

Pro	<b>Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklodopravu (KCD)</b>		
Přítomni	Mgr. Radek Čermák, Ing. Vojtěch Benedikt, Ing. Vratislav Filler, David Horatius, Ing. Květoslav Syrový, Ing. Daniel Mourek, Ing. arch. Tomáš Cach, Ing. Michal Švadlenka, Tomáš Prousek Bc. Jaroslav Hájek – tajemník		
Hosté	Bc. Marek Bělor, Ing. Jakub Kutílek, Ing. arch. Jiří Deyl.		
Omluveni	Ing. Jitka Vrtalová, Mgr. Jaroslav Mach, Václav Vorlíček		
Zpracoval	Jaroslav Hájek	Počet stran 2	Datum <b>7.6.2022</b> <b>16:00 – 19:50</b>

Body budou projednané dle následujícího pořadí.

### 1. Kontrola úkolů

- 33.1 – splněno
- 33.2 – splněno
- 33.3 – splněno
- 33.5 – splněno

### 2. Pravidelný report TSK

- A1 Nádražní – U Královské louky – probíhá výběr zhotovitele
- A2 Podolské nábř. - probíhá výběr zhotovitele pro I. etapu
- Komořany – Lahovice, návaznosti Vltava – vykáceno, upraven rozpočet na stavební práce, probíhá příprava na vypsání veřejné zakázky
- A500 Staroklánovická – vybrán zhotovitel, probíhá výběr TDS a koordinátora BOZP – ke konci května budeme zahajovat stavební práce
- A1 Klárovy, podjezd Mánesova mostu – zahájení stavební práce
- Průmyslová – Jahodnice – vybrán zhotovitel, probíhá výběr TDS a koordinátora BOZP, zahájení je naplánována na polovinu června s tím, že hotovo má být do konce srpna

### 3. Strategie aktivní mobility – vypořádání připomínek ( Filler, Čermák)

Komise se seznámila se strategií aktivní mobility a standardů aktivní mobility. Komise zaslala zpracovatelům připomínky, z nichž pouze část byla zpracována.

Usnes. č. 34.1 : KCD podporuje Strategii aktivní mobility.

Úkol: Komise zašle technické připomínky ke standardům zpracovatelskému týmu (Čermák- termín 9. 6. 2022)

(6-0-3)

Usnesení č.34.2: KCD podporuje Standardy aktivní mobility za podmínky zapracování technických připomínek.

(6-0-3)

Usnesení č. 34.2 : protinávrh podali Horatius, Cach: KCD žádá přepracování standardů aktivní mobility. (2-3-4) nebyl přijat, hlasován první návrh usnesení

#### 4. Metropolitní plán (Benedikt, Čermák)

Body 4. a 5. byly projednány společně a přijato usnesení k oběma.

#### 5. Doplnění nadřazených cyklotras pro standardy a MPP (Filler, Čermák)

Usnesení č. 34.3: Komise doporučuje zařazení následujících úseků cyklotras do nejvyššího standardu dle aktuálně dokončovaných Standardů aktivní mobility v Praze:

1. Nadřazené trasy A 1 - A 9 podle podoby celoměstského systému cyklotras platné od února 2022,
2. Dále (viz.příloha 1):
  - a. jako prodloužení trasy A 7 severně úseky tras:
    - i. A 43 Klíčovské sady, Ke Klíčovu, Letňanská,
    - ii. A 430 podél Kbelské (souběh s A 4),
    - iii. A 28 Kbelská - Ďáblická (souběh s A 4),
    - iv. A 271 severně, dále A 285 Žernosecká, A 280 Čimický háj, A 28 K Pazderkám, A 28 Jiřího Jandy, A 290 Trojská a U Trojského zámku,
    - v. souběh s A2 podél ZOO,
    - vi. dále po A 32 až po trasu A 6 (Buštěhradská),
  - b. jako prodloužení trasy A 4 severně úseky tras:
    - i. od A1 na Bubenském nábřeží po propojení Veletržní-Dělnická shodné vedení s trasou A 6
    - ii. centrální částí lokality Nové Bubny k Nádraží Holešovice
    - iii. Argentinská (sever) – A 312 Most barikádníků ArKgentinská,
    - iv. A 27 Bulovka (výhledově A 271 V Holešovičkách),
    - v. A 271, A 28 podél Liberecké,
    - vi. A 28 Zakšínská, Desenská (souběh s A 7),
    - vii. A 430 podél Kbelské (souběh s A 7),
    - viii. A 27 Opočenská a dále po A 27 na hranici Prahy,
  - c. jako prodloužení trasy A 7 jihozápadně úseky tras:
    - i. A 12 Prokopské údolí,
    - ii. A 32 Prokopské údolí - Nepomucký rybník,
    - iii. A 13 centrální park JZM, A 125 parkem, A 136 směr Bavorská, A 134 Bavorská, Sárská, vlečka k ul. Na radosti. (výhledově zkrátit přes ul Lýskovu a MUK Rozvadovská spojka),
    - iv. A 144 Drahoňovského,

