



Celková koncepce pěší a cyklistické dopravy a rekreace na území v okolí Letiště Praha



Prague Airport Region (PAR)

Ing. arch. Tomáš Cach / 2017-02





Obsah

Výkresy

- A.01 VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ, ŠIRŠÍ VZTAHY
- A.02 BARIÉRY
- A.03a INTENZITA POHYBU / BĚH
- A.03b INTENZITA POHYBU / JÍZDA NA KOLE
- A.04a NEHODOVOST (2007–2016) / CHODCI
- A.04b NEHODOVOST (2007–2016) / CYKLISTÉ
- N.01 HLAVNÍ VÝKRES – KOMUNIKAČNÍ A CESTNÍ SÍŤ
- N.02 VYBRANÉ TRASY A PROPOJENÍ
- P.01 PRIORITYNÍ A VYBRANÉ VÝHLEDOVÉ AKCE A ZÁMĚRY K ŘEŠENÍ
(SAMOSTATNÉ A VYVOLANÉ)

Tabulky

- T.01 NEHODOVOST >> A.03a + A.03b
- T.02 PRIORITYNÍ A VYBRANÉ VÝHLEDOVÉ AKCE A ZÁMĚRY K ŘEŠENÍ
(SAMOSTATNÉ A VYVOLANÉ) >> P.01

Text

- TXT.01 BARIÉRY A PROSTUPNOST ÚZEMÍ >> A.02 + N.01 + N.02 + P.01
+ prezentace ve formátu PDF

Zpracovatel:

Ing. arch. Tomáš Cach
+420 739 425 891
tomascach@gmail.com



Objednatel:

Prague Airport Region (PAR)
<http://www.airportregion.cz>
starosta@unetice.cz





**CELKOVÁ KONCEPCE PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ DOPRAVY
A REKREACE NA ÚZEMÍ V OKOLÍ LETIŠTĚ PRAHA**

**NEHODOVOST 2007 – 2016 / EVIDOVANÉ
NEHODY S ÚČASTÍ CHODCŮ A CYKLISTŮ**

Prague Airport Region (PAR) / Ing. arch. Tomáš Cach / 2017-02

závažnost nehody	katastrální území obce:														CELKEM		
	Běloky	Dobrovíz	Horoměřice	Hostivice	Hostouň	Klečany	Kněžves	Jeneč	Roztoky	Statenice	Středokluky	Tuchoměřice	Únětice	MČ Praha-Řepy		MČ Praha-Suchbát	HMP okoli Letiště VH
bezmotoroví účastníci:																	

SMRT

/ chodci				1			1							4		2	8
/ cyklisté								1								1	2
/ celkem:	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4	0	3	10

TĚŽKÉ ZRANĚNÍ

/ chodci			1	2			1	1	1		1			14	2	7	30
/ cyklisté			3	6		1		2	2	1			1	2	3	1	22
/ celkem:	0	0	4	8	0	1	1	3	3	1	1	0	1	16	5	8	52

LEHKÉ ZRANĚNÍ

/ chodci		2	8	11	3	7		3	8	2	2	2	2	51	8	26	135
/ cyklisté		1	5	13	2	11		2	7		3	2	1	12	1	2	62
/ celkem:	0	3	13	24	5	18	0	5	15	2	5	4	3	63	9	28	197

BEZ ZRANĚNÍ (HMOTNÁ ŠKODA)

/ chodci			13	4		2	1		3		1	2		4		6	36
/ cyklisté				4		4		1		1		1	2	1	1	3	18
/ celkem:	0	0	13	8	0	6	1	1	3	1	1	3	2	5	1	9	54

CELKEM	0	3	30	41	5	25	3	10	21	4	7	7	6	88	15	48	313
---------------	---	---	----	----	---	----	---	----	----	---	---	---	---	----	----	----	-----



Bariéry a prostupnost území

Prostupnost území, zejména volné krajiny, pro chůzi či jízdu na kole, se výrazně zhoršuje:
díky zásahy a úpravy zlepšující prostupnost území pěšky a na kole sotva kompenzují vznik nových umělých a zpravidla zcela zbytečných bariér.

V rámci řešeného území má zcela zásadní vliv na vznik bariér bezmotorové dopravy:

- necitlivý způsob výstavby velké dopravní infrastruktury, ignorující chůzi a jízdu na kole;
- nevhodný extenzivní suburba nizační rozvoj přetěžující dříve klidné komunikace;
- nevhodná parcelace nové obytné i produkční extenzivní výstavby na úkor volné krajiny.





Konkrétní příklady dopravních staveb a řešení jejich (bez)bariérovosti:

Letiště Václava Havla:

