



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
KOMISE RADY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor územního plánu  
Jungmannova 35/29  
111 21 Praha 1

V Praze dne 30. listopadu 2009

## VĚC: PŘIPOMÍNKA K NOVÉMU ÚZEMNÍMU PLÁNU PRAHY

Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu uplatňuje v souladu s § 48 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, připomínku ke konceptu, resp. návrhu územně plánovací dokumentace. Na základě těchto níže upřesněné připomínky požadujeme zapracování požadavků do nového územního plánu.

Předmětná územně plánovací dokumentace: koncept a případný návrh Územního plánu hl. m. Prahy, o jehož pořízení rozhodlo Zastupitelstvo hl. m. Prahy usnesením č. 7/1 ze dne 31. 5. 2007.

### Obsah připomínky:

Pro zajištění vhodných podmínek pro udržitelnost rozvoje území hlavního města Prahy, vyvážené dopravní obslužnosti a rekreace včetně pohybu pomocí jízdních kol požadujeme provést níže uvedené změny, které se týkají především následujících tématických okruhů:

- podrobnější a výstižnější specifikace cyklodopravy a cyklistické rekreace pro potřeby územního plánu s ohledem na nezbytnou plošnost řešení a plnohodnotnou integraci adekvátních opatření v celém prostoru města;
- upřesnění a správnost používání související odborné terminologie;
- opravy a úpravy celoměstsky významných cyklistických tras a propojení.

Podrobné znění připomínky a návrhy úprav a doplnění textové i výkresové dokumentace závazné části i zdůvodnění konceptu územního plánu jsou připojeny na následujících stranách a samostatných listech (čtrnáct textových stran a dva samostatné výkresy).

V Praze dne 30. listopadu 2009

Ing. Pavel Polák  
předseda Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu

## Závazná část konceptu územního plánu hlavního města Prahy / textová část – úpravy:

- **1. Koncepce uspořádání krajiny / 1.1 Krajina / odst. (1) / bod 10):**

*Původní znění:*

- zachovat (a postupně zlepšovat) prostupnost krajiny jak pro volně žijící organismy (zakládání prvků ÚSES), tak i pro člověka (doplňování sítě pěších a cyklistických stezek, které nekolidují s ÚSES) v souladu s kapitolou 1.4 Prostupnost krajiny.

*Komentář:*

- nemělo by se jednat pouze o jeden technický typ komunikace, ale o obecnější definici koridoru s vhodnými parametry – nahradit dopravně zavádějící termín „stezka“ termínem „cesta“:

*Navrhované znění:*

- zachovat (a postupně zlepšovat) prostupnost krajiny jak pro volně žijící organismy (zakládání prvků ÚSES), tak i pro člověka (doplňování sítě pěších a cyklistických **cest**, které nekolidují s ÚSES) v souladu s kapitolou 1.4 Prostupnost krajiny.

- **1. Koncepce uspořádání krajiny / 1.4 Prostupnost krajiny / odst. (2):**

*Původní znění:*

- Prostupnost krajiny pro člověka zajišťují:
  - koridory významných pěších propojení, tj. významných úseků základní sítě pěších tras v místech, kde nemají náhradu, jsou důležité k překonání bariér (řeky, železniční tratě, průmyslové areály apod.), nebo jsou ohroženy,
  - koridory cyklistické infrastruktury vyjadřující vedení páteřních a hlavních cyklotras celoměstského významu.

*Komentář:*

- nutné zdůraznit, že prostupnost krajiny pro člověka nezajišťují pouze tyto koridory, přestože jsou významným prvkem její prostupnosti – doplnit např. slovo „především“
- významná propojení nejsou pouze pěší, ale též cyklistická: v měřítku územního plánu jsou totiž znázorněny jen tyto dílčí úseky sítě místních a doplňkových cyklotras:

*Navrhované znění:*

- Prostupnost krajiny pro člověka zajišťují **především**:
  - koridory významných pěších **a cyklistických** propojení, tj. významných úseků základní sítě pěších tras **a páteřních, hlavních, doplňkových či místních cyklotras v místech**, kde nemají náhradu, jsou důležité k překonání **liniových a plošných** bariér (řeky, železniční tratě, **kapacitní silniční komunikace**, průmyslové areály apod.), nebo jsou ohroženy,
  - **významné** koridory cyklistické infrastruktury vyjadřující vedení páteřních a hlavních cyklotras celoměstského významu **a koridory doplňkových a místních cyklotras**.