- d. jako prodloužení trasy A 7 severozápadně úseky tras:
  - i. od A6 po A 32, A 320,
  - ii. po A 15 na Řepy,
  - iii. po A 50 / A 7 Jihozápad,
- e. jako prodloužení trasy A 4 jižně úseky tras:
  - i. A 22 po A 3 v Uhříněvsi,
- f. jako prodloužení trasy A 3 západně úseky tras:
  - i. A 13 po hranici Prahy,
- g. jako prodloužení trasy A 8 západně úseky tras:
- h. A 235 (po nám. Míru),
  - ii. A 231 (po Mánes),
  - iii. A 141 (po ul. Plzeňská)
  - iv. a A 14 po hranici Prahy,
- i. celou okružní trasu A 50.

Komise doporučuje:

1. V aktuálně dokončovaných Standardech aktivní mobility v Praze začlenění tohoto výběru cyklotras do výčtu cyklotras, na které se vztahuje nejvyšší standard cyklistické infrastruktury.
2. Tento výběr cyklotras začlenit do Metropolitního plánu (MPP) formou významných cyklotras dle čl. 127 (1) textové části MPP.
3. Tento výběr cyklotras začlenit do Metropolitního plánu (MPP) formou staveb pro bezmotorovou dopravu dle čl. 128 (1) textové části MPP ve všech úsecích, kde jmenované cyklotrasy nejsou již realizovány ve formě bezmotorové komunikace oddělené od automobilové dopravy.
4. Všechny nerealizované úseky celoměstského systému cyklotras, na které byly zpracovány úvodní studie, začlenit do Metropolitního plánu formou staveb pro bezmotorovou dopravu dle čl. 128 (1) textové části MPP, nebo alespoň jako vymezení pěší prostupnosti dle čl.88 (např. propojení Povltavská promenáda – U Kříže – Balabenka – ŽST Praha-Libeň)
5. Liniové stavby pro bezmotorovou dopravu v rozsahu dle doporučení 3 začlenit do Metropolitního plánu jako veřejně prospěšné stavby a stavby dle doporučení 4 začlenit do Metropolitního plánu zejména v místech, kde je vhodné tyto koridory chránit.
6. Výběr cyklotras dle výše uvedeného výčtu začlenit při nejbližší aktualizaci celoměstského systému cyklotras jako nadřazené cyklotrasy.
7. Návrh na změnu výroku v příloze č.2
8. Náměstkovi primátora pro dopravu a ODO MHMP zadat komplexní studii sítě nadřazených cyklotras, která bude zpřesňovat uvedené koridory chráněné infrastruktury a koordinovat je s budováním nadřazené komunikační sítě pro individuální automobilovou dopravu (okruhy, radiály) a veřejnou dopravu (stezky v koridorech kolejové dopravy).

Komise žádá náměstkovi pro dopravu o předání výše uvedených doporučení pro Metropolitní plán formou připomínek k návrhu MPP zpracovaných ODO MHMP.

(8-0-1)

## 6. Informace o řešení dopravního uspořádání v Hyberské ulici (Prousek, Bělor)

Usnesení č.34.4: KCD vyjadřuje hrubou nespokojenost s přetrvávajícím omezením průjezdnosti cyklotrasy A 25 v Hyberské ulici ve směru k Prašné bráně.

(8-0-0) – nepřítomen Mourek

## 7. Různé

Navrhovatel : Prousek

Usnesení č. 34.5: KCD v reakci na změnu režimu B+R Černý most doporučuje MHMP ODO, aby zpracoval podkladový materiál k systémovému řešení přístupu do B+R na území HMP, včetně návrhu implementace do PID.

