

# Strategický plán rozvoje městské části Praha 14 pro období 2015 až 2025

## Generel dopravy – Analytická část

Název projektu: Strategické plánování a řízení v úřadu MČ Praha 14 v praxi  
Registrační číslo projektu: CZ.1.04/4.1.01/89.00087

## Obsah

A	Zadání dokumentace.....	1
A.1	Úvod a cíle dokumentace.....	1
A.1.1	Strategický plán rozvoje městské části Praha 14.....	1
A.1.2	Požadavky na obsahovou část Generelu dopravy .....	1
A.2	Postup prací, výchozí podklady .....	2
A.2.1	Postup prací.....	2
A.2.2	Dopravní průzkumy .....	2
A.2.3	Výchozí podklady .....	3
B	Demografické a územní údaje .....	4
B.1	Územní údaje .....	4
B.1.1	Územní členění.....	4
B.1.2	Katastrální části města.....	4
B.1.3	Základní sídelní jednotky města .....	5
B.2	Obyvatelstvo .....	6
B.2.1	Celkový počet obyvatel a jeho vývoj .....	6
B.2.2	Pohyb obyvatel.....	7
B.2.3	Struktura obyvatel dle pohlaví, věku a vzdělání .....	8
B.2.4	Koncentrace obyvatel.....	12
B.2.5	Demografická prognóza .....	12
C	Základní dopravní charakteristiky.....	24
C.1	Širší vztahy .....	24
C.1.1	Z pohledu hl. m. Prahy.....	24
C.1.2	Nadřazený komunikační systém.....	25
C.2	Pozemní komunikace v území, funkční zařazení.....	27
C.2.1	Rychlostní komunikace .....	27
C.2.2	Sběrné komunikace.....	28
C.3	Intenzity dopravy .....	30
C.4	Motorizace a automobilizace .....	33
C.5	Plánované stavební záměry na silniční síti .....	34
C.6	Dojíždění a vyjíždění obyvatel .....	35
C.6.1	Dojíždění do škol, dle katastrálních území.....	36
C.6.2	Dojíždění za prací, dle katastrálních území .....	38
C.7	Nehodovost .....	40

C.7.1	Nehodovost z pohledu hl. m. Prahy .....	40
C.7.2	Nehodovost v území MČ Praha 14 .....	42
C.7.3	Nehodovost cyklistů.....	56
C.7.4	Nehodovost chodců.....	57
D	Dopravní průzkumy a analýzy .....	60
D.1	Silniční síť .....	60
D.1.1	Křižovatkové průzkumy .....	60
D.1.2	Kapacitní posouzení křižovatek.....	75
D.2	Hromadná doprava osob .....	87
D.2.1	Pražská integrovaná doprava PID.....	87
D.2.2	Středočeská integrovaná doprava - SID.....	87
D.2.3	Současný stav dopravní obslužnosti území .....	88
D.2.4	Standardy obsaditelnosti.....	105
D.2.5	Docházková vzdálenost.....	105
D.2.6	Plánované významné záměry s vlivem na MHD ve sledované lokalitě .....	106
D.3	Doprava v klidu.....	108
D.3.1	Záchytná parkoviště P+R.....	108
D.3.2	Ostatní placená parkoviště, nezařazená do systému P+R.....	110
D.3.3	Parkoviště B+R.....	113
D.3.4	Významné cíle dopravy v klidu .....	114
D.3.5	Obytná území.....	121
D.3.6	Vyhodnocení odstavných stání v obytných oblastech .....	123
	Kyje - Hutě:.....	123
	Rajská zahrada.....	123
	Aloisov (Nad Rybníkem) .....	124
	Hloubětín sever .....	124
	Lehovec.....	125
	Starý Hloubětín .....	125
	Černý Most I.....	126
	Černý Most II a III (ČM II západ) .....	126
	Černý Most IV (ČM II střed) .....	127
	Aloisov (Tálinská) .....	127
	Jiráskova čtvrť .....	128
	Staré Kyje.....	128
	Za Horou.....	128

Hostavice.....	129
Jahodnice.....	129
D.4 Cyklistická doprava.....	130
D.4.1 Vnější podmínky pro cyklistickou dopravu .....	130
D.4.2 Stávající cyklotrasy, cyklostezky a jiné alternativní trasy.....	131
D.4.3 Zdroje a cíle cyklistické dopravy .....	136
D.4.4 Infrastruktura veřejné dopravy přístupná přepravě jízdních kol .....	139
D.4.5 Nadřazené záměry koncepce dopravy .....	140
D.4.6 Kritická a problémová místa .....	142
D.4.7 Plánované stavební záměry s vlivem na cyklistickou dopravu.....	144
D.5 Pěší doprava.....	145
D.5.1 Nadřazené záměry koncepce pěší dopravy.....	145
D.5.2 Stávající pěší trasy .....	147
D.5.3 Bariéry .....	148
D.5.4 Kritická a problémová místa .....	148
D.5.5 Plánované stavby s vlivem na pěší dopravu .....	150
E Souhrn a rekapitulace problémů, rizik a námětů.....	151
Silniční síť.....	151
Městská hromadná doprava .....	151
Doprava v klidu .....	151
Cyklistická doprava:.....	152
Pěší doprava:.....	152
Seznam grafických příloh analytické části.....	153
A.1) Komunikační síť MČ Praha 14.....	153
A.2) Plánované dopravně významné stavby .....	153
A.3) Kartogram intenzit dopravy, rok 2013.....	153
A.4) Kartogram intenzit vozidel MHD, rok 2013.....	153
A.5) Oblasti průzkumu dopravy v klidu .....	153
A.6) Síť stávajících cyklotras.....	153
A.7) Problémový výkres .....	153
Seznam obrázků .....	154
Seznam tabulek.....	155
Seznam grafů.....	156

## A Zadání dokumentace

### A.1 Úvod a cíle dokumentace

**Generel dopravy** je dílčí analýzou analytické části procesu přípravy strategického rozvojového plánu, jehož předmětem plnění je zpracování „**Návrhu Strategického plánu rozvoje městské části Praha 14 pro období 2015 až 2025 včetně akčního plánu pro období 2 let**“.

Generel dopravy je řešen v následujících etapách:

- 1) Analytická část
  - ✚ souhrn podkladů a rozbor stávajících podmínek na základě nově pořízených průzkumů
- 2) Koncept řešení (není součástí finálního výstupu)
  - ✚ rozpracované návrhy a zdůvodnění zvoleného řešení
- 3) Návrh řešení
  - ✚ hlavní část Generelu, podrobně rozpracované návrhy a zdůvodnění zvoleného řešení

#### A.1.1 Strategický plán rozvoje městské části Praha 14

Strategický plán městské části Praha 14 vytyčuje základní směry budoucího vývoje této městské části v období 2015-2025 a umožňuje vedení radnice komplexní identifikaci hlavního potenciálu rozvoje ve střednědobém období.

Socioekonomická analýza neboli profil území analyzuje vývoj a aktuální stav klíčových odvětví v městské části. Je výchozím dokumentem pro definování vlastní vize na příštích deset let.

Strategickým plánem přejímá Praha 14 základní principy procedur regionální politiky EU. Jedním z těchto základních principů je princip programování. Principem programování je soustředění pozornosti na dosažení střednědobých a dlouhodobých cílů zainteresovanými subjekty na vymezeném území. Ty jsou stanoveny v rozvojových dokumentech, jako je například strategický plán rozvoje.