- **2. Koncepce města / 2.6 Dopravní infrastruktura / (1) Součástí urbanistické koncepce jsou následující systémy dopravní infrastruktury: / bod 4)**

*Původní znění:*

- *Pěší a cyklistická doprava zahrnující vymezené koridory cyklistické infrastruktury a koridory významných pěších propojení.*

*Komentář:*

- nutné doplnit i významná cyklistická propojení a informaci, že zobrazované trasy v UP jsou pouze vybrané, zároveň vhodná změna pořadí termínů:

*Navrhované znění:*

- *Pěší a cyklistická doprava zahrnující vymezené koridory **významných pěších a cyklistických propojení a koridory vybrané** cyklistické infrastruktury.*

- **3. Koncepce plošné a prostorové regulace / 3.1. Regulativy ploch s rozdílným způsobem využití:**

*Komentář:*

- Nutné formulaci v odst. (2), bodu 3) zpřesnit a upravit tak, aby přímo konkrétně stanovila režim (s odkazem na zákon č. 183/2006 Sb., § 6, odst. (1), písm. e) a platnost tohoto postupu obecně pro všechny případy výjimečně přípustných způsobů využití, mj. také k cyklistickým koridorům a jejich změnám
- Doplnit a opravit regulativy pro plochy:
  - termín „**stezky**“ nahradit termínem „**infrastruktura pro cyklisty**“, resp. „**komunikace pro cyklisty**“ a doplnit, resp. upravit příslušné body (zpravidla pasáže s dopravní infrastrukturou) u všech regulativů ploch:

#### 3.1.1 Území krajinné

- *Plochy lesní ZL:*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* upravit třetí bod
- *Plochy nelesní ZN*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu
- *Plochy zemědělské a pěstební PZ*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do druhého bodu

#### 3.1.2 Území rekreační

- *Plochy parkové ZP*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu
  - v odstavci (3) – *Nepřípustné využití* odstranit termín „cyklostezky“ z posledního bodu (ponechat pouze „garáže se zelení na konstrukci“)
- *Plochy rekreace RP*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu
- *Plochy sportu SP*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu

#### 3.1.3 Území obytné

- *Plochy veřejného vybavení VV*
  - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu
- *Plochy bydlení OB*

- v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do druhého bodu
  - *Plochy smíšené SM*
    - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do druhého bodu
- 3.1.4 *Území produkční*
- *Plochy dopravní infrastruktury DP*
    - v odstavci (1) – *Hlavní využití* doplnit do druhé odrážky termín „B+R“ (bike and ride), např. takto: „**záchytná parkoviště P+R a parkování jízdních kol B+R v rámci kombinované dopravy, DPP - parkoviště, parkovací garáže systému záchytných parkovišť P+R a systému parkování jízdních kol B+R včetně souvisejících zařízení;**“
    - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do jediného bodu
  - *Plochy produkce PR*
    - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do třetího bodu
  - *Plochy technické infrastruktury TI*
    - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit do prvního bodu
  - *Plochy vodní VO*
    - v odstavci (2) – *Přípustné využití* upravit první bod: „**přístavní bazény, plavební kanály, náhony a ostatní nespecifikované vodní plochy, činnosti, stavby a zařízení související s provozem plochy nebo toku, vodní dopravou, rekreací a vodními sporty; pěší a cyklistická infrastruktura, pokud je přímou součástí vodních staveb a zařízení;**“
    - v odstavci (3) – *Nepřípustné, popřípadě podmíněně přípustné využití* doplnit do prvního bodu
- 3.1.5 *Ostatní plochy s rozdílným způsobem využití*
- *Plochy dopravní infrastruktury - komunikací DK*
    - v odstavci (2) – *Přípustné využití* doplnit odrážku: „**ostatní komunikace a dopravní cesty a plochy pro provoz bezmotorové, zvláště pěší a cyklistické dopravy (zahrnují především pozemní komunikace IV. třídy a účelové komunikace).**“
- **3.2 Další regulativy a podmínky pro využití ploch**
    - **3.2.3 Územní systém ekologické stability**
      - v odstavci (2) bodě 1) doplnit: „**Přípustné jsou příčné přechody liniových staveb a zařízení dopravní a technické infrastruktury s výjimkou přechodů přes biocentra. **Infrastruktura, resp. komunikace pro bezmotorovou dopravu, především pro pěší a cyklisty, jsou přípustné i v souběhu, resp. v podélném směru ÚSES, a to za podmínek, jež stanovuje zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v pozdějších znění (nebude narušena funkce ÚSES).****“

- **3.2.5 Suché poldry**
  - v odstavci (2) bodě 1) doplnit: „Přípustné je umístování drobných vodních ploch. Pokud nedojde k navyšování terénu a zhoršování odtokových poměrů, přípustné je umístování pěších a cyklistických komunikací a infrastruktury.“
  - v odstavci (2) zrušit bod 2), resp. přečíslovat bod 3)
- **3.3 Prostorová regulace / 3.3.2 Kód struktury zástavby / e) areály (A, A1, A2, A3)**
  - upravit, resp. doplnit text druhé části bodu: „Veřejná prostranství jsou zpravidla jasně ohraničena – uliční prostory a volné plochy, zpravidla s liniovou zelení, u větších celků nutno zakládat pěší a cyklistické prostupy, resp. průjezdy územím.“