(8-0-0)

### V zápisech běžně využívané zkratky:

CD	cyklistická doprava
CT, CS	cyklistická trasa, cyklostezka
ČSP	kampaň Čistou stopou Prahou
DÚR	dokumentace k územnímu rozhodnutí
DZ	dopravní značení
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
KCD	Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu
MČ	městská část
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
ODO	Odbor dopravy (bývalý odbor RFD)
PSP	Pražské stavební předpisy
RHMP	Rada hlavního města Prahy
TSK	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
TP	Technické podmínky
ZK	zadávací karta

***Příští jednání KCD se uskuteční 5. 4. 2022***

Zapsal: **Bc. Jaroslav Hájek**

## Příloha č.1

### Návrhy na změny výroku MPP od TC

1. Komise doporučuje změny výroku metropolitního plánu v člancích 50, oddíl 10 lineární struktura a 127 písm. d), jmenovitě:

- doplnit definici v článku 50, oddíl 10 lineární struktura, odstavec 2, písmeno b) následovně (podtržené kurzivou): „V lokalitě lineární struktury jsou stanoveny tyto zásady prostorového uspořádání: dopravní a technickou infrastrukturu je možné umísťovat libovolně za předpokladu, že nebude narušena stávající a budoucí příčná a podélná prostupnost lokalitou.“

Odůvodnění: Je žádoucí nejen zachování současné příčné prostupnosti lokalitou vůči nově vytvářené infrastruktuře a souvisejícím bariérám, ale také nenarušení podmínek prostupnosti v podélném (souběžném) směru, a to v obou případech i do budoucna tam, kde nyní potřebná prostupnost sice není zajištěna (resp. odpovídajícím způsobem), avšak nic jejímu zajištění nebrání (ale bez územní ochrany by často mohla být znemožněna zcela nebo ve výrazně horších podmínkách).

- upravit Článek 127 , písmeno d) následujícím způsobem: „cyklistická infrastruktura bude v zastavitelném území primárně navrhována vlastními trasami jako integrální součást veřejných prostranství, městskou přírodou a podél železničních tratí i v rámci vybraných částí dopravně zatížených koridorů nadřazeného komunikačního systému tak, aby byla jízda na kole bezpečná a současně atraktivní a konkurenceschopná i pro dopravní využití mimo dopravně zatížené koridory nadřazeného komunikačního systému,“

Odůvodnění: V řadě situací je zejména pro jízdu na kole a zachování jeho konkurenceschopnosti vůči ostatním dopravním módům žádoucí zajištění chráněné infrastruktury (formou samostatných bezmotorových komunikací) i v koridorech NKS, tj. někde i v těsném souběhu těmito komunikacemi obdobně, jako je to běžné například v Nizozemí, v případě HMP např. podél Městského okruhu (v oblasti Pelc-Tyrolka či Depo-Hostivař – MÚK Rybníčky) nebo Pražského okruhu (stavby č. 518 a 519).

Komise doporučuje provést výraznou revizi regulativů a grafického vymezení sítě tras a staveb pro bezmotorovou dopravu na území celého HMP tak, aby byla jednoznačně definovaná základní souvislá spojená celoměstská nadřazená síť cyklotras, která má mít zajištěný nejvyšší chráněný standard, se kterým jsou spojeny jednoznačné provozní a prostorové nároky, a vyžaduje proto územní vymezení a ochranu na úrovni územního plánu (obdobně jako např. tramvajové trati nebo významné komunikace). Bez této úpravy na úrovni územního plánu zásadně selhává ochrana veřejného zájmu na vyrovnaných podmínkách pro jednotlivé druhy dopravy, resp. pohybu po městě.

Odůvodnění: Plošná prostupnost území pěšky a na kole by měla být automatickým standardem a je opravdu pod rozlišovací schopností grafického vyobrazení územního plánu (resp. může být více podpořena v textové části). Základní chráněné vazby a trasy však mají výrazné prostorotvorné dopady a v návrhu metropolitního plánu jsou dostatečně ošetřena pouze vybraná místa a vazby (krátká propojení) prostřednictvím „Staveb pro bezmotorovou dopravu“, nikoliv však podstatné části cyklotras, které mají dané koridory a vyžadují identickou ochranu, bez které jinak dochází k vytváření bariér (nebo nemožnosti odstranit bariéry stávající). Vlastní regulativ „Významné cyklotrasy (návrh)“ je zcela nicneříkající a z hlediska standardu zcela bezzubý ohledně zajištění bezpečných podmínek pro jízdu na kole, obdobně jako „Významné cyklotrasy (stav)“ jsou uváděny uliční profily se zcela nevyhovujícími podmínkami, v obou případech dlouhodobě bez možné nápravy. Problém názorně ilustruje „Ilustrace bezmotorové dopravy“ (kap. 09, část 06, číslo 07).