- bezkonkurenčně největší plošná bariéra v Praze a její aglomeraci, resp. Středočeském kraji (*jedinou potenciální „konkurencí“ je vojenský újezd Brdy, který se však výrazně redukuje*);
 - bariérovost je umocněna umístěním těsně přimknutých dálnic D6 a D7 k areálu Letiště;
 - velikost bariéry je až cca 5,5 km, resp. 6,3 km;
 - současná nejkratší trasa „okruhu kolem Letiště Václava Havla“ pěšky nebo na jízdním kole je minimálně přes 21 km, navíc zpravidla ve zcela nevyhovujících podmínkách;
- v posledních cca 7 letech snaha vedení Letiště souvisle zprostitelnit okolí Letiště pro veřejnost – zpracována studie „bezmotorového okruhu“ kolem areálu, tvořeného především účelovými komunikacemi, navazující dílčí kroky (výkupy, výstavba úseků v etapizaci atd.);
- potenciálně riziková je dostavba paralelní dráhy bez odpovídajícího zajištění propojení oblasti Terminálů Jih a Sever pro chůzi a jízdu na kole, též s ohledem na rozvoj území;
- celý bezmotorový okruh kolem Letiště by měl být v cílovém stavu po zpevněném povrchu šířky min. cca 3,0 m ve chráněném standardu, tj. prakticky bez přímého kontaktu s běžným automobilovým provozem, a přednostně jako součást systému zelených propojení (nejen pro dopravní využití, ale i pro rekreaci a odpočinek);
- ve vybraných úsecích by mělo být možné užití více koridorů s ohledem na přímou trasu, resp. odlišné požadavky pro dopravní a rekreační provoz (zejména oblast u terminálů a ovlivněná provozem paralelní dráhy);
- vybraná dopravní propojení (především Dlouhá Míle – Terminál Jih – Terminál Sever – Kněževes, resp. Přední Kopanina) by měla být optimálně udržována v maximálním standardu nepřetržitě (24/7/365), protože za ně v širším území neexistuje jiná adekvátní náhrada (alternativní komunikace vylučují bezmotorový provoz), ostatní úseky mohou být s ohledem na jejich trasování a užití udržovány přiměřeně;
- klíčové je zajištění přístupových tras a propojení z navazujícího území vně i uvnitř okruhu.



Dálnice D7 (dříve rychlostní silnice R7) + Lipská:

- výstavba v 70. letech 20. století (jedna z prvních rychlostních silnic v Čechách), úsek Lipské ulice je ještě o více než 2 dekády starší;
- úplná ignorace pěší a cyklistické dopravy – zpřetrhání historické silnice na Slaný i cestní síť (zejména přímé trasy mezi obcemi, často v údolí) zcela bez náhrady;
- z hlediska dnešních požadavků velmi nenormové mimoúrovňové křižovatky (MÚK), s ohledem na plánované silniční propojení dálnic D7 a D8 pravděpodobně zaniknou;
- v rámci řešeného území klíčové zajistit souběžnou prostupnost mezi koridorem dálnice D7 a areálem letiště Václava Havla (Dlouhá Míle – Terminál Jih – Terminál Sever – Kněžves, místy i ve velmi těsném souběhu), dále již zůstal úsek staré silnice (až k lidickému potoce).

MÚK Aviatická:

- původní podoba nevyhovující i z hlediska automobilového provozu; ve druhé polovině „nulých“ let 21. století vybudována přeložka silnice na Tuchoměřice a stará silnice na Přední Kopaninu pro motorový provoz uzavřena;
- připravovaný projekt zcela nové MÚK původně zcela ignoroval pěší a cyklistickou dopravu a její výstavbou by tak byla definitivně znemožněno bezmotorové propojení mezi Přední Kopaninou a letištem Václava Havla (a v případě následného vybudování paralelní dráhy by se dle tehdejšího pojetí projektů nedalo pěšky ani na kole k letišti vůbec dostat);
- po mnoha jednáních s ŘSD (investor) a projektantem (Pragorprojekt) bylo nalezeno kompromisní řešení, které do provozně-prostorově definované koncepce MÚK doplnilo stezky pro chodce a cyklisty tak, že došlo k bezmotorovému propojení všech čtyř poptávaných směrů (obdobně jako u automobilové dopravy);
- v roce 2016 však bylo vybudováno řešení MÚK se dvěma okružními křižovatkami (jako „střednědobé provizorium“), které sice odstranilo zásadní problémy z hlediska automobilové dopravy, ale opět zcela ignorovalo pěší a cyklistický pohyb a bezmotorovou prostupnost zhoršilo, přestože v rámci záměru za stovatelých prostředků mohla být rovnou zajištěna.



Dálnice D6 (dříve rychlostní silnice R6):