## 6. Koncepce dopravní infrastruktury /

- **6.1 Silniční doprava / 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu**  
Komentář:
  - stavby určené pouze pro provoz veřejné dopravy, pěší, cyklisty a případně pohotovostní vozidla by neměly být zařazeny do této kategorie (silniční doprava), ale do příslušných částí kapitoly dle dominantní dopravní funkce určující charakter stavby (např. tramvajový most s vhodnou úpravou pro provoz pěší, cyklistický a pohotovostních vozidel zařadit do části 6.2.2 Tramvajová doprava)
  - do jiných kategorií je žádoucí přesunout tyto stavby:
    - *Dvorecký most (pouze pro tramvajový provoz, pěší, cyklisty a pohotovostní vozidla)*
    - *Trojský most Podbaba – Podhoří (pouze pro tramvajový provoz, pěší a cyklisty)*
    - v případě varianty pouze pro pěší a cyklisty:
      - *Komunikační propojení Střížkov – Letňany*
- **6.2 Veřejná hromadná doprava osob / 6.2.5 Záchytná parkoviště P+R**
  - V odstavci (1) doplnit informaci o povinnosti integrovat plnohodnotné parkování jízdních kol B+R v rámci záchytných parkovišť (garáží) P+R:

Navrhované znění:

- *Koncepce systému záchytných parkovišť (garáží) P+R je stanovena pro lokality uvedené v následující tabulce. **Součástí každého parkoviště (garáže) P+R je systém parkování jízdních kol B+R.** Jednotlivým lokalitám je přiřazena bilance požadovaného počtu stání, která je stanovena jako minimální přípustná. V případě etapizace výstavby musí řešení umožňovat budoucí rozšíření kapacity na navržený cílový stav.*
- V tabulce „Záchytná parkoviště P+R“ doplnit sloupečky s minimální požadovanou kapacitou stání pro jízdní kola pro etapu i návrh, případně zjednodušeně uvést pro všechny lokality shodně minimální procentuální podíl z počtu stání pro motorová vozidla – 10% (5% v odůvodněných případech), min. však 20 stání (s možností

koncentrace kapacity ve vhodnější místě v rámci dané lokality) a tento údaj doplnit do této tabulky či do prvního odstavce.

## • 6.5 Cyklistická doprava

Komentář:

- Samostatný oddíl věnovaný cyklistické dopravě upravit a doplnit tak, aby byla popsána a zdůrazněna nutnost komplexního plošného plnohodnotného řešení cyklistické infrastruktury v rámci dopravní obslužnosti a průjezdnosti území.
- Vymezené významné koridory a propojení ve výkresové dokumentaci tvoří pouze dílčí část celé koncepce cyklodopravy, kterou je možné, resp. vhodné zobrazit v měřítku územního plánu. Další části koncepce je pak nutné zohlednit právě v textové části.

Navrhované znění:

- (1) **Součástí koncepce cyklistické dopravy tvoří vymezené významné koridory cyklistické infrastruktury a koridory významných cyklistických propojení.**  
  
(2) Vymezené **významné** koridory cyklistické infrastruktury vyjadřují vedení páteřních a hlavních cyklotras celoměstského významu, **významná cyklistická propojení vyjadřují vybrané úseky cyklotras doplňkových a místních, případně celoměstského významu.**  
  
(3) **Významné koridory cyklistické infrastruktury vymezují plochy, které zahrnují zejména prostory místní komunikace nebo bezprostředně přilehlé pásy území, a další pásy v nezastavěném nebo nezastavitelném území města, kde se ukládá povinnost realizace kontinuálních opatření pro provoz cyklistů stavebního i dopravně-organizačního charakteru. Vymezená poloha koridorů významných cyklistických propojení ukládá povinnost zajistit plnohodnotnou průjezdnost územím, případně realizovat infrastrukturu pro cyklistickou dopravu v poloze, která v zásadě odpovídá propojení koncových bodů vyjádřeného propojení v územním plánu.**  
  
(4) V konkrétním místě nebo úseku koridoru cyklistické infrastruktury (cyklotras) bude realizováno vhodné pro-cyklistické opatření, zejména s přihlédnutím k intenzitám automobilové dopravy a dle místních podmínek tak, aby byla zajištěna bezpečnost cyklistů a maximální komfort i orientace jejich pohybu. Za splnění regulativu se nepovažuje **pouhé** samostatné osazení **informativního směrového značení** pro cyklisty bez adekvátních úprav koridoru.  
  