Celá tvorba strategického plánu je výsledkem spolupráce Řídící skupiny a pěti pracovních skupin, složených ze zástupců města a zájmových organizací.

Strategický plán vychází z potřeb městské části jako územního celku a akceptuje hlavní směry rozvoje, priority a cíle vyšších územních celků a bude hlavním dokumentem MČ Praha 14 pro účast v jednotlivých programech vyhlášených EU nebo Českou republikou.

Tvorba tohoto dokumentu byla podpořena prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost z Evropského sociálního fondu.

#### A.1.2 Požadavky na obsahovou část Generelu dopravy

##### (Analýza, koncept řešení, návrh řešení)

Analýza stavu (kvalita + kapacita) dopravní sítě, dojíždění za prací a do škol, propojenosti (bus, vlak, P+R parkoviště, metro, tram), infrastruktury pro cyklistickou a pěší dopravu, statická doprava, nehodovost

Prognóza vývoje dopravy s ohledem na výstavbu v rozvojových územích MČ, a to jak bytových (Černý Most, Kyje- Hutě, Jahodnice, Kyje- Broumarská), tak produkčních (Hloubětín-Kolbenova, Českobrodská, Objízdna- Průmyslová-Nedokončená, obchodní zóna Černý Most)

Dopravní síť P14 (potřeby občanů, problémy se spojením, návrhy, podněty), samostatné zaměření na rozšíření tramvají v Ocelkové ulici, železniční zastávku Rajska zahrada, návaznosti vyvolané stavbami Pražského okruhu a Vysočanské radiály

Návrh řešení dopravy v klidu, pasport stání na místních komunikacích, parkoviště, obrátkovost, průzkum v jednotlivých a hromadných garážích, ve vnitroblocích, konkrétní rozpracování lokality Lehovce a Černý Most,

Specifikace kritických dopravních míst podle dat z průzkumu a to současná a budoucí (nové sídlištní útvary, potřebná dopravní spojení, zatížení křižovatek apod.)

Návrh možných řešení kritických míst v časovém rozlišení - střednědobé, dlouhodobé (v souladu s územním plánem)





Promítnutí sociologického průzkumu do potřeb obyvatel P 14 v oblasti MHD, osobní dopravy a cílové nákladní dopravy

Shrnutí výstupu směrem k vlastníkům či správcům dopravní infrastruktury, doporučení a podněty vůči orgánům a institucím ovlivňujících dopravní situaci na MČ Praha 14

Výkresová část doplňující plnění výše uvedených požadavků v rozsahu studie dle pasportu komunikací na území MČ P 14 rozšířeném o komunikace dle výhledového rozvoje výstavby v měřítku min. 1:1000 se zákresem kritických bodů dopravy, včetně zdůvodnění navrhovaných řešení, u rozpracovaných lokalit v měřítku min. 1:500. Křižovatky a řezy v měřítku min. 1:100.

## A.2 Postup prací, výchozí podklady

### A.2.1 Postup prací

-  inventarizace a hodnocení podkladů
-  provedení a vyhodnocení dopravních průzkumů
-  analýza současné dopravní situace
-  definování základních problémů a rizik

### A.2.2 Dopravní průzkumy

#### A.2.2.1 Poskytnuté jinými organizacemi

Křižovatkové průzkumy - Úsek dopravního inženýrství (TSK)

Průzkum rozpadu dopravy v oblasti Černý most (Helika)

Průzkumy obsazenosti spojů tramvajových a autobusových linek (ROPID)

#### A.2.2.2 Provedené zpracovatelem

Zpracování a analýza dat z průzkumů obsazenosti

Vypracování diagramů intenzit z křižovatkových průzkumů

Analýza prostorové dostupnosti zastávek MHD

Pasport stání v obytných oblastech

### A.2.3 Výchozí podklady

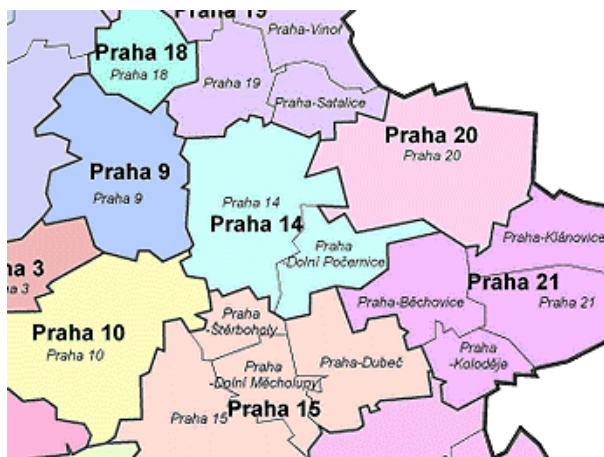
- ✓ Územní plán MČ Praha 14
- ✓ Územní plán Středočeského kraje
- ✓ Úvodní rozvaha o charakteru území pro Metropolitní plán
- ✓ Územně analytické podklady HMP
- ✓ Strategický plán MČ Praha 14
- ✓ Demografická studie a prognóza
- ✓ Studie dopravní prostupnosti oblasti Hutě-Hloubětín
- ✓ Územní studie Kyje-Hloubětín - část Doprava
- ✓ Pasport komunikací ve správě TSK formou programu Doprava
- ✓ Dopravně-inženýrské podklady ( ÚDI-TSK)
- ✓ Sčítání dopravy z roku 2010
- ✓ Veřejně prospěšné stavby vymezené v ÚP HMP
- ✓ Informace o stavbách pražského okruhu
- ✓ Informace poskytované organizací ROPID
- ✓ Analýza Integrace veřejné dopravy v Praze a Středoč. Kraji
- ✓ Regionální plán PID
- ✓ Studie proveditelnosti optimalizace trasy Lysá nad Labem - Praha - Vysočany (Rajská zahrada)
- ✓ Údaje o počtu bytových jednotek v sídelních jednotkách (SLDB 2011)
- ✓ Informace o parkovištích P+R (webový portál TSK)
- ✓ Koncepce cyklistické infrastruktury (IPR Praha)
- ✓ Plán opatření pro bezmotorovou dopravu na Praze 14 (Mojmír Kopečný)
- ✓ Rubrika Prahou 14 bez motoru - časopis 14
- ✓ Zásady rozvoje pěší dopravy IPR Praha

## B Demografické a územní údaje

### B.1 Územní údaje

#### B.1.1 Územní členění

Na území MČ Praha 14 se až do počátku 20. století nacházelo pouze několik samostatných historických obcí, z nichž nejvýznamnější jsou Staré Kyje s přilehlou vesnickou zástavbou Starý Hloubětín, jejíž historie spadá až do 13. století.



Obrázek 1 - Územní členění severovýchodní části Prahy

MČ Praha 14 se nachází v kraji Hlavní město Praha obklopeného po celém jeho obvodu Středočeským krajem. Co se týče sousedních městských částí, tak MČ Praha 14 sousedí na západě s MČ Praha 9, na severozápadě s MČ Praha 19, na severovýchodě s MČ Praha - Satalice, na východě s MČ Praha 20, na jihozápadě s MČ Praha 10, na jihu s MČ Praha - Štěrboholy a na jihovýchodě s MČ Praha - Dolní Počernice, Praha - Dubec a Praha Běchovice.

