A	213	Kunratice	Nad Šeberákem	A	21	Krále Václava IV.	A	212	1,90
A	214	Krč – sídliště Novodvorská – Kamýk – Libuš	V Podzámčí	A	22	Dobronická	A	21	1,00
A	215	Chodov – Kunratický les – sídliště Lhotka	nádraží Modřany	A	21	Chýnovská	A	42	1,60
A	216	Háje	Výstavní	A	22	Josefa Bíbrdlíka	A	23	1,30
A	217	Šeberák – Kunratická spojka	V Ladech	A	21	Láskova	A	22	
A	218	Uhříněves – Pitkovice – Křeslice	náměstí Protifašistických bojovníků	A	22	Ke Štítu	A	23	
A	22	Braník – Krč – Chodov – Háje – Petrovice – Uhříněves – Kolovraty	předpolí Barrandovského mostu	A	2	hranice HLMP (směr Říčany)	Stř. Č.		10,40
A	220	Nusle	Výtoň	A	2	Pražského Povstání	A	41	
A	221	Podolí – Krč	Podolské nábřeží	A	2	Budějovická	A	41	
A	222	Rožtyly – Spořilov	Kunratický les	A	22	U Záběhlického zámku	A	41	1,10
A	223	Michle	U Plynárny	A	23	Na Líše	A	41	
A	224	Krč – Pankrác – Nusle	V Podzámčí	A	21	Bartošková	A	23	
A	225	Rožtyly – Spořilov – Hostivař	Rožtyly – stanice metra	A	222	Trojmezí	A	23	4,60
A	226	Háje – Hostivař	Výstavní	A	22	U Břehu	A	23	3,20
A	23	Vršovice – Michle – Záběhllice – Hostivař – Petrovice – Křeslice – Újezd u Průhonice	Výtoň	A	2	hranice HLMP (směr Průhonice)	Stř. Č.		7,10
A	230	Nusle – Vršovice – Strašnice – Skalka – Dolní Měcholupy – Uhříněves	Sekaninova	A	23	hranice HLMP (směr Říčany)	Stř. Č.		
A	231	Nové město – Vinohrady – Strašnice – Záběhllice	Karlovo náměstí	A	232	Trojmezí	A	23	
A	232	Nové Město	Na Slupi	A	23	Národní	A	24	
A	233	Petrovice – Hostivař – Strašnice	Novopetrovická	A	22	Solidarity	A	234	
A	234	Bohdalec – Strašnice – Malešice	Záběhlická	A	23	Počernická	A	24	
A	235	Nové město – Vinohrady	Palackého náměstí	A	2	náměstí Míru	A	231	
A	236	Hostivař – Štěrboholy	Hostivařské náměstí	A	43	U technoplynu	A	24	
A	237	Uhříněves – Dolní Měcholupy	Přátelství	A	22	Starodubečská	A	238	
A	238	Dubeč – Dolní Měcholupy – Hostivař	Netlucká	A	24	K Měcholupům	A	44	
A	239	Štěrboholy	Černokostelecká	A	230	Slatiny	A	44	
A	24	Můstek – Muzeum – Vinohrady – Malešice – Jahodnice – Dubeč – Královice	Vítězná	A	1	hranice HLMP (směr Křenice a Sluštice)	Stř. Č.		
A	240	Žižkov – Jarov – Dolní Počernice – Běchovice – Újezd nad Lesy	„staré spojení“	A	25	hranice HMP (směr Úvaly)	Stř. Č.		
A	242	Staré Město	Národní třída	A	24	Kaprova	A	25	
A	243	Žižkov – Jarov	„staré spojení“	A	25	Českobrodská	A	240	
A	244	Žižkov – Jarov – sídliště Malešice	Hraniční	A	25	Počernická	A	24	