(5) Podmíněně přípustné je řešení v jiné poloze (mimo vymezený koridor) za podmínky, že plnohodnotně nahradí požadované propojení. **Odchylné řešení (mimo stanovený koridor) za podmínek stanovených v odůvodnění posuzuje Útvar rozvoje hl. m. Prahy a úřad cyklokoordinátora hl. m. Prahy. Pokud je souhlasně projednáno, nevyžaduje změnu územního plánu. (Úřad cyklokoordinátora hl. m. Prahy je buď Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu (je-li zřízena), nebo jiná organizace či osoba na úrovni orgánů Rady nebo Zastupitelstva hl. m. Prahy, příp. Magistrátu hl. m. Prahy, v jejíž je t.č. cyklistická doprava na úrovni města v gesci. Neexistuje-li žádná z možností, od posouzení se na této úrovni upouští.)**

**(6) Další cyklistická infrastruktura mimo stanovený systém vyjádřený vymezenými významnými koridory cyklistické infrastruktury a koridory významných cyklistických propojení bude realizována vzhledem k vyvážené dopravní obslužnosti území a přípustná dle regulativů ploch s rozdílným využitím. Odpovídající cyklistická infrastruktura bude řešena v rozsahu doplňkových a místních cyklotras, na převážné části komunikačního systému nižšího dopravního významu, resp. vybrané komunikační sítě.**

**(7) Součástí každého dopravního uzlu kolejové dopravy (železniční stanice či zastávky, stanice metra, významné zastávky tramvají) je systém parkování jízdních kol B+R v odpovídajícím standardu. Minimální počet stání pro jízdní kola je 20 míst.**

- Ke kapitolám 6.4 Pěší doprava a 6.5 Cyklistická doprava doplnit společný bodový přehled, resp. tabulku se všemi významnými pěšími a cyklistickými propojeními, znázorněnými ve výkresové části (schéma a výkres č. 4 – Doprava) tak, jako je tomu u ostatních druhů dopravy.
  - **Vymezené koridory významných pěších a cyklistických propojení**
- Všechny vymezené koridory významných pěších a cyklistických propojení uvádět společně pro obě skupiny uživatelů (pěší i cyklisty), pouze vybrané případy označit jako výjimky určené pouze pěším, resp. cyklistům, popř. doplnit údaj o možném vypuštění bezbariérovosti řešení vymezeného koridoru pro pěší
- Do přehledu *Vymezených koridorů významných pěších a cyklistických propojení* navíc doplnit následující propojení (tato jsou též graficky znázorněna v příložené výkresové dokumentaci dopravy):
  - **k.ú. Nebušice – Horoměřice (\* - koridor na území Středočeského kraje, ale spojnice je klíčová pro vzájemnou vazbu obou krajů)**
    - **přes SOKP v historické stopě stávající cesty**
    - **přímé propojení ulic Truhlářka – Do Oříšků**
  - **k.ú. Březiněves – Ďáblice (směr Letňany)**
    - **přes SOKP, návaznosti v rámci krajinných úprav (ZL, ZN apod.)**
    - **přímé rekreačně-dopravní propojení mezi centrem Březiněvsi a okolím ulice Cukrovarská**
  - **k.ú. Třebonice – Jinočany**
    - **přes SOKP v oblasti historické cesty**
    - **přímé propojení, především v souvislosti s rozvojovým územím Západního města**
  - **k.ú. Veleslavín**
    - **přímé propojení ve historické stopě cesty – současné komunikace**
    - **Veleslavínská (Na Petřínách – Pod Novým lesem)**
  - **k.ú. Bubeneč**
    - **přímé propojení v historické stopě – části současné komunikace**
    - **Pod Kaštany a nám. Pod Kaštany (Hradčanská – Stromovka)**
  - **k.ú. Vinohrady**
    - **přímé propojení stávající stezky pro pěší a cyklisty nad Seifertovou ulicí a budovy stanice Praha – hlavní nádraží**