- v rámci řešeného území byla vybudována v polovině „nultých“ let 21. století a pomohla převést dálkovou tranzitní dopravu z historické silnice vedené středem obcí;
- řešení dálnice opět prakticky zcela ignoruje pěší a cyklistický pohyb a zásadně zhoršilo prostupnost spádového území zpřetiňáním historických, po staletí fungujících vazeb;
- došlo k přerušení historické cesty mezi Hostivicemi (hřbitovem) a Ruzyní (Dědina):
 - jedinou úpravou–připraveností je chodník na východní straně mostu u nové MÚK bez jakýchkoli návazností;
 - dodatečné doplnění bezmotorové komunikace na území Hostivic bude mnohem komplikovanější a nákladnější než při jejím vytvoření v rámci původního projektu a stavby);
 - na území Prahy lidé vyšlapali pěšinu mezi přerušením staré cesty a mostem a opakovaně vytvářeli díru v plotě do doby, než byl doplněn nový druhý plot a legálně umožněn aspoň nozový přístup mezi severním oplocením dálnice D6 a areálu Letiště Václava Havla;
- došlo k úplnému přerušení historické silnice v přímé stopě spojující Jeneč a Hostouň, resp. Dobrovíz (Lidická – Jenečská, resp. K Amazonu):
 - v rámci nové komunikace nebyla vůbec řešena pěší ani cyklistická prostupnost, zároveň nedošlo k zachování propojení staré silnice (bez motorového provozu) pomocí nové lávky přes dálnici D6 v původní přímé a niveletně příznivé stopě (dálnice v zářezu);
 - nová komunikace je v rámci MÚK s D6 i nového podjezdu pod železničními tratěmi relativně úzká (bez krajnic a sevřená mezi svodidly) a založení mostů znemožňuje jakékoliv rozšíření, zároveň je sem zatážen intenzivní kamionový provoz (Průmyslová v Jenči, Amazon v Dobrovízi, zóna v Pavlově atd.);
 - chůze je v rámci komunikace fakticky zcela znemožněna, průjezd na kole je možný jen pro zkušené cyklisty za předpokladu rychlé jízdy;
 - v srpnu 2012 zde již došlo k nehodě s úmrtím cyklisty, viníkem byl řidič motorového vozidla (*v evidenci PČR je v mapě místo mylně zaneseno na starou silnici*);
 - v roce 2016 byla provizorně vytvořen zpevněný chodník od ulice Lidická na starou polní cestu (kde nově dojde k napojení silnice K Amazonu na okružní křižovatku u MÚK):
 - propojení je oficiálně označeno jako stezka pro chodce a cyklisty, v oblasti mostu přes dálnici D6 je využitý nouzový chodník šířky cca 1,30 m mezi rubem svodidel a zábradlím s příkazem „Cyklisto, ved’ kolo“;
 - toto opatření je nutné vnímat jako dočasné provizorium v kontextu dosavadního vývoje, ale samo o sobě je spíše parodií na plnohodnotnou bezmotorovou infrastrukturu v rámci rozvoje území a (automobilového) komunikačního systému;
 - žádoucí je zahájit přípravu na vybudování nové lehké lávky v ose původní staré silnice, po jejím zprovoznění má zůstat stávající chodník a nouzový chodník jen jako doplňková pěší alternativa pro některé okrajové vazby.



K Amazonu – dokončení napojení na okružní křižovatku:

- v rámci dostavby nové komunikace, která propojí stávající silnici K Amazonu na okružní křižovatku v severní části MÚK s dálnicí D6, se s největší pravděpodobností opět nijak nepočítá se zohledněním pěší a cyklistické dopravy;
- klíčové je zajištění bezpečné možnosti překonat novou silnici mezi dvěma úseky staré severojižní silnice (Jeneč – Hostouň), tj. s krátkým souběhem účelové komunikace či stezky pro chodce a cyklisty a následným kolmým překonáním vozovky hlavní komunikace, pravděpodobně úrovně a optimálně s možností rozfázovat pohyb (vyčkávací prostor mezi oběma směry jízdy);
- silnice severním směrem musí být okamžikem zprovoznění přeložky fyzicky uzavřena pro motorový provoz obdobně jako jižním směrem, nesmí sloužit jako parkoviště kamionů.



Pražský okruh – dálnice D0 (SOKP) / stávající:

- stávající úsek Pražského okruhu propojující dálnici D5 a D7 (resp. Lipskou) byl zprovozněn na počátku 21. století a výrazně odlehčil zástavbě v oblasti Řep a Ruzyně;
- některá pěší a cyklistická propojení se podařilo vyřešit velmi obstojně (zejména v oblasti Zličína a Sobína) nebo dostatečně (v okolí Výzkumného ústavu);
- velmi nevhodně řešena je MÚK Evropská – K Letišti:
 - návrh řešil pouze technokratickým způsobem pěší dopravu, cyklistickou dopravu ignoroval (dodatečně byla o cca 10 let později doplněna cyklotrasa, po opravách povrchu s následnými alibistickými příkazy k sesednutí a vedení jízdního kola);
 - zcela vadná je základní koncepce MÚK z hlediska veřejných prostranství, kdy celé propojení ulic Evropská, Dmlovská a K Letišti a ni přístup do Divoké Šárky nejsou řešeny v souladu s městotvornými principy jako součást města, ale pouze utilitně jako automobilové komunikace v extravilánu bez čtení urbanistické logiky prostoru;
 - pěšky je tedy nutné chodit se ztraceným spádem schodišti či rampami po delší trase sociálně velmi nepřívětivým prostředím, na kole je možné sice projet společně s automobilovým provozem, ale bez jakýchkoli adekvátních opatření;
 - výhledově, např. v souvislosti s výstavbou terminálu VD u plánované stanice Dlouhá Míle, by bylo provést humanizující úpravy celého prostranství;
- zcela nevhodně je řešena MÚK s dálnicí D6, resp. Karlovarská – Na Hůrce:
 - byla zcela ignorována pěší i cyklistická doprava a veškeré dosavadní vazby zpřetrhány nebo zcela nevhodně transformovány a chybějící poptávané vazby nebyly doplněny;
 - byla zcela ignorována Poutní cesta do Hájků, která skrz území MÚK po staletí prochází;
 - byla zcela ignorována potřeba zachování a dotvoření vzájemného bezmotorového propojení cest od Hostovic (Peterkova Mlýna), zástavby Řep (od ulice K Mostku), retenční nádrže Jiviny i koridoru Karlovarské;
 - pro jízdu na kole je velmi nevhodný závlak ve směru do Prahy, který se ztraceným spádem a v neintuitivní stopě více než 2x prodlužuje trasu oproti opačnému směru;
 - v následujících letech je zejména žádoucí dodatečně zajistit ucelené propojení chráněné bezmotorové cestní (komunikační) sítě, a to pro dopravní i rekreační využití.