Z hlediska geomorfologie se MČ Praha 14 nachází na území systému „Hercynského“, provincie „Česká vysočina“, subprovincie „Poborounská soustava“, oblasti „Brdská oblast“, a celku „Pražská plošina“. Území je členité a rozděluje svým charakterem zájmové území. Od západu na východ územím prochází převážně zalesněný hřeben. Nadmořská výška se pohybuje od 210 m n. m. (údolí Rokytky) do 287 m n. m. (nejvyšší část hřebenu Tábor – Čihadla). Na zájmovém území se nacházejí chráněné území v podobě přírodních památek Pražský zlom, Cihelna v Bažantnici, V Pískovně, přírodního parku Klánovice – Čihadla a třech památných stromů.

#### B.1.2 Katastrální části města

##### Černý Most

Je nejmladší částí MČ Praha 14 pocházející převážně z druhé poloviny 20. století. Je tvořena pěti samostatnými obytnými soubory (Černý Most I-V) a rozsáhlými obchodními plochami situovanými v těsné blízkosti ulice Chlumecká a jejího křížení s Pražským okruhem, kdy právě ulice Chlumecká lokalitu rozděluje na dva zcela odlišné a samostatné celky, kdy lokalita na severní straně už spadá pod katastrální část Kyje.

## Hloubětín

Čtvrť Hloubětín bývala až do roku 1922 samostatnou obcí, přičemž její historie spadá až do 13. století. Do této katastrální části patří celá severozápadní část Prahy 14, čili obytná lokalita Hloubětín, část obytné lokality Kyje spolu se západní částí krajinné lokality Rokytka, západní obytná lokalita Hutě, produkční lokalita Kolbenova, rekreační část u Vysočanské radiály a krajinná lokalita Bažantnice. Západní část katastrální části spadá již pod MČ Praha 9.

## Kyje

Katastrální část Kyje se rozkládá od severu až po jihozápad Prahy 14. Spadá pod ní západní část produkční lokality Průmyslová – Českobrodská, západní část obytné lokality Jahodnice, střední část krajinné lokality Rokytka, stejnojmenná obytná lokalita Kyje, východní část obytné lokality Hloubětín, východní část obytné lokality Hutě a severní část produkční lokality Černý Most.

## Hostavice

Tato katastrální část zabírá jihovýchodní část Prahy 14 a nachází se na ní východní část obytné lokality Jahodnice, produkční lokalita východní část produkční lokality Průmyslová – Českobrodská, obytná lokalita Hostavice a východní část krajinné lokality Rokytka.

## Dolní Počernice

MČ Praha 14 vykonává některé působnosti i pro území městské části Praha - Dolní Počernice, které s Prahou 14 sousedí na jihovýchodní straně.

### B.1.3 Základní sídelní jednotky města

#### Černý Most

- Černý Most I
- Černý Most II - střed
- Černý Most II - východ
- Černý Most II - západ
- Čihalda

#### Hloubětín

- Bažantnice
- Hloubětín – Kolbenova
- Hloubětín – sever
- Hloubětín – Tábor – východ
- Lehovec
- Na hutích – západ
- Nad Bažantnicí
- Starý Hloubětín
- U hloubětínské vinice
- Za horou – východ

## Kyje

- Aloisov
- Horka
- Jahodnice – západ
- Kyje – jih
- Kyje – sever
- Kyje – u teplárny
- Kyje – západ
- Na hutích – Rajská zahrada
- Nad Aloisovem
- Staré Kyje
- U Černého Mostu – západ
- U Jahodnice – východ

## Hostavice

- Hostavice – střed
- Hostavice – U Rokytky
- Jahodnice – východ
- U Jahodnice - západ

## B.2 Obyvatelstvo

### B.2.1 Celkový počet obyvatel a jeho vývoj

K 31.12 2012 žilo na území MČ Praha 14 celkem **45 565 obyvatel**. Tento početní údaj, pocházející z Českého statistického úřadu, zahrnuje jak osoby hlášené k trvalému pobytu, tak také cizince s povolením k dlouhodobému pobytu.

Ze Sčítání lidu, bytů a domů z roku 2011 vyplývá, že v MČ Praha 14 skutečně „fakticky“ bydlí **47 025** obyvatel, tedy o 585 osob více (cca 1,2 %), než zde mělo hlášené trvalé bydliště či dlouhodobý pobyt v případě cizinců.

**Tabulka 1: Celkový počet obyvatel MČ Praha 14 dle jednotlivých zdrojů**

Zdroj dat	Celá MČ Praha 14	Z toho s hlášeným bydlištěm	Černý Most	Hloubětín – P14	Hostavice	Kyje
SLDB 2011, březen 2011	<b>47 025</b>	<b>46 440</b>	24 422	10 749	2 498	9 347
ČSÚ, 31.12.2012		<b>45 565</b>	24 681	9 777	2 431	8 676

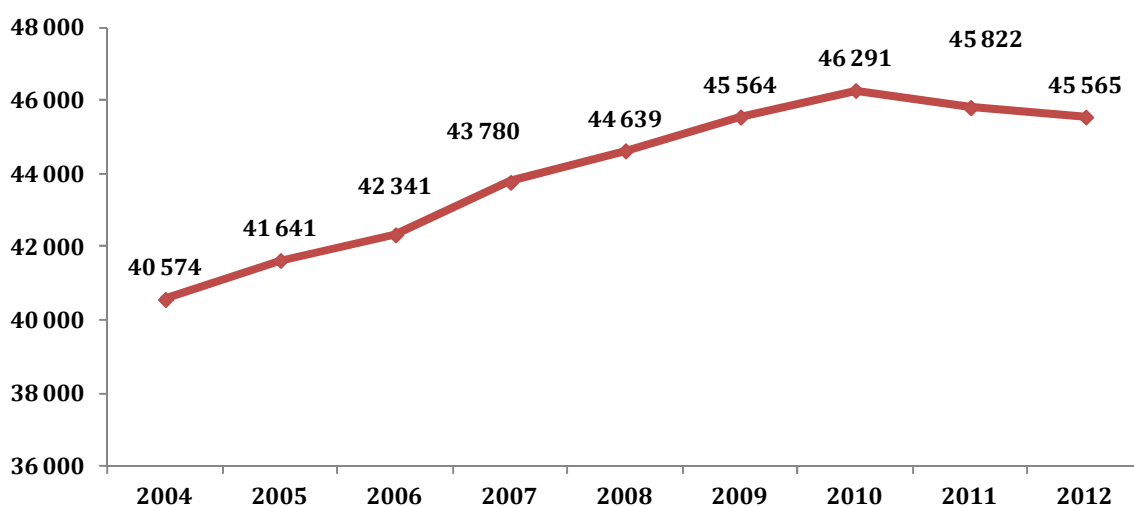
*Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011*

Více než polovina obyvatel MČ Praha 14 bydlí na Černém Mostě. Katastrální území Hloubětín – Praha 14 a Kyje jsou co do počtu obyvatel podobně zastoupeny. V obou katastrálních územích žije cca 10 tis. obyvatel. Nejméně obyvatel mají Hostavice – 2 431 obyvatel.

Obyvatelé MČ tvoří 3,65%<sup>1</sup> celkové pražské populace a řadí se tak na 12. místo z 22 správních obvodů. Největší je Praha 4 (10,94%), Praha 8 (8,96%), za nimi Prahy 6 (8,86%) a Praha 10 (8,75%) – tyto obvody překračují hranici sta tisíc obyvatel. Následují Prahy 5 a 11.