- k.ú. Vysočany
    - přímé severojižní propojení pod železniční tratí v koridoru ulice Jandova
  - k.ú. Horní počernice
    - přímé překonání železniční trati v historické stopě stávající ulice Stoliňská
  - k.ú. Dolní Měcholupy
    - přímé propojení ulic U Kabelovny a Kutnohorská
    - v rámci nového komunikačního propojení
  - k.ú. Krč – Kunratice
    - přímé propojení ulic Vídeňská – Obrataňská
    - v rámci nového komunikačního propojení
  - k.ú. Chodov
    - přímé propojení fragmentovaného území
    - ulice Roztylská – Pod vodojemem ( / U Kolonie / V Lomech)
  - k.ú. Chodov
    - přímé propojení ulice Starochodovská a Opatovská
    - v rámci nové tramvajové trati
  - k.ú. Kolovraty
    - přes SOKP v historické stopě stávající cesty
    - přímé propojení ulic K Řičanům – Do Kopečka
  - k.ú. Kolovraty
    - přes SOKP v historické stopě stávající cesty
    - přímé propojení ulic V listnáčích – Do Kopečka
  - k.ú. Královice
    - přes SOKP v historické stopě stávající cesty
    - rekreačně-dopravní propojení Královice – Kolovraty
  - k.ú. Královice
    - přes SOKP v historické stopě stávající cesty
    - rekreačně-dopravní propojení Královice –
  - k.ú. Uhřetěves
    - přes SOKP v historické stopě stávající silnice (K Uhřetěvsi)
    - dopravní propojení Královice – Uhřetěves
  - k.ú. Hájek u Uhřetěvsi – Uhřetěves
    - přes SOKP v rámci nové MÚK
    - rekreačně-dopravní propojení několika historických cest a silnic
- 9.1 Veřejně prospěšné stavby a opatření, pro které lze vyvlastnit /
- 9.1.1 Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury
- v odstavci (3) Označení skupin veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury ve výkresové a tabulkové části upravit označení skupin takto:
    - namísto „DC významná pěší propojení a prvky cyklistické infrastruktury“ použít buď „DC významná pěší a cyklistická propojení a koridory / trasy“ a nebo „DC významná pěší a cyklistická infrastruktura“