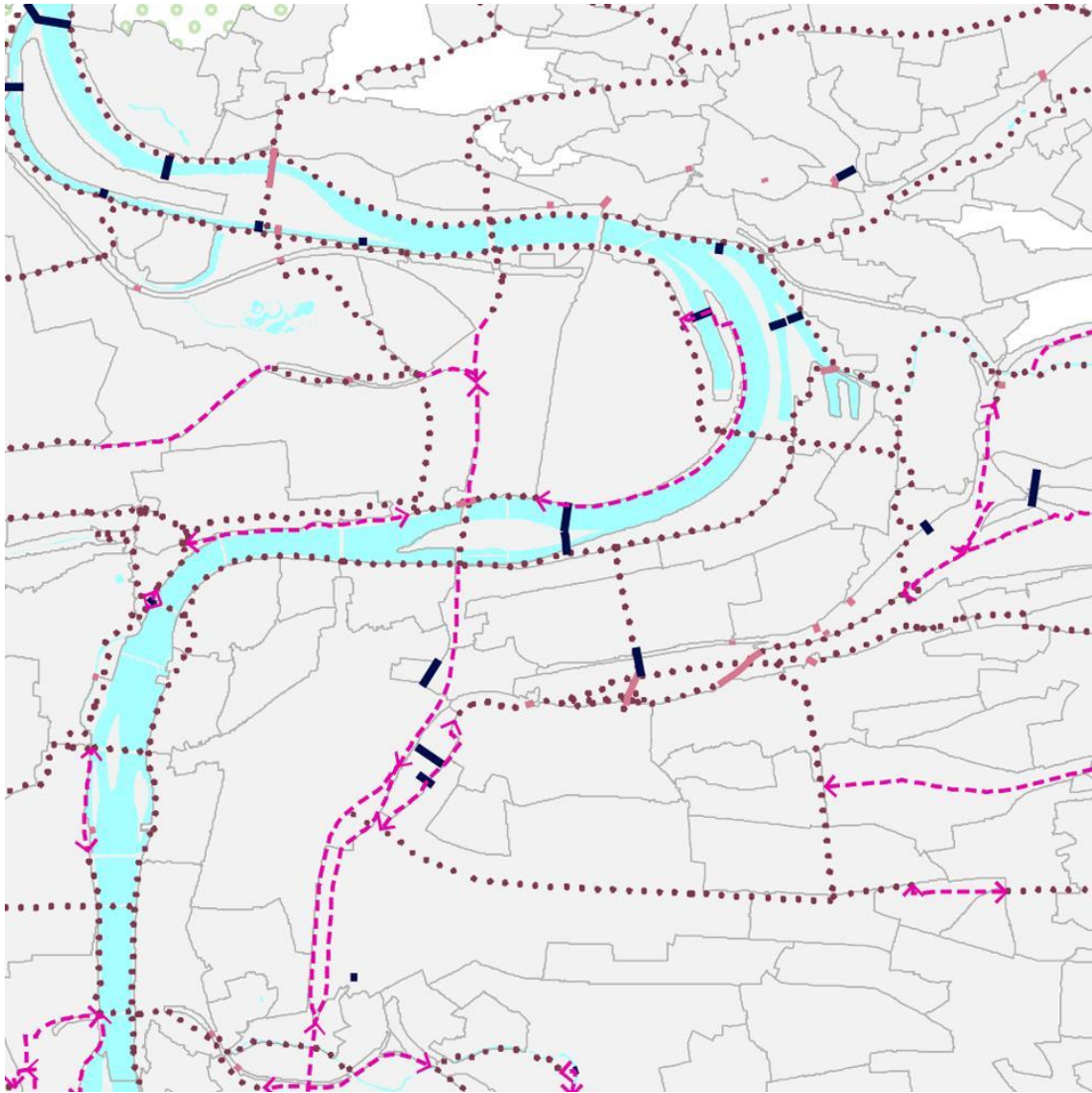
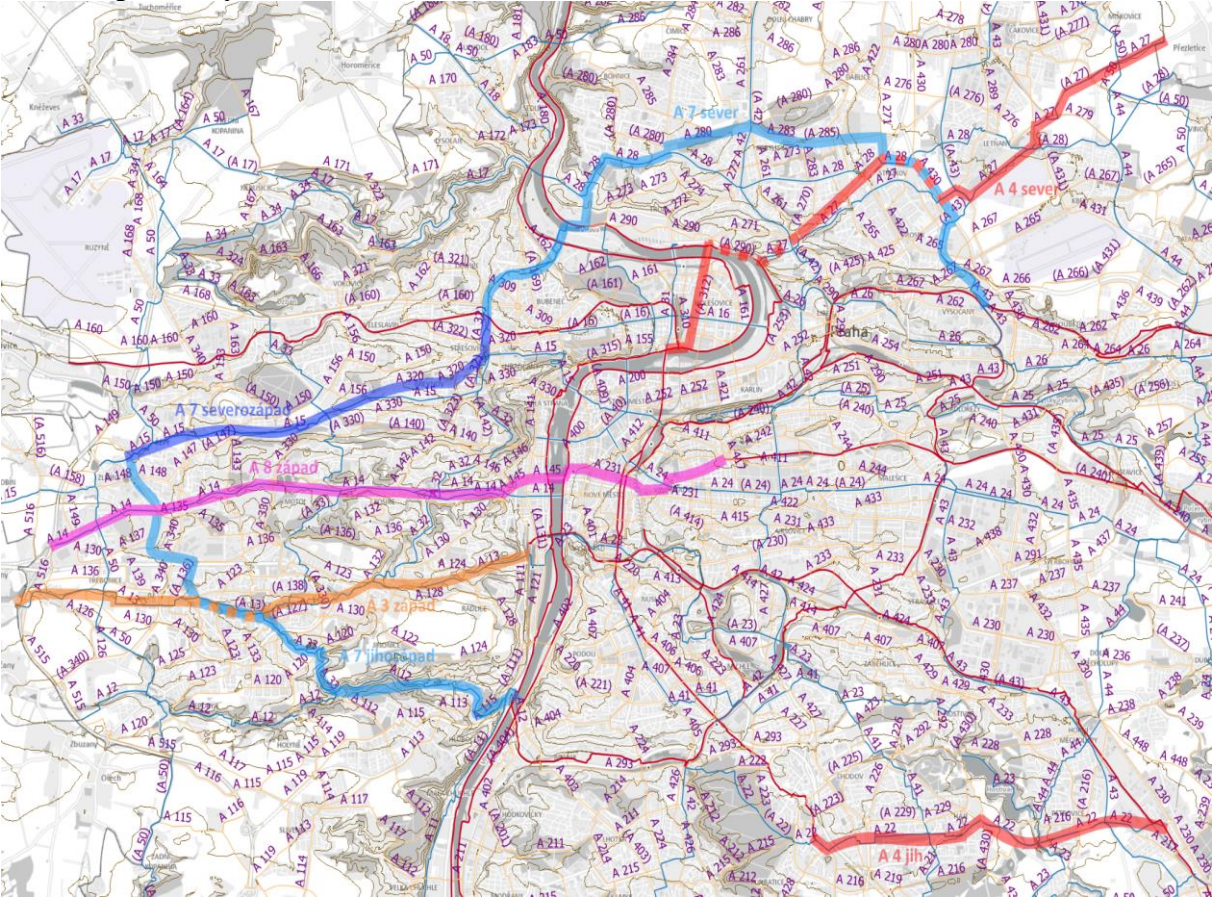