Nejdynamičtější vývoj obyvatelstva zaznamenala městská část Praha 14 v sedmdesátých letech 20. století, kdy zde probíhala mohutná sídlištní výstavba - zejména v oblasti Černého Mostu, Hloubětína a Hlohovce. V 90. letech dále dochází k dynamickému nárůstu počtu obyvatel související s dostavbou sídliště Černý Most II. V roce 1980 měla Praha 14 17 288 obyvatel, při sčítání lidu v roce 1991 měla 24 301, v roce 2001 - 36 778. Počet obyvatel stoupal až do roku 2010. V roce 2011 došlo k úbytku obyvatel, údaje ke konci roku 2012 mají sestupný charakter a data z ČSÚ za první pololetí roku 2013 udávají v Praze 14 počet obyvatel 45 471, tedy potvrzují sestup z roku 2012.

Graf 1: Vývoj obyvatelstva Prahy 14 mezi lety 2004 a 2012



Zdroj: Český statistický úřad, k 31. 12. příslušného roku

### B.2.2 Pohyb obyvatel

Jak již bylo řečeno, **přibýlo** dle statistiky ČSÚ od konce roku 2001 do konce roku 2012 v MČ Praha 14 **8 800 obyvatel**. Nárůst počtu obyvatel ovlivnilo nejvýrazněji stěhování, ačkoliv po celé sledované období populace MČ Praha 14 vykazovala kladné hodnoty přirozeného přírůstku. **Přírůstek stěhováním** se držel na relativně vysokých hodnotách s výjimkou roku 2006 již od počátku sledovaného období, a to až do roku 2007. **V roce 2007 zaznamenáváme vůbec nejvyšší přírůstek** počtu obyvatel městské části stěhováním (1 214 osob).

Intenzita plodnosti je v městské části Praha 14 srovnatelná s intenzitou plodnosti v celé České Republice (jak v ČR, tak v MČ Praha 14 byla v roce 2012 úhrnná plodnost 1,45 dítěte na jednu matku). Oproti Praze jako celku (úp = 1,38) byla intenzita plodnosti v MČ Praha 14 vyšší. To však platilo pouze pro poslední sledovaný rok. V minulých letech byla MČ Praha 14 svou intenzitou plodnosti blíže spíše celopražské úrovni.

<sup>1</sup> K 31. 12. 2012

**Tabulka 2: Pohyb obyvatel MČ Praha 14, 2001-2012**

Období	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek stěhováním	Celkový přírůstek	Stav 31.12.
2001	395	225	1 980	1 233	747	917	37 411
2002	393	263	2 302	1 473	829	959	38 370
2003	422	264	2 312	1 309	1 003	1 161	39 529
2004	460	267	2 309	1 456	853	1 046	40 574
2005	488	260	2 880	2 040	840	1 068	41 641
2006	525	261	3 196	2 760	436	700	42 341
2007	495	270	4 388	3 174	1 214	1 439	43 780
2008	570	251	3 347	2 807	540	859	44 639
2009	538	297	3 269	2 584	685	926	45 564
2010	545	271	3 081	2 626	455	729	46 291
2011	511	301	2 285	2 266	19	229	45 822
2012	552	312	2 096	2 593	-497	-257	45 565

Zdroj: ČSÚ

**Tabulka 3: Základní pohyb obyvatel v katastrálních územích MČ Praha 14 v roce 2012**

Katastrální území	Přirozený přírůstek	Přírůstek stěhováním	Celkový přírůstek	Přirozený přírůstek Na 1 000 obyvatel středního stavu	Přírůstek stěhováním Na 1 000 obyvatel středního stavu	Celkový přírůstek Na 1 000 obyvatel středního stavu
Černý Most	150	-371	-221	6	-15	-9
Hloubětín-Praha 14	-22	-121	-143	-2	-12	-15
Hostavice	32	98	130	14	41	55
Kyje	80	-103	-23	9	-12	-3

Zdroj: ČSÚ

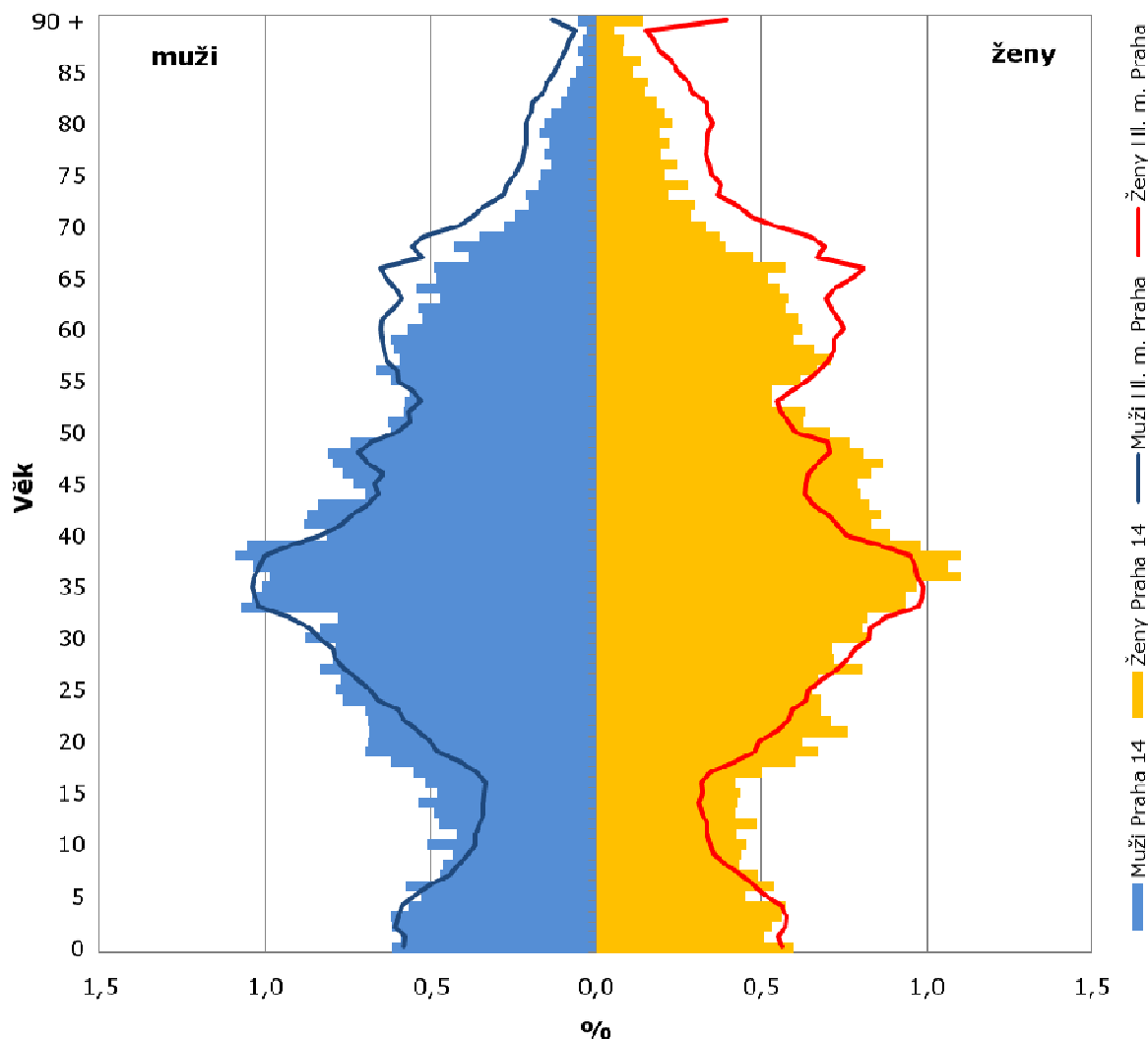
MČ Praha 14 jako celek zaznamenala během posledního sledovaného roku 2012 úbytek obyvatel. Tento úbytek sledujeme ve všech katastrálních územích městské části s výjimkou Hostavic, kde přibýlo během roku 2013 jak díky kladnému přirozenému přírůstku, tak díky kladnému migračnímu saldu, 130 obyvatel. Ostatní katastrální celky MČ Praha 14 měly v roce 2013 záporné migrační saldo, které na Černém Mostě i v Kyjích vysoce převyšovalo kladný přirozený přírůstek. Hloubětín, jako jediná lokalita vykazuje kromě záporného migračního salda i záporný přirozený přírůstek, tj. více lidí v roce 2012 zemřelo, než se narodilo (viz tabulka 8).