A	246	Kyje – Hloubětín	Českobrodská	A	236	Kolbenova	A	256	
A	247	Královice – Hájek – Běchovice	Královice	A	24	Běchovice	A	25	
A	248	Dubeč – Kolovraty	Netlucká	A	24	Podzámecká	A	50	
A	25	Bulhar – Žižkov – Ohrada – Hrdlořezy – Kyje – Dolní Počernice – Běchovice – Klánovice – Újezd nad Lesy	Palachovo náměstí	A	2	hranice HMP (směr Úvaly)	Stř. Č.		
A	250	Žižkov – Libeň	„staré spojení“ (Chlumova)	A	25	Sokolovská	A	252	
A	251	Nové Město	nábřeží Kapitána Jaroše	A	1	Hybernská	A	25	1,00
A	252	Nové Město – Karlín – Libeň – Vysočany	náměstí Republiky	A	251	vodní prostup Botiče	A	26	
A	253	Holešovice – Karlín – Žižkov	Bubenské nábřeží	A	1	Chlumova	A	243	
A	254	Libeň – Vysočany – Hloubětín	Libeňský most	A	16	Poděbradská	A	26	
A	255	Libeň – Jarov	Čuprova	A	261	Spojovací	A	245	
A	256	Kyje	Tálínská	A	25	Cíglerova	A	26	
A	257	Černý Most – Horní Počernice – Běchovice	Chlumecká	A	26	V Okálech	A	25	2,00
A	258	Dolní Počernice – Horní počernice	Nad Rokytkou	A	44	Votuzská	A	50	3,00
A	259	Dolní Počernice – Klánovice	Nad Rokytkou	A	44	hranice HMP (směr Úvaly)	Stř. Č.		0,30
A	26	Libeň – Vysočany – Hloubětín – Černý Most – Horní Počernice	U Českých loděnic	A	2	hranice HMP (směr Zeleneč)	Stř. Č.		4,90
A	261	Libeň – Bulovka	Čuprova	A	255	Na Stráži	A	271	
A	262	Vysočany – Hloubětín – Satalice	Sokolovská	A	26	Trabantská	A	44	
A	263	Vinoř – Satalice	Bohdanečská	A	50	Trabantská	A	50	4,70
A	264	Letňany – Černý Most	Tuplevova	A	27	Ocelkova (prodloužení)	A	44	
A	265	Libeň – Prosek – Klíčov – Kbely – Vinoř	Podvinný mlýn	A	2	hranice HMP (směr Podolanka)	Stř. Č.		1,30
A	266	Hloubětín	Vaňkova	A	26	Zálužská (prodloužení – biokoridor)	A	264	
A	267	Vysočany – Klíčov	Podvinný mlýn	A	2	Ke Klíčovu	A	43	
A	27	Bulovka – Střížkov – Letňany – Čakovice – Miškovice	Povltavská	A	2	hranice HMP (směr Mírovce – Veleň)	Stř. Č.		
A	270	Troja – Bohnice	Povltavská	A	2	Čimická	A	28	
A	271	Kobylisy	Na Stráži	A	27	Horňátecká	A	281	
A	273	Střížkov – sídliště Ďáblice	Na Stráži	A	42	Střelníčná	A	28	
A	274	Letňany – Ďáblice	Beranových	A	27	Ďáblická	A	280	
A	275	Troja – Kobylisy	severní předpolí Trojského mostu	A	31	Horňátecká	A	281	
A	276	V Podhoří – Troja – Bohnice	V Podhoří	A	2	Čimická	A	28	
A	28	Zámky – Bohnice – Kobylisy – sídliště Ďáblice – Střížkov	V Zámčích	A	2	Liberecká	A	27	1,60
A	280	Bohnice – Čimický háj – Ďáblický háj – Ďáblice – Čakovice	Čimická	A	28	Cukrovarská	A	50	
A	281	Kobylisy – Dolní Chabry	Horňátecká	A	271	hranice HMP (směr Zdiby)	Stř.Č.		