Pražský okruh – dálnice D0 (SOKP)

/ výhled (stavba 518 a 519 / Ruzyně – Suchdol – Březiněves):

- projekt nemá dosud ani EIA, časový harmonogram této varianty trasování PO je nejistý;
- v rámci dosavadní projektové přípravy byl na základě konzultací se zástupci KCD (Komise pro cyklistickou dopravu Rady hl. m. Prahy) cca v roce 2010 částečně upravován (obdobně a spolu s MÚK Aviatická) tak, a by byly zachovány klíčové příčné bezmotorové vazby přes dálnici zejména v oblasti nové MÚK s dálnicí D7 a v místě křížení stávajících cest a silnic;
- pro další vývoj projektu je žádoucí na tyto konzultace navázat a zajistit, aby v případě volby a realizace této trasy Pražského okruhu vznikly:
 - příčná mimoúrovňová křížení plnohodnotně propojující všechny stávající polní cesty a bezmotorové komunikace;
 - všechny silniční MÚK a křížení plnohodnotně zohledňující pěší i cyklistickou dopravu;
 - souvislá bezmotorová prostupnost území v souběhu s dálnicí v širším koridoru Pražského okruhu, zejména propojováním nově navrhovaných účelových komunikací a cest (vytvářených především pro zajištění zpřístupnění pozemků);
 - plnohodnotné komfortní propojení obou břehů Vltavy v rámci nového přemostění i jeho předpolí, a to v adekvátním standardu a s napojením širšího území (až po Březiněves).



Nové silniční propojení dálnic D7 a D8:

- tato prověřovaná silnice II. třídy v parametrech silnice I. třídy s mimoúrovňovými křižovatkami může z hlediska automobilového provozu výrazně odlehčit řadě přetížených historických silnic, nesmí však vytvářet nové bariéry pro chůzi a jízdu na kole;
- klíčové je zachování stávajících samostatných bezmotorových a klidných propojení, v rámci řešeného území především tři konkrétních vazeb:
 - v km 0,7 – navrhována přeložka, vhodní dílčí modifikace (viz dále)
 - v km 1,2 – žádoucí je propojení zachovat, nikoliv bez náhrady zrušit:
 - klíčové je především pro přímé (zejména pěší) propojení Černoviček a Razderny s oblastí železniční zastávky Tuchoměřice;
 - prodloužení chůze není o cca 600 m, ale min. o 800 m, což je cca 10 minut chůze navíc a prakticky dvojnásobné prodloužení celé trasy;
 - mimoúrovňové křížení lez řešit pouze pomocí lehké lávky (s niveletou cca 5,0 m), nikoliv nákladný přemostění (s niveletou cca 6,5 m);
 - na železniční trati dnes sice není pravidelný provoz osobní dopravy (jen sezónní cyklohráček), ale to je stav velmi přechodný a v následujících letech lze naopak očekávat rozvoj osobní dopravy (i s ohledem na rozvoj produkčních zón a pod.);
 - v km 2,2 – navrhováno komfortní přímé zachování pěší a cyklistické trasy ve stopě dnešní cesty (se zajišťkou pouze pro zemědělskou techniku), žádoucí je zachovat min. světlou výšku 2,50 m a šířku cca 4,00 m (3,0 + 2x 0,5 m) a maximálně zkrátit délku úseku podchodu, resp. podjezdu;
- klíčové je dále plnohodnotné řešení nových komunikací pro všechny uživatele, zejména v rámci křižovatek a s ohledem na rozvoj území, v rámci řešeného území především:
 - nová MÚK s dálnicí D7 v km 4 – souvislé stezky pro chodce a cyklisty propojující stávající i nové komunikace a cesty (naznačená podoba může být odlišná dle podrobnějšího prověření, ale návrhové propojení i přímé vazby je nutné zajistit);
 - propojení na silnici u Nových Středokluk (včetně) – v rámci vozovky zpevněné krajnice, vedle stezka nebo účelová komunikace (souběh může být přiměřeně volný a částečně využívat historickou cestu);
 - propojení na silnici u stávající (rušené) MÚK D7 v km 3 – v rámci vozovky zpevněné krajnice, v těsném souběhu stezka pro chodce (s možným cyklistickým provozem);
 - samotné silniční propojení má umožňovat jízdu na kole na zpevněné krajnici (bez dalších zvláštních opatření), která zde s ohledem na vztahy a vazby v území bude pravděpodobně jen doplňková (na př. oproti jiným úsekům mimo řešené území!).