### B.2.3 Struktura obyvatel dle pohlaví, věku a vzdělání

**Počet mužů a žen** je mezi obyvateli MČ Praha 14 téměř **vyrovnaný**. Ženy tvoří 50,4 % obyvatel městské části. Ženy v populaci obvykle tvoří většinu, především kvůli delší naději dožití. Převaha

žen je tedy zřejmá zejména u seniorů ve věku nad 70 let. Naopak u nejmladší generace mají početně mírnou převahu muži nad ženami.

**Graf 2: Věková struktura obyvatel MČ Praha 14 a hl. m. Praha, k 31. 12. 2012**



*Zdroj: ČSÚ*

**Věková struktura obyvatelstva MČ Prahy 14 má v porovnání s věkovou strukturou obyvatel hlavního města Prahy několik odlišností:**

- Věková struktura obyvatel MČ Praha 14 **je výrazně mladší než v celé Praze**, a to zejména díky zvýšenému podílu dětské složky a mládeže ve věku 10-25 let. Jedná se pravděpodobně o děti rodičů, kteří se do městské části stěhovali během devadesátých let minulého století.
- Mladí lidé, kteří se do lokality stěhovali na počátku devadesátých let, dnes přispívají k relativně vyššímu počtu obyvatel MČ Praha 14 ve věku 35 – 60 let.
- Z výše uvedeného vyplývá, že počet seniorů starších 60 let je v MČ Praha 14 v současnosti výrazně nižší než v celé Praze.

- Podíl dětské složky do 5 let věku je v MČ Praha 14 v současnosti podobný jako v celé Praze.

Jak vyplývá z následující tabulky, MČ Praha 14 má stejný podíl dětské složky do 15 let jako Česká republika. V porovnání s hlavním městem Prahou je tento podíl pouze o jeden procentní bod vyšší. Naopak oproti hlavnímu městu i v České republice výrazně převažuje podíl obyvatelstva v produktivním věku (15-64 let). MČ Praha 14 má prozatím v porovnání s vyššími územními celky **relativně nízký podíl obyvatel v seniorském věku**. Na 100 dětí do 15 let zde připadá pouze 74 seniorů starších 65 let, zatímco celorepublikově a především pak v rámci celé Prahy tento poměr již výrazně přesahuje 100.

Tabulka 4: Srovnání věkového složení obyvatelstva, 2011/2012

Region	Obyvatelstvo ve věku			Celkem	% obyvatel ve věku			Index stáří
	0 – 14	15 – 64	65 a více		0 – 14	15 – 64	65 a více	
MČ Praha 14	6 946	33 512	5 107	45 565	15 %	74 %	11 %	74
Černý Most	3 990	18 935	1 427	24 352	16 %	78 %	6 %	36
Hloubětín	1 193	7 542	1 978	10 713	11 %	70 %	18 %	166
Hostavice	459	1 793	236	2 488	18 %	72 %	9 %	51
Kyje	1 234	7 144	940	9 318	13 %	77 %	10 %	76
Hl. m. Praha	170 253	856 494	220 033	1 246 780	14 %	69 %	18 %	129
ČR	1 560 296	7 188 211	1 767 618	10 516 125	15 %	68 %	17 %	113

Zdroj: ČSÚ, stav k 31. 12. 2012; katastrální území zdroj SLDB 2011

Pozn. Součty osob dle věku v katastrálních územních celcích se neshodují s celkovým počtem obyvatel MČ, jelikož každý je za jiné období a vychází z jiného zdroje dat.

### B.2.3.1 Věková struktura obyvatel dle návaznosti veřejných služeb

Pro účely komunitního plánování jsme rozdělili obyvatele nikoli do 5ti letých věkových skupin, ale do skupin dle návaznosti veřejných služeb. Toto rozdělení je užitečné zejména pro plánování dalšího rozvoje obce.

Z tabulky 3 je patrné, že v MČ Praha 14 žilo v roce 2012 ve věku do 3 let 1 575 dětí. Ve věku 3-6 let (mateřská škola) byl počet dětí 1 504, dětí školou povinných bylo 3 867, přičemž dětí ve věku docházky na 1. stupeň ZŠ bylo 2 190 a na 2. stupeň ZŠ, případně dojíždějících na víceletá gymnázia do jiných částí Prahy, bylo 1 677 dětí.

Seniorů nad 65 let v MČ Praha 14 žije přes 5100, z toho je více než 1 000 obyvatel starší 80 let.

Tabulka 5: Věkové složení obyvatelstva MČ Praha 14 dle návazných služeb

Věková skupina	Veřejná služba	celá MČ*	Černý Most	Hloubětín	Hostavice	Kyje
0-2		1 575	819	359	150	380
3-5	mateřská škola	1 504	785	262	128	274
6-10	1. stupeň ZŠ, dále zájmové aktivity a kroužky pro mladší žáky	2 190	1 274	315	128	338

11-14	2. stupeň ZŠ, víceletá gymnázia, dále zájmové aktivity a kroužky pro mládež	1 677	1 112	257	53	242
15-25	SŠ, VŠ	6 350	4 253	1 286	241	1 271
26-40	mateřská centra, návrat do práce	12 364	6 976	2 959	898	2 948
41-64		14 798	7 706	3 297	654	2 925
65-79	sociální služby pro seniory	4 027	1 214	1 468	178	763
80+	sociální služby pro seniory	1 080	213	510	58	177

Zdroj: ČSÚ, stav k 31. 12. 2012, za katastrální území SLDB 2011

Pozn. Součty osob dle věku za katastrální území se neshodují s celkovým počtem obyvatel uvedeným ve sloupci „celá MČ“, neboť údaje za celou MČ jsou z 31.12.2012, kdežto za katastrální území z března 2011.

### B.2.3.2 Vzdelanostní struktura obyvatel

MČ Praha 14 je v porovnání s vyšším územním celkem hl. městem Prahou **obcí s nižší vzdělanostní úrovní**. Tento rozdíl je strukturálně způsoben zejména nižším podílem vysokoškolsky vzdělaných obyvatel. Zatímco v hl. městě Praze byl v roce 2011 podíl vysokoškoláků na celkovém počtu obyvatel starších 15 let 26 %, v MČ Praha 14 to bylo jen 19 %. Naopak ve srovnání s celou Českou Republikou je vzdělanostní struktura MČ Praha 14 příznivější, a to jak pokud jde o složku vysokoškolsky vzdělaných obyvatel, tak o složku obyvatel s úplným středním vzděláním.