A	282	Zámky – Drahánská rokle – Dolní Chabry – Ďáblice	pravobřežní povltavská navigace	A	2	Ďáblická	A	280	
A	283	sídliště Ďáblice – Dolní Chabry	Střelničná	A	28	hranice HMP (směr Zdiby)	Stř. Č.		
A	284	Bohnice – Čimice	Čimická	A	28	K Drahani	A	283	1,50
A	286	Ďáblice – Čimice – most přes PO přes Vltavu	Ďáblická	A	280	most PO přes Vltavu – vých. předpolí	A	288	
A	287	Březiněves – Třeboradice	hranice HLMP (směr Zdiby)	Stř. Č.		Slaviborské náměstí	A	50	
A	288	most PO přes Vltavu – Bohnice	most PO přes Vltavu – východní předpolí	A	180	U Drahaně	A	28	
A	289	sídliště Ďáblice – Ďáblice – Březiněves	Střelničná	A	28	hranice HLMP (směr Bořanovice, Líbeznice)	Stř. Č.		
A	31	Bubny – Holešovice	předpolí Hlávkova mostu – uzel Vltavská	A	41	předpolí nového Trojského mostu	A	275	
A	310								
A	32	Jinonice – Klamovka – Strahov – Střešovice – Ořechovka – Dejvice – Bubeneč	Puchmajerova	A	13	Papírenská	A	1	1,30
A	320								
A	33	Prokopské údolí – sídliště Nové Butovice – Vidoule – Homolka – Petřiny – Dolní Liboc – Divoká Šárka – Na Padesátníku – Přední Kopanina	Prokopské údolí	A	12	hranice HMP (směr Tuchoměřice / Statenice)	Stř. Č.		2,10
A	330	Stodůlky / Jinonice	Radlická	A	122	Vypich	A	15	
A	34	Stodůlky – Zličín – Ruzyně – Liboc – Nebušice	Jinočanská spojka	A	12	K vinicím	A	17	
A	340	Stodůlky / Řepy / Ruzyně	Hostinského	A	13	Ztracená	A	34	
A	41	Těšnov – Hlavní nádraží – Muzeum – Nuselský most – Pankrác – Budějvická – Kačerov – Spořilov – Záběhlice – Chodovec – Litochleby – Háje	předpolí Hlávkova mostu – uzel Vltavská	A	31	Háje – komunitní centrum	A	22	3,70
A	410	Těšnov – Hlavní nádraží – Muzeum – Nuselský most	předpolí Hlávkova mostu – uzel Vltavská	A	2	Nuselský most	A	41	
A	42	Písnice – Líbuš – Nové Dvory – Krč – Kačerov – Spořilov – Bohdalec – Vršovice – Želivského – Ohrada – Palmovka	hranice HMP (směr Hodkovice)	Stř. Č.		Elsnicovo náměstí	A	26	
A	43	Hostivař – Depo Hostivař – Malešice – Hrdlořezy – Hloubětín – Prosek	Hostivařská	A	23	Lovosická	A	27	0,90
A	44	Petrovice – Dolní Měcholupy – Dolní Počernice – Černý Most – Satalice – Kbely – Letňany	Bellova	A	22	Tupolevova	A	27	7,30

Vyznačené trasy celkem 167,9 km

Doplňkové a místní cyklotrasy a vazby nejsou součástí této tabulky



## 2. MĚSTSKÉ CYKLOTRASY VE STARÉM SYSTÉMU ZNAČENÍ

CT:	lokalita:	úsek z:	CT:	úsek do:	CT:	KM
19A	Dolní Břežany					1,0
BŘ-LE	Břevnov - Strahov - Střešovice - Letná	Letná	2	obora Hvězda	201	6,3
HP-KL	Horní Počernice - Klánovice	souběh s 8100				4,7
KB-VI	Kbely - Vinoř					2,0
KR-NE	Královice - Nedvězí					4,1
OPZ	Stodůlky					14,7
ŘE-HL	Nová ves - Nové Butovice - Řepy - Bílá hora	Prokopské údolí	A12	Bělohorská	201	16,1
SM-LE	Staré Město - Letná	Staroměst- ské nám.	1	Letná	2	3,3
ÚJ-BR	Opatov - Újezd	metro Opatov	A22	Újezd (Stř. Č.)	11	3,8
VE-DE	Nebušice - Na Padesátníku		A17		A33	8,0