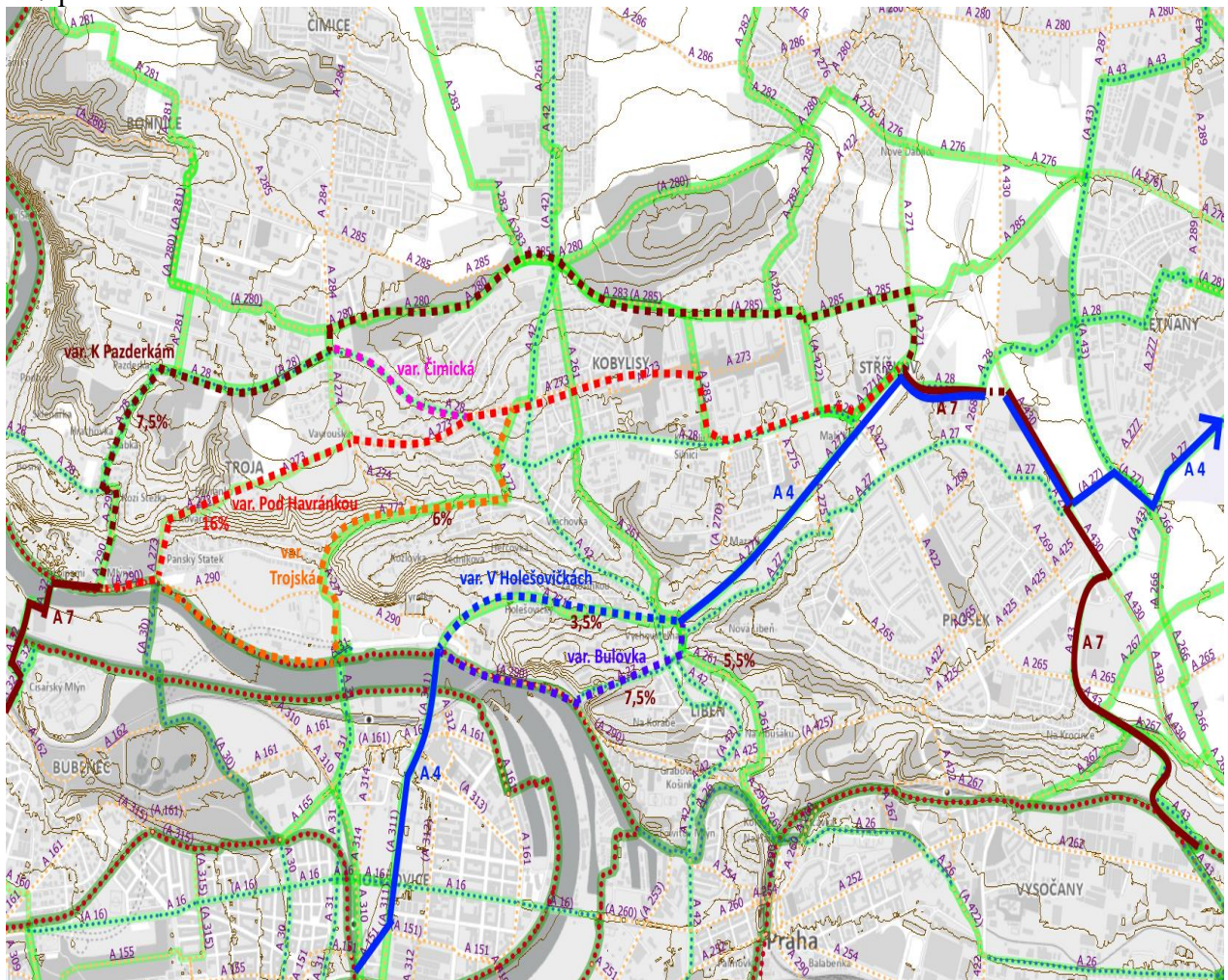