Tabulka 6: Nejvyšší dosažené vzdělání, obyvatelé starší 15 let, 2011

Vzdělání	MČ Praha 14	Černý Most	Hloubětín	Hostavice	Kyje	Hl. město Praha	ČR
Bez vzdělání	0 %	0%	0%	0%	0%	0 %	1 %
Základní vč. neukončeného	15 %	17%	15%	10%	13%	11 %	19 %
Střední vč. vyučení (bez maturity)	27 %	26%	30%	24%	25%	23 %	35 %
Úplné střední (s maturitou) a vyšší odborné vč. nástavbového	39 %	40%	36%	37%	40%	39 %	33 %
Vysokoškolské	19 %	17%	18%	30%	23%	26 %	13 %

Zdroj: ČSÚ – Sčítání lidu, domů a bytů 2011 (finální výsledky)

Mezi katastrálními územími panují zásadní rozdíly. **V Hostavicích je obyvatelstvo s nejvyšší vzdělanostní strukturou.** Téměř jedna třetina obyvatel měla v roce 2011 vysokoškolské vzdělání. Naopak lidí se základním vzděláním žilo v Hostavicích pouze 10 %. **Nejnižší podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel má Hloubětín (18 %) a Černý Most (17 %).** V těchto dvou lokalitách je naopak nejvyšší zastoupení obyvatel bez maturity, a sice 43 % obyvatel na Černém Mostě a 45 % obyvatel v Hloubětíně.

## B.2.4 Koncentrace obyvatel

Hustota osídlení je 3370 obyvatel/km<sup>2</sup> – Praha 14 tak dosahuje nižší hodnoty než je pražský průměr (2 513,2 obyv./ km<sup>2</sup>). Pro představu republikový průměr je 133,3 obyv./ km<sup>2</sup>.

Po Praze 13 se jen s nepatrně nižší hodnotou (méně než 1000 obyv./km<sup>2</sup>) řadí na 12. místo v Praze z 22 správních obvodů.

Nejnižší hustotu obyvatel mají Hostavice 1 230 obyvatel na km<sup>2</sup>. Následují Kyje s hustotou 1 525 obyvatel na km<sup>2</sup>, Hloubětín (2 603 obyv./ km<sup>2</sup>) a naprosto se vymykající Černý Most s hustotou mnohonásobně vyšší než ostatní katastrální celky (11 753 obyv./ km<sup>2</sup>).

**Tabulka 7: Hustota obyvatel MČ Praha 14 dle katastrálních území k 31. 12. 2012**

	Celá MČ Praha 14	Černý Most	Hloubětín - P14	Hostavice	Kyje	ČR, 2010	hl. město Praha, 2010
Hustota obyvatelstva Počet obyvatel/km <sup>2</sup>	3 370	11 753	2 603	1 230	1 525	133	2 534

*Zdroj: MČ Praha 14 – webová prezentace, ČSÚ*

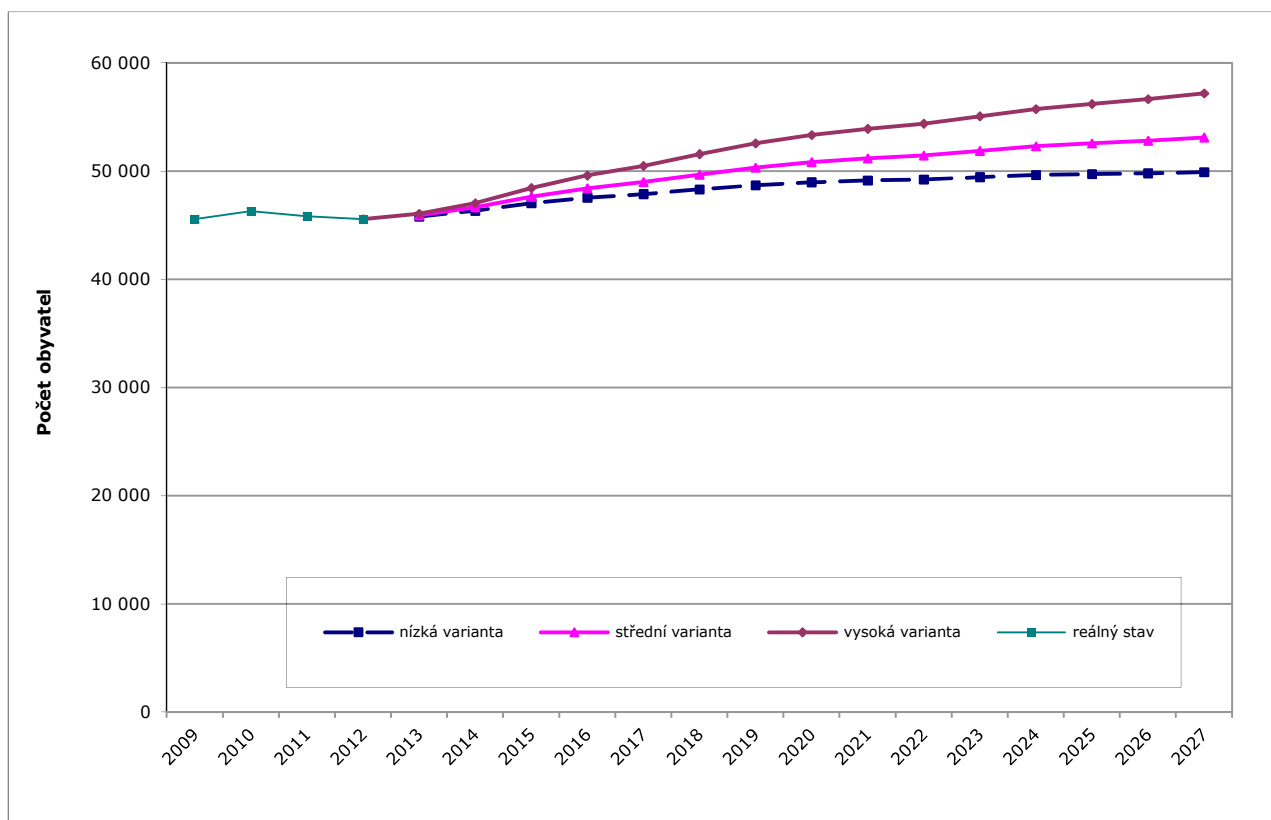
## B.2.5 Demografická prognóza

### B.2.5.1 Vývoj celkového počtu obyvatel do roku 2027

Na základě výše uvedených parametrů byl proveden modelový výpočet vývoje počtu a struktury obyvatel MČ Praha 14.

Pokud se naplní výše uvedené předpoklady, lze očekávat, že celkový počet obyvatel MČ Praha 14 se v roce 2027 bude pohybovat mezi 50 000 – 57 000 osob. Podle střední varianty prognózy bude činit celkový přírůstek obyvatel mezi lety 2012 a 2027 přibližně 7 500 osob. V minulosti, mezi lety 2001 – 2012 vzrostl počet obyvatel MČ Praha 14 o 8 100 osob, tzn. že celkový prognózovaný přírůstek je tedy v průměru na jeden rok o málo nižší, než bylo zaznamenáno v minulých dvanácti letech.