Celkem vyznačeno 64 km

## 3. CYKLOTRASY KČT

CT:	lokalita:	úsek z:	CT:	úsek do:	CT:	KM
1	Újezd - Staré Město - Karlín - Vítkov - Ohrada - Balkán - Hrdlořezy - Kyje - Hostavice - Dubeč - Královice - Křenice	Újezd (Janáčkovo nábřeží)	SM-LE	Křenice (Stř. Č.)		27,3
2	Stromovka - Letná - Klárov - Újezd - Žofín	lávka v Troji	A2	Mánes	A2	9,7
0013	Stodůlky - Řeporyje	Sídlíště Lužiny - Belušova	OPZ	Řeporyje (Stř. Č.)		3,1
14	Kyje - Hostavice - Dolní Počernice - Xaverov - Horní Počernice	Kyjský rybník	1	Horní Počernice (Stř. Č.)		10,1
0026	Královice - Kolovraty	Královice	KR- NE, 8100	Kolovraty (Stř. Č.)		4,9
0035	Rajská zahrada - Černý most - Horní Počernice	metro Rajská zahrada		Horní Počernice (Stř. Č.)		5,5
0036	Horní Počernice - Klánovice - Šestajovice		14			3,0
0077	Dejvice - (Horoměřice)	Flemingovo nám.	0078	směr Horoměřice (Stř. Č.)		5,6
0078	Dejvice - Nebušice	Flemingovo nám.	0077	Na Padesátníku (Stř. Č.)		12,0
201	Dejvice - Střešovice - Veleslavin - Vypich - Bílá hora - Řepy - Zličín - Sobín	Císařský mlýn	A1	Sobín (Stř. Č.)		16,3
8100	... - Třeboradice - Čakovice - Vinoř - Horní Počernice - Klánovice - Újezd nad lesy - Koloděje - ... - Královice - Uhřetěves - Benice - ... - Točná - Komořany - Zbraslav - Lipence - Dolní Černošice ...	Pražské kolo				37,8

Celkem vyznačeno 135,3 km

## **Příloha 2**

### **Návrh organizačního a personálního zajištění „cykloúřadu“:**

**oddělení 3 - 4 pracovníci** (Odbor kanceláře primátora, odbor dopravy, TSK apod.)

#### **Sekretářka – databáze:**

1. základní pasport cyklotras, cyklostezek, cyklointegrací (veškerá integrační opatření včetně stojanů)
2. rodné listy všech prvků cyklistické infrastruktury včetně majetkoprávních vztahů a problémů
3. filmový pasport základní sítě cyklotras, cyklostezek a integračních opatření

#### **Technický koordinátor (vnitřní, TSK):**

– investiční akce, správa a údržba včetně zimní, logistika, koordinace s projektanty, pasport závad, stálá terénní kontrola stávající sítě, kontrola vznikajících staveb a původních i nových DZ

#### **Strategický koordinátor (vedoucí oddělení + pokud možno ještě jeden technik)**

1. koordinace TSK s DOP a ŽP MHMP, s památkáři aj.
2. naplňování koncepce, generelu a další rozvoj v koordinaci s městskými i vnějšími investory, oběma policiemi, projektanty městských investičních akcí atd.
3. propagace, výchova (MD ČR, BESIP, PR MHMP, školy atd.)
4. metodické příručky, databáze vzorových řešení, úprava technických předpisů, event. novel vyhlášek a norem, metodická výchova projektantů
5. stálý monitoring rozvoje i stavu cyklistické dopravy a rekreace a aktuálních potřeb cyklistické veřejnosti s využitím pevných sčítačů, pravidelných průzkumů i diskuze na různých úrovních
6. projekt městských kol, projekt úschoven
7. informační a servisní centra (i pro zahraniční návštěvníky)
8. atd.