Modernizace trati Praha-Ruzyně – Kladno

- ve stávající historické jednokolejné podobě a parametrech nepředstavuje železniční trať sama o sobě význačnou nepřekonatelnou bariéru (s výjimkou nedávných lokálních mimoúrovňových zásahů, viz na př. Jeneč / podjezd Průmyslová – MÚK s dálnicí D6);
- v rámci zdvoukolejnění, zvýšení provozní rychlosti a vzniku mimoúrovňových křížení však dosavadní projekt modernizace trati navrhuje na některých místech výrazná zhoršení prostupnosti území, kterým je žádoucí předejít a zachovat alespoň dosavadní standard prostupnosti území, případně jej naopak zlepšit;
- z hlediska příčných vazeb a křížení železniční trati:
 - zcela klíčové je zajištění křížení železniční trati a přímého bezbariérového pěšího a cyklistického propojení v ulici Lidická (při západním podchodu nové stanice Jeneč):
 - dosavadní návrh zcela ignoruje cyklistickou trasu a pěší vazbu řeší čistě utilitárně ve vztahu k přístupu na navrhované ostrovní nástupiště železniční stanice, nikoliv ve smyslu prostupnosti území a nezávisle fungující vazby ve veřejném prostoru;
 - jediná alternativa se stávajícím podjezdem trati je kromě násobného prodloužení trasy zcela nevhodná díky předchozímu ignorování bezmotorové dopravy při budování dálnice D6 a návazností (viz výše), nutnost vedení jízdního kola podchodem železniční stanice je s ohledem na několika kilometrovou bariéru dopravních staveb v okolí zcela neakceptovatelná;
 - podchod, resp. podjezd musí mít světlou výšku min. 2,5 m a světlou šířku umožňující bezproblémový průjezd na jízdním kole a průchod pěšky (samostatně cca 4,0 m, nutné prověřit další rozšíření či související úpravy, na př. přerozdělení prostupu, v souvislosti s požadavkem na přístup k ostrovnímu nástupišti);
 - bezbariérové rampy pro chůzi i jízdu na kole mají být umístěny v ulici Lidická při zachování přímého směrového vedení ve vazbě staré silnice (nežádoucí je směrové vychýlení mimo historický uliční koridor, nepřipustné pak prudké zalamování apod.), napojení schodiště pak ze strany v přímé vazbě k parkovištím, autobusu atd.;
 - velmi žádoucí je koncepční přepracování celého nově navrhovaného veřejného prostranství, viz též souběžnou drážní stezku;
 - velmi důležité je zachování pěšího a cyklistického propojení Jiráskova – Nádražní (Hostivice – Ruzyně) cca v historické stopě:
 - návrh tuto vazbu zcela ignoruje a bez náhrady přetíná, přitom alternativní trasy jsou výrazně delší, méně komfortní a neintuitivní, což je neakceptovatelné:
 - pěší trasa přes nový podchod ve stanici se prodlužuje o cca 0,5 – 1,0 km;
 - cyklistická trasa (nebo pěší mimo prostor železniční stanice) až o cca 1,5 km (za předpokladu dobudování nové komunikace severně podél trati);
 - nezbytné je zajistit křížení pro chůzi i jízdu na kole v odpovídajících parametrech, žádoucí je prověřit řešení mimoúrovňové i úrovňové (pozn.: od Jenče dále na Kladno je většina křížení komunikací i cest úrovňová s automatickým zabezpečením);



- v rámci návaznosti je žádoucí zajistit realizaci nebo alespoň připravenost pro bezmotorové napojení do ulice Okružní a bezkolizně vedenou stezku pro chodce a cyklisty mezi křížením (resp. stanicí) a vozovkou ulice Nádražní (zaslepený úsek ke hřbitovu) tak, aby pro chůzi či jízdu na kole nebylo nutné užít vozovku nově budované komunikace mezi okružní křižovatkou MÚK dálnice D6 a novým P+R;
- z hlediska souběžných vazeb s železniční tratí:
 - je žádoucí usilovat o souvislé chráněné, resp. klidné pěší a cyklistické propojení souběžně s železniční tratí v celé její délce mezi stanicemi Praha–Bubny a Kladno, s ohledem na prověřování v rámci navazujících území je to reálné (kombinací úseků s využitím původního drážního tělesa nebo těsném i volnějším souběhu);
 - velmi vhodný a potřebný je vznik drážní promenády (stezky) na rušené železniční trati Praha – Kladno na území obce Jeneč s přesahem do Hostovic:
 - stávající návrh modernizace počítá pouze s opuštěním drážního tělesa bez jeho dalšího využití, resp. v návaznosti na novou stanici Jeneč jej nevhodně využívá navrženými úpravami komunikací a parkovišť bez odpovídajícího řešení bezmotorové infrastruktury a koncepce veřejného prostranství, ze tří mostů dva využívá pro novou komunikaci a pěší a cyklistickou dopravu neřeší (resp. namísto automatického vytvoření stezky je pouze vyobrazena možnost doplnění chodníku, avšak za cenu víceprací s ohledem na řešení odvodnění komunikace a pod.);
 - využití opuštěného drážního tělesa pro vybudování zpevněného povrchu stezky výrazně zlepšit prostupnost území, která je s ohledem na navazující soukromé uzavřené areály dnes velmi problematická;
 - veřejná prostranství v návaznosti na stanici Jeneč je nutné již v návrhu transformovat tak, aby do nich byla bezmotorová doprava plnohodnotně zakomponována a podle kontextu v rámci logických celků řešena buď jako nedílná součást záměru (zejména není a kceptovatelné navrhovat novou obslužnou místní komunikaci s řešením pouze pro provoz vozidel, bez odpovídajících úprav pro chůzi atd.), resp. jako samostatné koordinované akce (jiného či stejného investora, zejména stezka v samostatné trase);
 - vhodné prověřit možnosti koordinace záměru a zřízení veřejné účelové bezmotorové komunikace souběžně s železniční tratí dále západním směrem (Jeneč – Pavlov) tam, kde již modernizovaná trať neopouští své historické těleso (např. s ohledem na způsob řešení staveništní dopravy, majetkoprávních vztahů apod.)
 - pěší a cyklistické propojení severně podél modernizované trati na území hl. m. Prahy mezi katastrem Hostovic a novou železniční stanicí Ruzyně:
 - forma stezky nebo účelové komunikace nebo jejich kombinace;
 - klíčové je zajištění prostupu pod dálnicí D6 v rámci stávajícího přemostění