Graf 3: Vývoj počtu obyvatel MČ Praha 14 dle 3 prognostických modelů

**Popis modelů:**

**Nízká varianta** – počítá s úhrnnou plodností v hodnotě maximálně 1,4 dítěte na ženu. Zároveň předpokládá, že se zejména díky nové bytové výstavbě do MČ Praha 14 přistěhuje 1 836 nových obyvatel. Naděje dožití při narození bude růst jak u mužů, tak u žen. V roce 2027 dosáhne u mužů hodnoty 80,0 let a u žen hodnoty 84,6 let.

**Střední varianta** – počítá s mírným nárůstem úhrnné plodnosti z hodnoty 1,41 dítěte na jednu ženu až na 1,48 dítěte na jednu ženu v roce 2027. Zároveň předpokládá saldo migrace ve výši 4 440 osob. Naděje dožití se bude zvyšovat stejně jako v nízké variantě prognózy.

**Vysoká varianta** – počítá s nárůstem úhrnné plodnosti během prognózovaného období až na 1,6 dítěte na jednu ženu. Saldo migrace bude 7 250 osob. Naděje dožití se bude zvyšovat stejně jako v obou výše uvedených variantách prognózy.

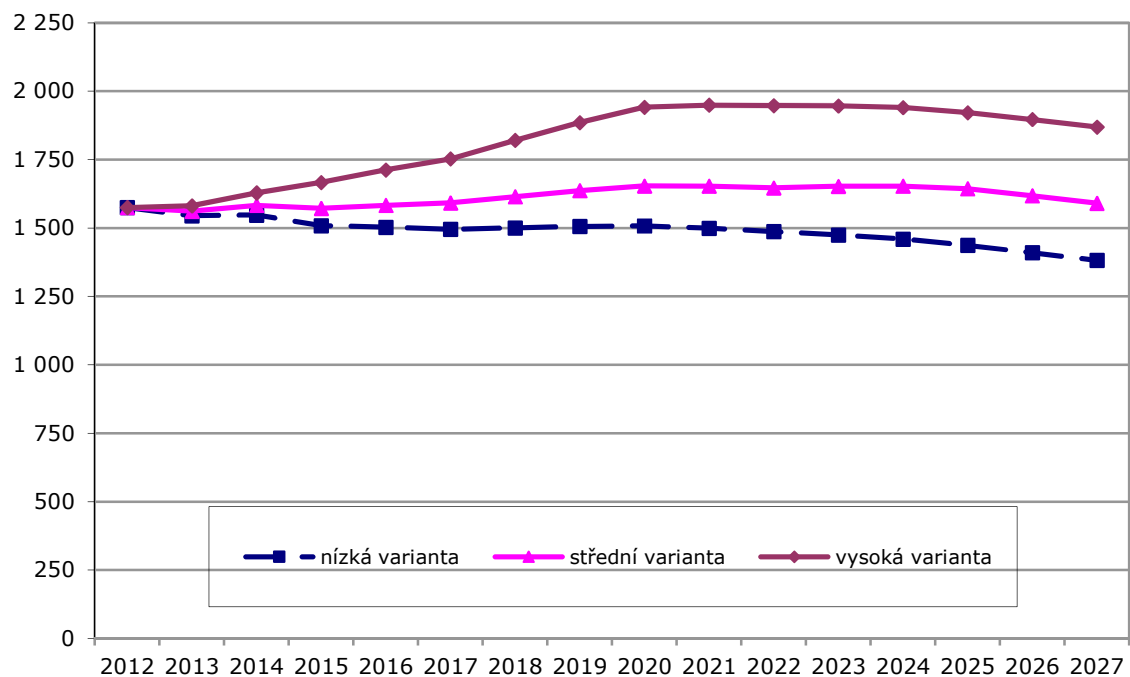
Zdůvodnění parametrů prognózy naleznete v předchozí kapitole.

**B.2.5.2 Prognóza počtu obyvatel v jednotlivých věkových skupinách**

Pokud se splní podmínky definované v předchozí kapitole, lze do roku 2027 očekávat následující zásadní demografické změny.

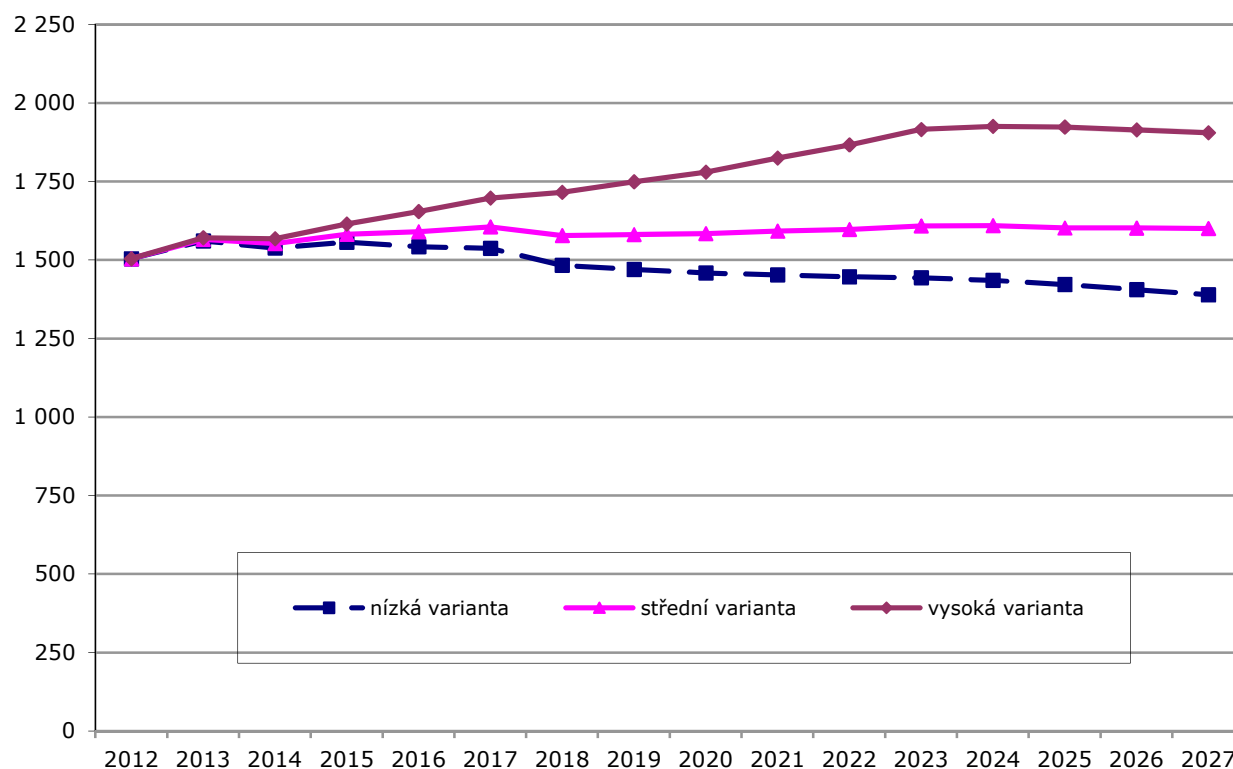
**Počet dětí ve věku 0 - 2 roky** bude kolísat okolo současné hodnoty 1 575 dětí až do roku 2015 (střední varianta). Od tohoto roku bude docházet k mírnému nárůstu s maximem v roce **2021, kdy lze očekávat cca 1 650** dětí v této věkové skupině. Poté očekáváme stagnaci a ke konci prognózovaného období mírný pokles.