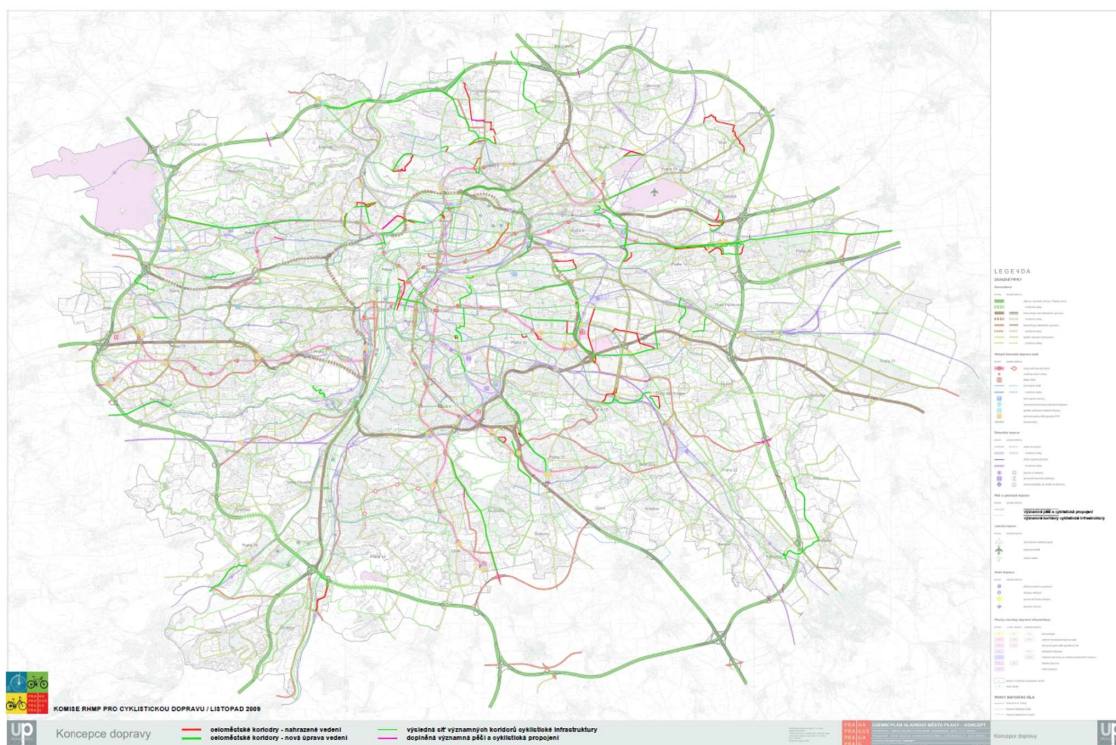


- Upravit tabulku „*Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury pro vyvlastnění*“ tak, aby zde byla doplněna infrastruktura bezmotorové dopravy v rozsahu srovnatelném s ostatními druhy dopravy:
  - Nutno zpracovat celou (požadovanou) tabulku, resp. bodový přehled z kapitol 6.4 *Pěší doprava* a 6.5 *Cyklistická doprava* tak, aby byla doplněna všechna významná pěší a cyklistická propojení zobrazená ve výkrese č. 4 – Doprava, včetně nezbytného doplnění čísla, označení skupiny „DC“, názvu městské části a katastrálního území a popisu veřejně prospěšné stavby (vizte výše, s případným heslovitým doplněním konkrétní charakteristiky dané stavby a lokality)
  - Zahrnout významné koridory cyklistické infrastruktury (tj. systém celoměstského významu – páteřní a hlavní cyklotrasy) – posoudit tyto možnosti a vybrat nevhodnější variantu:
    - uvést v celém rozsahu jako síť, případně v rámci popisu veřejně prospěšné stavby vyjmenovat příslušná označení všech páteřních a hlavních cyklotras, a to především v souladu s kap. 9.1.1 odst. (1): „...stavby, které mají sloužit pro zajištění kvalitní dopravní obsluhy různými systémy dopravy na území hlavního města Prahy...“
    - provést pouze výběr dílčích úseků páteřních a hlavních cyklotras, především s ohledem na jejich častou prostorovou provázanost s jinými skupinami veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury (nejčastěji „DK“), resp. shodnou skupinou „DC“ (významná pěší a cyklistická propojení, definovaná samostatnou grafikou ve výkrese č. 4 – Doprava) či případnou zbytnost tohoto opatření pro některé úseky (např. v historickém jádru města). V tomto případě je vhodné konzultovat výběr dílčích úseků v průběhu přípravy návrhu s Komisí RHMP pro cyklistickou dopravu.
  - Přesněji charakterizovat vymezení, resp. sloučení jednotlivých skupin veřejně prospěšných staveb a opatření (en bloc či jednotlivě) v případě, že dochází k jejich vzájemnému překrývání, resp. souběhu, a to buď spojením dotčených označení skupin, převzetím označení podle dominující (rozhodující) skupiny pro všechny dotčené skupiny či tyto skupiny na sebe vzájemně odkázat
    - Například v případě souběžného vedení nově navrhované komunikace nadřazeného komunikačního systému (DK) a významného koridoru cyklistické infrastruktury (DC) použít některou z těchto možností:
      - sloučené označení skupin (např. DK+DC)
      - označení pouze určující skupiny (DK), doplněné o informaci o cyklistickém koridoru v rámci dotčeného popisu veřejně prospěšné stavby
      - samostatná evidence DK i DC, avšak obojí doplněné o informace o druhé související stavbě v rámci dotčených popisů veřejně prospěšných staveb

Tato úprava je zvláště důležitá, pokud je výstavba DC podmíněna výstavbou DK a tyto by tak měly být realizovány současně.

## Závazná část konceptu územního plánu hlavního města Prahy / grafická část – úpravy:

- **Výkres V4 Doprava, resp. V4v Doprava – varianty**
  - **Legenda / Závazné prvky:**
    - upravit popisky v oddíle „Pěší a cyklistická doprava“ níže uvedeným způsobem, popř. zvážit vhodnost pojmenování oddílu termínem „**Bezmotorová doprava**“:
      - termín „významná pěší propojení“ nahradit termínem „**významná pěší a cyklistická propojení**“
      - termín „koridory cyklistické infrastruktury“ nahradit termínem „**významné koridory cyklistické infrastruktury**“
  - **mapová část:**
    - grafické znázornění úprav trasování významných koridorů cyklistické infrastruktury a významných pěších a cyklistických propojení – náhled níže (podrobné vektorové výkresy v samostatné příloze):



- **ostatní výkresy:**
  - nutné zanesení souvisejících vyvolaných úprav, vyplývajících ze změn dopravního výkresu, resp. závazné textové části konceptu územního plánu
  - dotčené jsou především tyto části výkresové dokumentace:
    - V2 Hlavní výkres, resp. V2v Hlavní výkres – varianty
    - V7 Veřejně prospěšné stavby a opatření, resp. V7v Veřejně prospěšné stavby a opatření - varianty

## Zdůvodnění konceptu územního plánu hlavního města Prahy – úpravy:

### Díl C - Komplexní zdůvodnění:

- Doplnit, resp. upravit jednotlivé části dokumentu v souladu s výše uvedenými komentáři závazné části.
- V celém dokumentu nahradit termín „stezka“ termíny **„zařízení pro cyklistickou dopravu“**, resp. **„infrastruktura pro cyklistickou dopravu“**.
- Pro vybranou část dokumentu navrhuje tyto níže uvedené úpravy:
  - **6.5 Cyklistická doprava**
    - Provést úpravy textu celé kapitoly:

#### 6.5.1 Výchozí stav

*V cyklistické dopravě je klíčovým úkolem úspěšně plánovat nabídku. Tak, jak byly potřeby cyklistů v minulosti redukovány víceméně na její pojmání **pouze** v rekreační rovině, sílí v posledních letech tlak na vytvoření příznivějších podmínek k širšímu uplatnění cyklistické dopravy pro každodenní cesty za prací, do škol, **za kulturou a dalšími aktivitami** apod. Je snaha integrovat cyklistickou dopravu do infrastruktury města.*