Schéma pro body 1-7



## Podrobnější popis a diskuse variant níže A 7 prodloužení sever



### Průběh

- Klíčovské sady, Ke Klíčovu, Letňanská (A 43)
- Podél Kbelské (A 430, souběh s A 4)
- Zakšínská, Desenská, podél Liberecké (A 28, souběh s A 4)
- Dále ve variantách přes sídliště Ďáblice a Kobylisy, různé sjezdy k Vltavě
- Souběh s A2 podél ZOO
- Dále po A 32 až po A 6 (Buštěhradská)



## Porovnání variant

	K Pazderkám	Pod Havránkou (nepoužije se)	Čimická (nepoužije se)	Trojská (nepoužije se)
Průběh	A 271, dále, A 285 Žernosecká, A 280 Čimický háj, A 28 K Pazderkám, A 28 Jiřího Jandy, A 290 Trojská a U Trojského zámku	A 28 Střelničná, M Ládvi, A 283 a A 273 sídlištěm Ďáblice, Přemýšlenská, Písečná, K sadu, Pod Havránkou	<i>(jako var. Pod Havránkou) - Čimická - (jako var. K Pazderkám)</i>	<i>(jako var. Pod Havránkou) - Služská - Pod Kynclovkou - Trojská - Pod Lisem.</i>
Sklonové poměry	max. sklon cca 8% (Jiřího Jandy) max. elevace 328 m (Čimický háj)	max. sklon 16% (pod Havránkou) max. elevace 302 m (Střelničná)	max. sklon cca 7,5 % (Jiřího Jandy) max. elevace 317 m (Čimická u Libišké)	max. sklon cca 8% (horní Trojská) max. elevace 302 m (Střelničná)
Kritická místa	Okolí ZOO, stísněné poměry, IAD, chodci	ul. Pod Havránkou (16% +45 m)	Okolí ZOO, stísněné poměry, IAD, chodci	Horní Trojská (koleje)
Plusy	Přijatelné sklonové poměry Vede přes sídliště Ďáblice Relativně dlouhý dokončený úsek (Ďáblická, Žernosecká)	Vede k metru Ládvi	Vede k metru Ládvi Přijatelné sklonové poměry Vede přes sídliště Ďáblice	Přijatelné sklonové poměry Vede k metru Ládvi
Mínusy	Neprochází těsně kolem metra Stísněný průjezd Trojou	Míjí sídliště Ďáblice Sklonově nevhodný 16% úsek v ul. Pod Havránkou	Stísněný průjezd Trojou	Míjí sídliště Ďáblice Problémový úsek v horní Trojské Delší souběh s A2
+/-	+1	-1	+2	-1