Nová železniční trať Praha-Ruzyně – Letiště Václava Havla

- významná stavba, která zajistí kolejové propojení na letiště, ve svém zcela novém trasování na několika místech ovlivňuje podmínky pro prostupnost území;
- klíčové je zajištění souběhu i bezpečného a přímého mimoúrovňového křížení vybraných významných chráněných bezmotorových propojení;
- v návaznosti na modernizaci trati na Kladno (zejména v rámci rozpletu modernizované a nové trati) je žádoucí zajištění, resp. zachování co nejpřímějšího pěšího a cyklistického prostupu mezi retenční nádrží Jiviny a cestou kolem letiště Václava Havla (dnes polní cesta s nezabezpečeným železničním přejezdem), resp. souběžné trasy Ruzyně – Hostivice (optimálně s částečným využitím opouštěného drážního tělesa);
- další podněty (např. oblast nové stanice Dlouhá Míle apod.) jsou též ve studii „Dopravně-urbanistická analýza trasy příměstské železnice Praha – Letiště Václava Havla – Kladno vedené Prahou 6 a 7“ (objednatel MČ Praha 6 a 7, zhotovitel ateliér Alej, květen 2015), nebo v rámci Generelu pěší a cyklistické dopravy na území MČ Praha 6 (objednatel MČ Praha 6, zhotovitel Ing. arch. Tomáš Cach, 2016).



Vybrané trasy a propojení (všechna omezeně funkční či nefunkční kvůli bariérám)

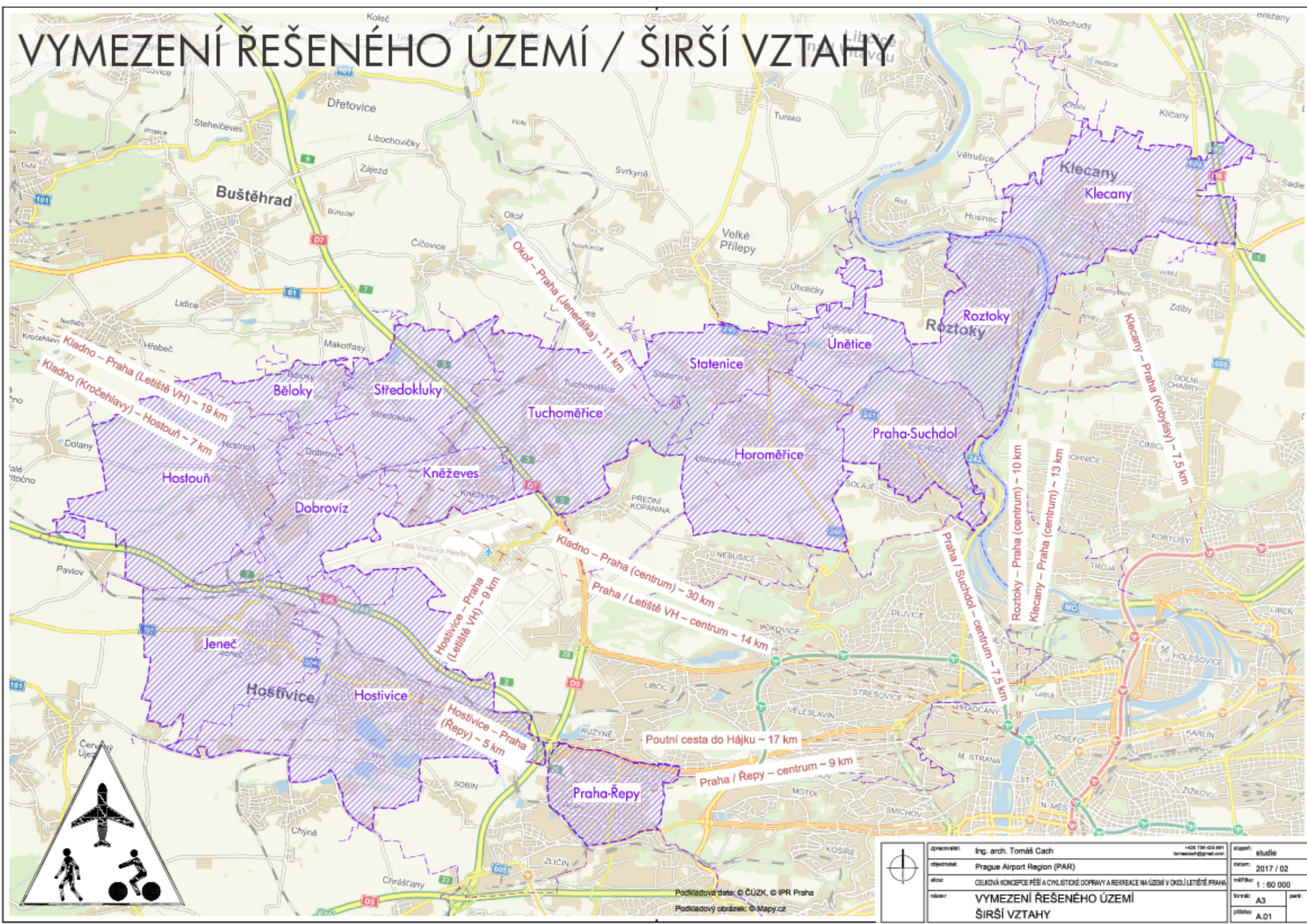
Dálková cyklistická propojení:

- **dálková „cykloturistická“ trasa EuroVelo 7**
 - součást evropské mezinárodní sítě EuroVelo
 - souběžné vedení cyklotrasy KČT č. 7 a cyklotrasy „Vltavská“
 - přednostně kontinuální vedení na pravém (východním) břehu Vltavy v celé délce
 - střednědobá provizorní přeložka trasy přes Klecany a Vodochody do doby vyřešení úseku Řež (lávka k žel. zastávce) – Na Dole (přívaz Māslovice – Libčičce nad Vltavou)
- **dálková „silniční“ – alternativní průjezdy k dálnicím (zejména pro silniční kola)**
 - D 6: Praha (Karlovarská) – Nové Strašecí – Karlovy Vary
 - D 7: Praha (Evropská) – Slaný – Loupy – Chomutov
 - D 8: Praha (Ústecká) – Veltrusy – Lovosice – Ústí nad Labem

Nadmístní významná pěší a cyklistická propojení:

- **Poutní cesta do Hájků**
 - turistické propojení mezi Strahovským klášteřem (oblastí Malovanky) a Hájkem
 - nutné odstranění kritických bariér, zejména prostup MÚK PO a D 6:
do té doby není ani možné souvislé vyznačení orientačního značení v terénu
 - postupné zlepšování stávajících úseků i vybudování nových s přeložkou trasy
- **cesty z Prahy na Okoř**
 - zlepšovat možnosti komfortního propojení bez kontaktu s automobilovou dopravou
 - z Divoké Šárky zejména: Purkrabský háj – Přední Kopanina – Tuchoměřice
 - z oblasti Nebušic a Jenerálky: Na Mlýnici – Svata Juliána – Tuchoměřice
 - a dále pak Tuchoměřice – Malé Čičovice – Okoř
 - pouze pro jízdu na kole zlepšovat podmínky i na přímější trase Jenerálka – Horoměřice – Státenice – Lichoceves – Okoř

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ / ŠIRŠÍ VZTAHY



zpracoval:	Ing. arch. Tomáš Cach	státní:	studie
objednatel:	Prague Airport Region (PAR)	datum:	2017 / 02
titulek:	CELKOVÁ KONCEPCE PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ DOPRAVY A REKREACE NA ÚZEMÍ V OKOLÍ LETIŠTĚ PRAHA	mřížka:	1 : 60 000
název:	VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ ŠIRŠÍ VZTAHY	formát:	A3
		příloha:	A.01