*Cyklistickou dopravu je třeba vnímat jako **důležitý způsob pohybu společně s** dalšími druhy dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a výrazněji by se mohla uplatnit i v regionu. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má stoupající tendenci a tomuto trendu je třeba přizpůsobovat služby i plánování nabídky v dopravě. Vývoj dopravy v Praze však není z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel optimální. Silniční motorová doprava, osobní i nákladní, v posledních deseti letech silně vzrostla, zvýšil se počet vozidel a především jejich výkon. Podíl cyklistické dopravy na přepravě osob oproti tomu zůstal na zanedbatelných, **ale zvyšujících se** hodnotách. Je nutné, aby pozornost byla kromě podpory řešení problémů motorizované dopravy namířena na celé spektrum dopravních módů.*

*V roce 1993 schválila Rada hl. m. Prahy Konceptci základního systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy, která předpokládala realizaci cca 400 km cyklotras. Síť městských páteřních cyklotras spojujících důležité body (nádraží, stanice metra, sportovní stadiony, kulturní památky, vysoké školy atd.) měla být vybudována do roku 2000, nezahrnovala však místní vazby ani rekreační trasy, ty měly být ponechány na iniciativě městských částí. Tuto koncepci převzal a rozšířil Územní plán hl. m. Prahy z roku 1999. V Zásadách dopravní politiky hl. m. Prahy, přijatých ZHMP v roce 1996, byl za jeden z hlavních úkolů stanoven nárůst objemu cyklistické dopravy na několiknásobek. Plánovaný rozsah cyklistických tras se v následujícím období nepodařilo realizovat. V r. 2003 Rada HMP schválila aktualizovaný základní systém cyklistických tras (s prodloužením na cca 440 km) a realizaci posílila výslovným uložením úkolu zohledňovat cyklistickou dopravu při výstavbě a rekonstrukcích pozemních komunikací. Současně vyznačené úseky cyklistických tras z minulých období negarantují řešení tras formou stezek pro cyklisty, pruhů pro cyklisty nebo jiných opatření, která mají být předmětem naplnění koncepce řešení celoměstsky významných tras.*

## 6.5.2 Koncepce **cyklistické** infrastruktury

Z hlediska územního plánování se potřeba rozvoje bezpečné infrastruktury pro cyklistickou dopravu plošně obsluhující město dotýká především specifikace tras - koridorů, kde se mají příslušná opatření přednostně realizovat. Návrh cyklistické dopravy musí být nedílnou součástí řešení dopravní soustavy města a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu územní plán stanovuje v Praze vytvoření ucelené sítě cyklotras, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb, zahrnující obě funkce cyklistické dopravy - dopravní i rekreační.

Základem vymezeného systému je kategorizace cyklotras, již dříve schválená Radou hl. m. Prahy, přičemž pro úroveň územního plánu jsou vybrány zejména trasy celoměstského významu, tzv. páteřní cyklotrasy (I. třídy) a hlavní cyklotrasy (II. třídy). **Ty jsou zpravidla tvořeny tzv. „chráněnými cestami“ či komunikacemi s integračními opatřeními.** **Doplňkové a místní cyklotrasy (III. a IV. třídy) se ponechávají mimo závazný regulativ územního plánu jako vrstvy vyplývající z místních podmínek s výjimkou úseků zahrnutých v rámci významných pěších a cyklistických propojení.** Jako samostatné kategorie lze chápat izolované cyklostezky (nejsou součástí sítě cyklotras, např. okruhy v parcích).

Páteřní cyklotrasy tvoří základní kostru pro cyklistickou dopravu v Praze. Slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města i pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní, **resp. dopravní a** rekreační funkci. Pokud možno sledují přirozené linie terénu (vodní toky, terasy), což umožní jejich sklonově příznivý průběh. Osou systému jsou cyklotrasy podél Vltavy, levobřežní a pravobřežní. Na trasy podél Vltavy navazují radiály, vedené především podél potoků, případně po hřebenech. Celý systém páteřních tras propojují severojižní tangenty.

Hlavní (sběrné) cyklotrasy rozšiřují síť páteřních cyklotras. Slouží dopravní, **popř. i rekreační** funkci. Zahrnují hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení městských částí. Sledují urbanistické osy, významné **trasy** veřejné dopravy a další směry s vysokou potenciální poptávkou po cyklistické dopravě.

**Doplňkové a místní cyklotrasy** slouží k plošné obsluze území, zajišťují napojení na celoměstskou síť, **resp. její zahuštění**. Dále zahrnují čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem. Tyto cyklotrasy nejsou v územním plánu obsaženy a jejich realizace se předpokládá v různých plochách s rozdílným způsobem využití v souladu s jejich regulativy.