A 4 prodloužení sever  
Mapka viz A 7 sever

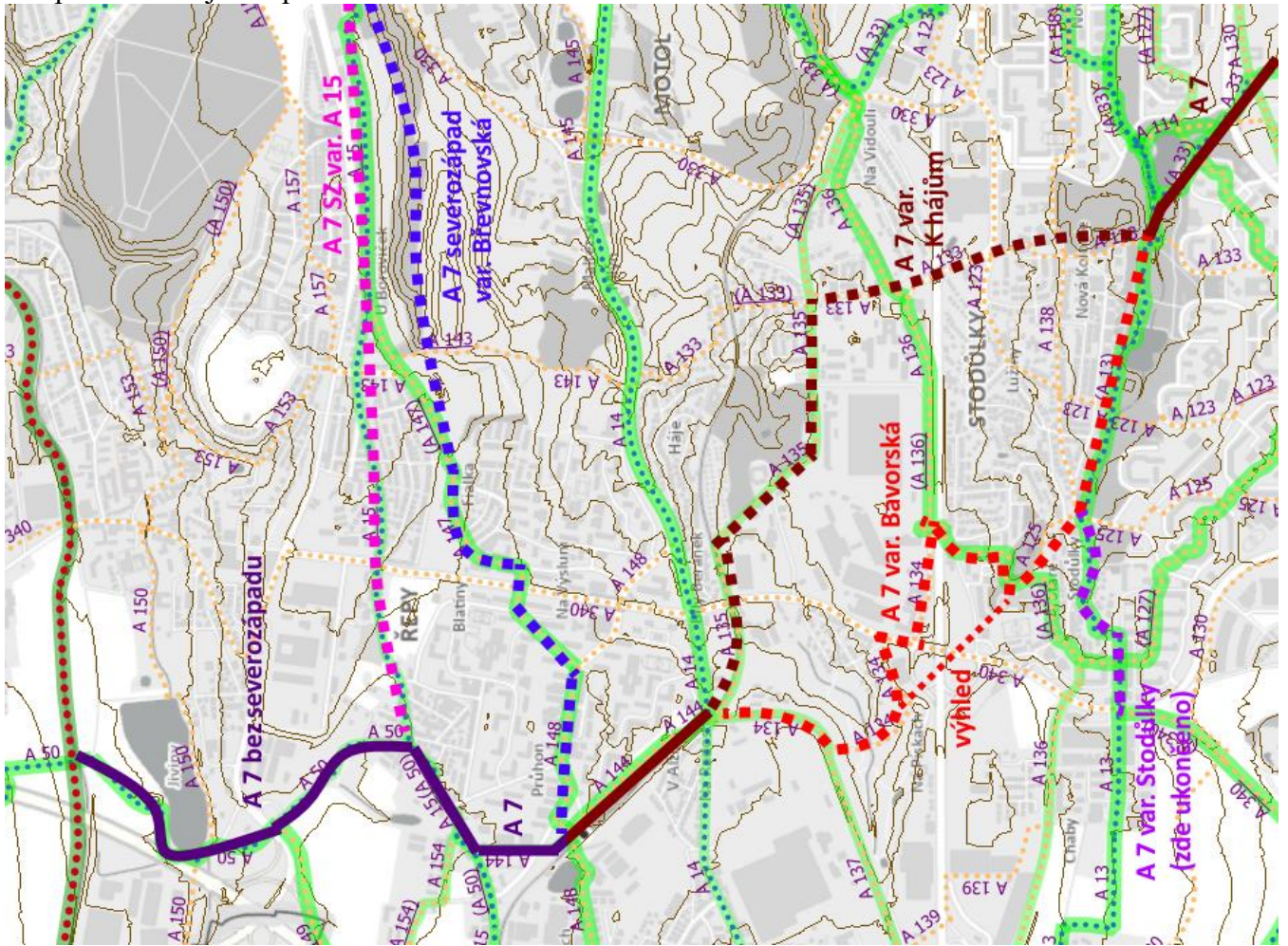
### Průběh

- Argentinská (A 312)
- V Holešovičkách (A 271) nebo Bulovka (A 27)
- Podél Liberecké (A 271, A 28)
- Zakšínská, Desenská (A 28, souběh s A 7)
- Podél Kbelské (A 430, souběh s A 7)
- Opočenská (A 27)
- Dále po A 27.