Podkladová data: © ČÚZK, © IPR Praha
Podkladový obrázek: © Mapy.cz

BARIÉRY

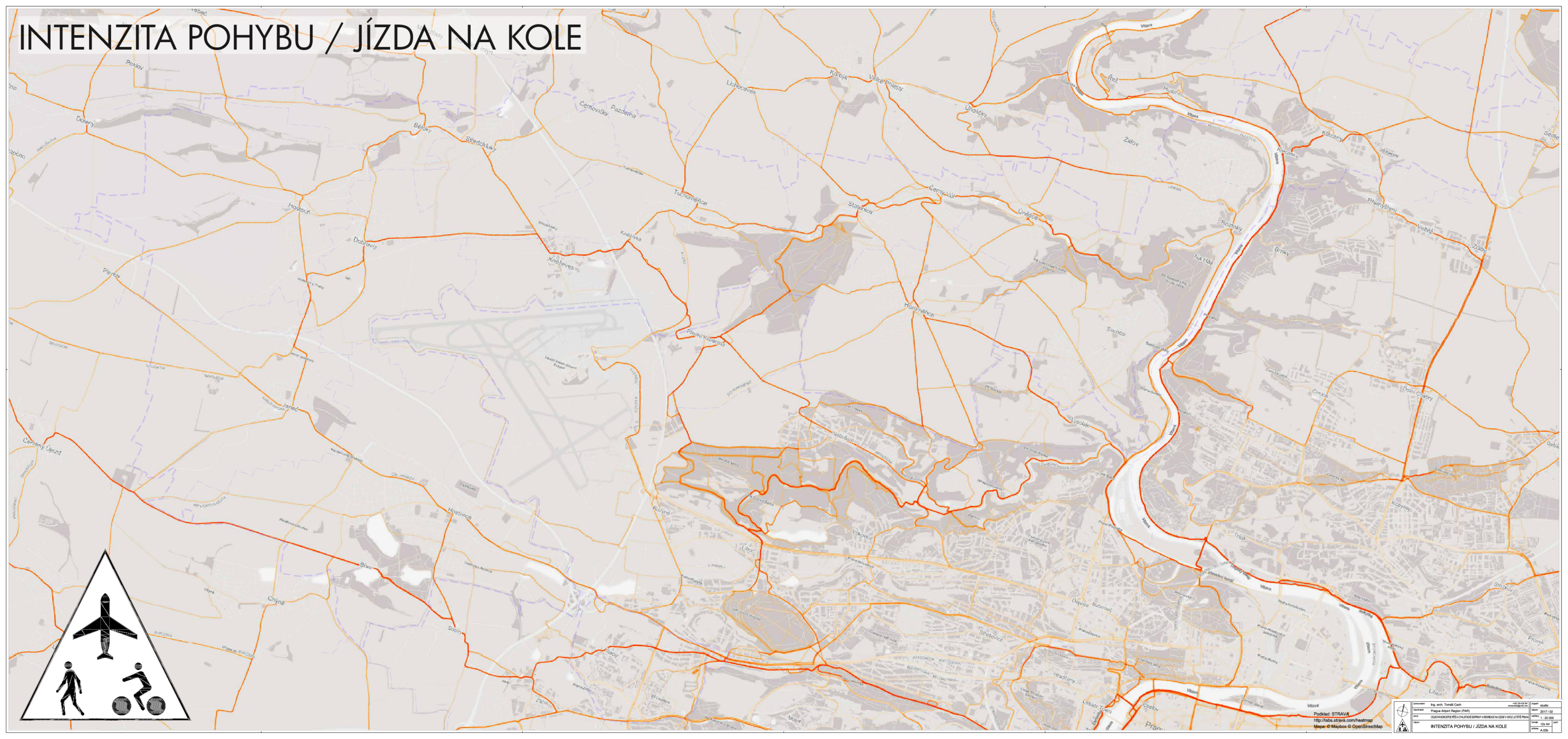


LEGENDA		BARIÉRY
	místo překonání bariéry – vyhovující	
	místo překonání bariéry – nevhovující	
	bariérové propojení (frekventovaná silnice)	
	bariéry liniové umělé (dálnice, železnice)	
	bariéry liniové přírodní (vodoteč atd.)	
	bariéry terénní (výrazné převýšení)	
	bariéra plošná umělá (nepřekonatelná)	
	bariéra plošná (potenciálně překonatelná)	
	hranice řešeného území	

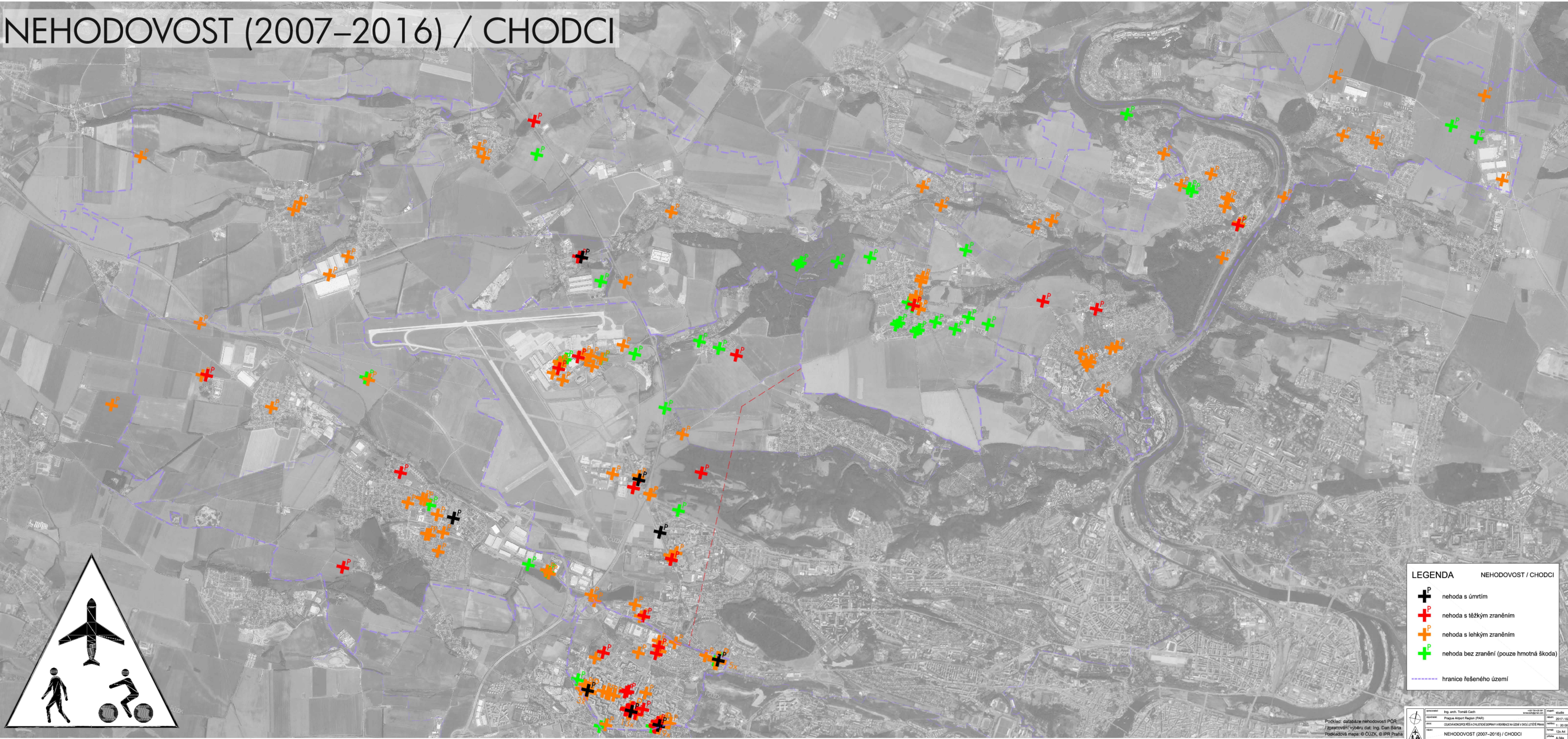
INTENZITA POHYBU / BĚH



INTENZITA POHYBU / JÍZDA NA KOLE



NEHODOVOST (2007–2016) / CHODCI



LEGENDA NEHODOVOST / CHODCI

- nehoda s úmrtím
- nehoda s těžkým zraněním
- nehoda s lehkým zraněním
- nehoda bez zranění (pouze hmotná škoda)
- hranice řešeného území

NEHODOVOST (2007–2016) / CYKLISTÉ



LEGENDA NEHODOVOST / CYKLISTÉ

- nehoda s úmrtím
- nehoda s těžkým zraněním
- nehoda s lehkým zraněním
- nehoda bez zranění (pouze hmotná škoda)
- hranice řešeného území