**Územní plán dále vymezuje koridory významných cyklistických propojení, tj. takové linie cyklistických propojení, které nemají náhradu, nebo je jejich existence ohrožena, a jsou důležité k překonání bariér (řeky, žel. tratí, průmyslové areály, nesprávně založené komplexy bydlení, liniové trasy technické infrastruktury apod.) a dotvářejí přirozené trasy. Zpravidla jsou součástí doplňkových a místních, případně páteřních a hlavních cyklotras a jsou navrhována společně s významnými pěšími propojeními.**

Kromě **graficky** vyjádřených tras **a propojení** se předpokládá realizace odpovídajících prvků infrastruktury pro provoz cyklistů **v celém prostoru města. Především pro dopravní účely se odpovídající řešení cyklistické infrastruktury předpokládá v rozsahu tras převážné části komunikačního systému nižšího dopravního významu, vymezeného v textové části územního plánu a ve výkrese Doprava, resp. vybrané komunikační sítě vymezené v Hlavním výkrese. Pro dopravní i rekreační účely se předpokládá příslušná infrastruktura a opatření** v dalších plochách s rozdílným způsobem využití

Cyklistické trasy vymezené v územním plánu jsou chápány a předepsány jako liniové koridory pro kontinuální infrastrukturu vhodně upravenou speciálně pro pohyb cyklistů (formou cyklistických pruhů a pásů na komunikacích v hlavním i přidruženém dopravním prostoru, samostatných stezek pro cyklisty nebo smíšených stezek pro pěší a cyklisty, přejezdů komunikací, opatření na světelně řízených křižovatkách, provozu cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací a v pěších nebo obytných zónách apod.), **případně pomocí výrazného zklidnění dopravy při společném provozu s motorovými vozidly.** Ve vyznačených trasách (koridorech) je realizace opatření nezbytná.

Síť koridorů cyklistické infrastruktury vychází z principu plánování nabídky vhodné dopravní infrastruktury a vytváření prostředí s vyváženou dopravní obslužností a vyrovnanými podmínkami pro jednotlivé druhy dopravy v souladu s dopravní strategií města i státu.

Koridory cyklistické infrastruktury zahrnují cyklistické trasy sloužící dopravní, rekreační i smíšené funkci, proto souběh koridorů v některých územích a lokalitách není závadou plánu, nýbrž záměrnou koncepcí vyplývající ze znalostí místních podmínek.

Úseky koridorů cyklistické infrastruktury, které reflektují a současně do návrhu potvrzují již realizovaná opatření pro cyklisty, mohou mít charakter polohově přesněji vymezené linie; jinak platí, že jsou v grafice standardně vázány zpravidla na osu komunikace, již má cyklistická infrastruktura sledovat.

Koridory cyklistické infrastruktury nestanovují konkrétní provedení opatření pro provoz cyklistů a neurčují přesnou polohu či způsob průjezdu cyklistů prostorem místních komunikací, popřípadě v bezprostředně sousedním území, ale stanoví požadavek na řešení místa odpovídající cyklistické infrastruktury.

Od stanovených koridorů se lze při rozhodování v území odchýlit pouze v případech, kdy se prokáže objektivní nerealizovatelnost vhodného opatření v rámci stanoveného koridoru, nebo bude nalezeno vhodnější propojení uzlů ve stanovených trasách, vyhovující svým charakterem dopravní nebo rekreační či smíšené funkci cyklotrasy a všeobecné podmínce regulativů ploch s rozdílným využitím. Odlišné řešení oproti regulativu koridoru cyklistické infrastruktury musí být doloženo návrhem alternativního vhodného řešení stopy v území. V opačném případě trvá nadále požadavek na řešení cyklistické infrastruktury v rámci koridorů v původní stopě dle územního plánu.

Zpracování následných korekcí průběhu koridorů cyklistické infrastruktury se předpokládá v rámci aktualizace územního plánu, zejména na podkladě přijatých odchýlných řešení a podrobnějších prověření.



- Provést opravy, resp. úpravy tabulky „Páteřní cyklotrasy“ a doplnění tabulky „Hlavní cyklotrasy“. Doplnit informaci o průběžných aktualizacích systému (s ohledem na probíhající rozvoj a změny v dotčeném území), např. takto: **„Systém páteřních a hlavních cyklotras je průběžně aktualizován, tabulky jsou pouze informativní, platné k datu vyhotovení tohoto Zdůvodnění“**
- Provést opravy, resp. úpravy výkresu „Koridory cyklistické infrastruktury“ sítě páteřních a hlavních cyklotras vč. přejmenování výkresu v souladu se závaznou částí na **„Významné koridory cyklistické infrastruktury“** a doplnit informaci o průběžných aktualizacích, např. takto **„Systém páteřních a hlavních cyklotras je průběžně aktualizován, výkres je pouze informativní, platný k datu vyhotovení tohoto Zdůvodnění“** (náhled, podrobné vektorové výkresy v samostatné příloze):