### Porovnání variant

	V Holešovičkách - výhledová varianta	Bulovka - dočasná varianta
Sklonové poměry	Střední sklon 3,6 %	Střední sklon 7,5 %
Kritická místa	Z mostu Barikádníků přes MÚK s MO	Křížení Povltavské (dočasně) Náměstí Na Stráži
Plusy	Komfortní sklonové poměry	Slouží i jako návaznost na A2 směr Karlín.
Mínusy	Bz zahloubení Holešoviček v koridoru nepříjemné komunikace Nejasný průchod MÚK u mostu Barikádníků i po dostavbě MO	Výrazně horší sklonové poměry Průchod přes nám. Na Stráži
+/-	-1	-1

## A 7 prodloužení jihozápad



### Průběh

- A 12 Prokopské údolí
- A 32 Prokopské údolí - Nepomucký rybník
- Nepomucký ryb - Stodůlky - žst. Řepy 3 variantní vedení
- A 144 Drahoňovského, Na Chobotě
- A 50 po ryb. Jiviny (A 6)

### Porovnání variant

	K hájům (nebude sledováno)	Bavorská - preferovaná varianta	M Stodůlky (nebude sledováno)
Průběh	A 133 Symfonická, Dismanova, Bavorská, Za Mototechnou, A 135 K hájům, Za Hajčím dvorem, most přes Jeremiášovu	A 13 centrální park JZM, A 125 parkem, A 136 směr Bavorská, A 134 Bavorská, Sárská, vlečka k ul. Na radosti. Výhledově zkrátit přes ul Lýskovu a MUK Rozvadovská spojka	<i>Jako "Bavorská", ale po A13 k metru Stodůlky a tam ukončit.</i>
Sklonové poměry	výrazné stoupání cca 5% + 44m směrem k Bavorské	výraznější stoupání cca 5 % na A 125 (+ 11m) a dále do údolí Motolského potoka.	
Kritická místa	Sárská		
Plusy		Vede centrálním parkem, v hlavním směru lépe rozložené stoupání	
Mínusy	Výrazné stoupání z centrálního parku Neplní dobře úkol propojení JZM se severem	V koridorech celoměstských tras směrově a výškově nepříliš atraktivní mezi JZM a Řepy( převést do Lýskovy?)	Neplní úkol propojení JZM se severem (tj. asi nepoužitelné)
+/-	-2	0	

A 7 prodloužení severozápad

Bez vyobrazení

- od A6 po A 32, A 320,
- varianty "A 15" nebo Břevnovská radiála - upřednostněno A 15
- po A 50 / A 7 Jihozápad. Ruší se návrh na napojení A 7 k A 6 v oblasti Ruzyně, vznikne okružní trasa.

#### Varianty

	A 15	Břevnovská radiála
Průběh	A 15 od Vypichu po Řepy A 15, dále A 50	Od Vypichu po ul. Schwarzové ve svahu U Boroviček, v souběhu s budoucí Břevnovskou radiálou, dále po A 147 a A 148 po A 144 u nádraží Řepy.
Sklonové poměry	Ve známém úseku přijatelné.	Ve známém úseku přijatelné. Nejasné, nakolik musí sklesat do lesa U Boroviček.
Kritická místa	ul. Žalanského (stísněné poměry, relativně frekventovaná)	Problém může být sklonově přijatelné řešení souběhu s Břevnovskou radiálou a napojení na Vypich.
Plusy	Lepší návaznost na A 15 ven z Prahy, širší "smyčka", dotýká se A 50	Vedení mimo frekventované ulice
Mínusy	obtížně realizovatelné vedení ul. Žalanského.	Není v celoměstském systému (trasa přes Borovičky byla považována za nadbytečnou vzhledem lepšímu napojení A 147 na A 15 ještě na Bílé Hoře)
+/-	+1	0

A 4 prodloužení jih

Bez vyobrazení

- V koridoru A 22 po A 3 v Uhříněvsi