Graf 4: Vývoj počtu dětí ve věku 0 - 2 roky podle 3 prognostických modelů



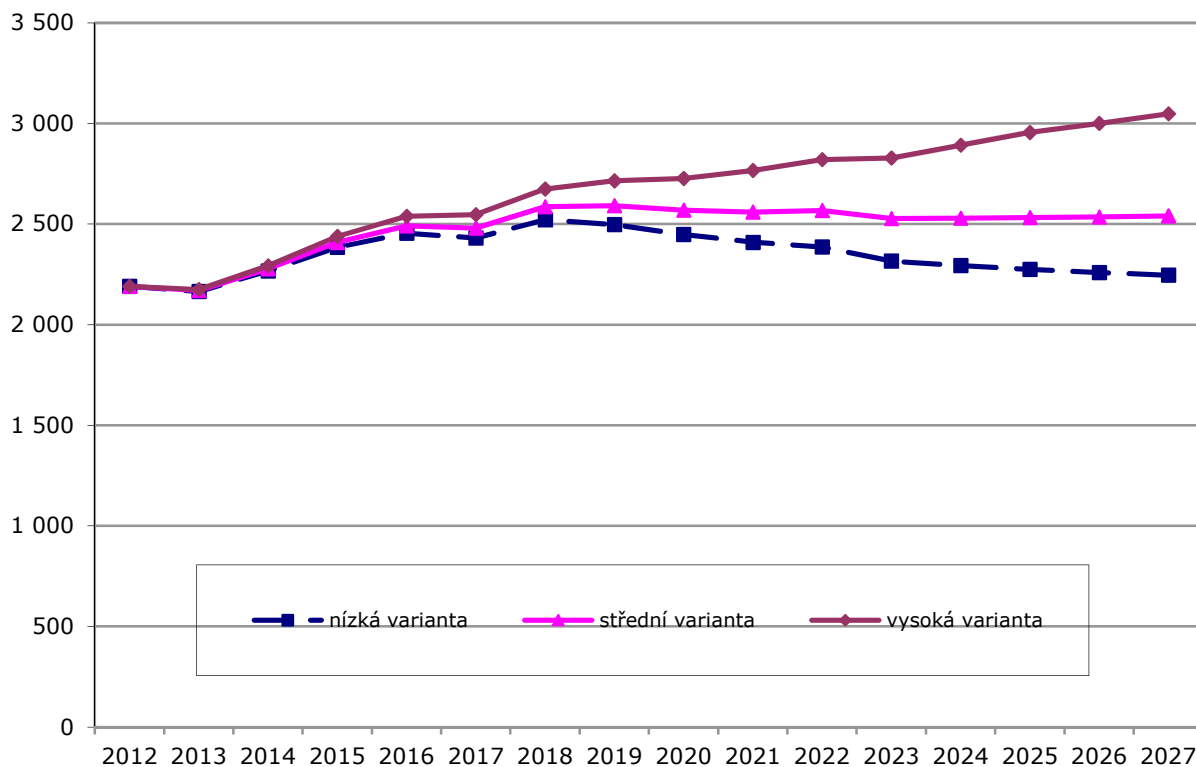
**Počet dětí ve věku 3 - 5 let**, tj. potenciálních žáků mateřských škol, bude od příštího roku mírně stoupat až do roku 2017, kdy bude v MČ Praha 14 žít přibližně 1 605 žáků ve věku docházky do mateřských škol. Počet takto starých dětí tedy vzroste oproti současnosti o 100 osob tj. přibližně o 7 %. Poté bude následovat stagnace.

**Graf 5: Vývoj počtu dětí ve věku 3 - 5 let podle 3 prognostických modelů**



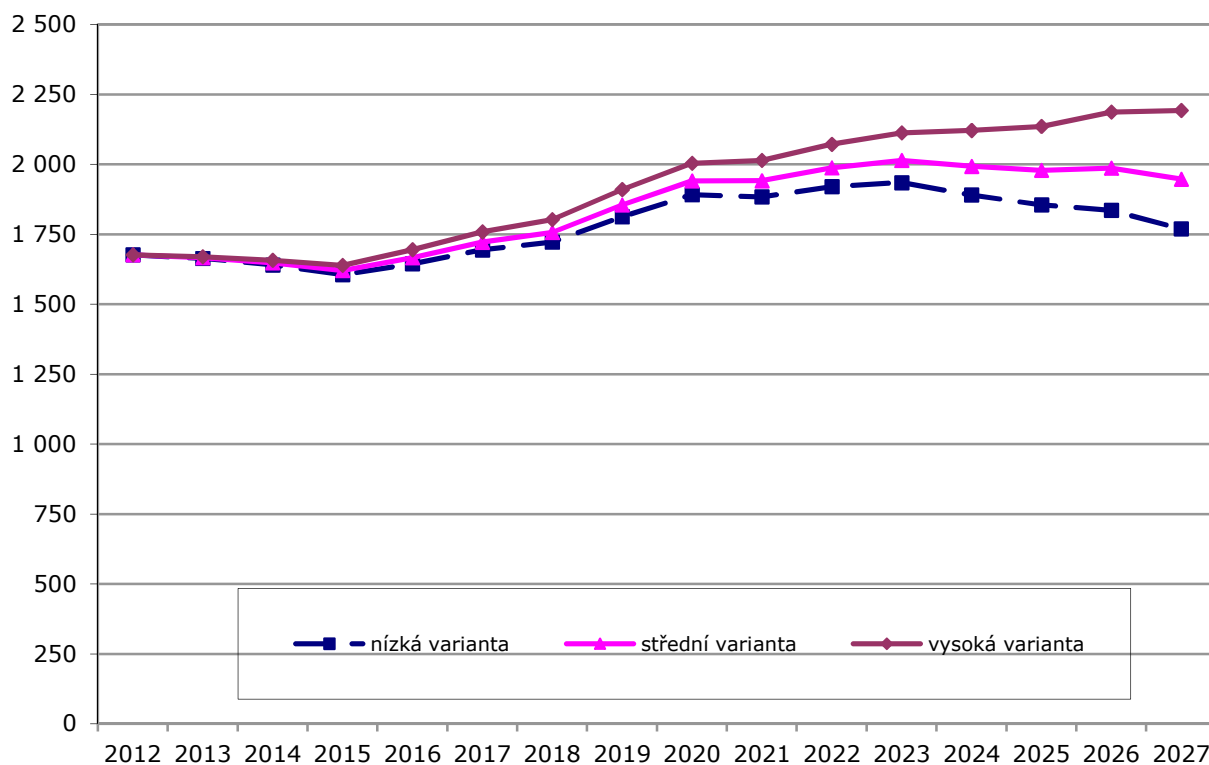
**Počet dětí ve věku prvního stupně základní školní docházky** výrazně poroste až do roku 2018. V příštích 5 letech se počet dětí ve věku 6-10 let zvýší o cca 400 osob. Následovat bude mírný pokles nebo stagnace až do konce sledovaného období, kdy by v MČ Praha 14 mělo žít cca 2 540 dětí ve věku 6-10 let, což je o cca 350 více než nyní.

**Graf 6: Vývoj počtu dětí ve věku 6-10 let podle 3 prognostických modelů**



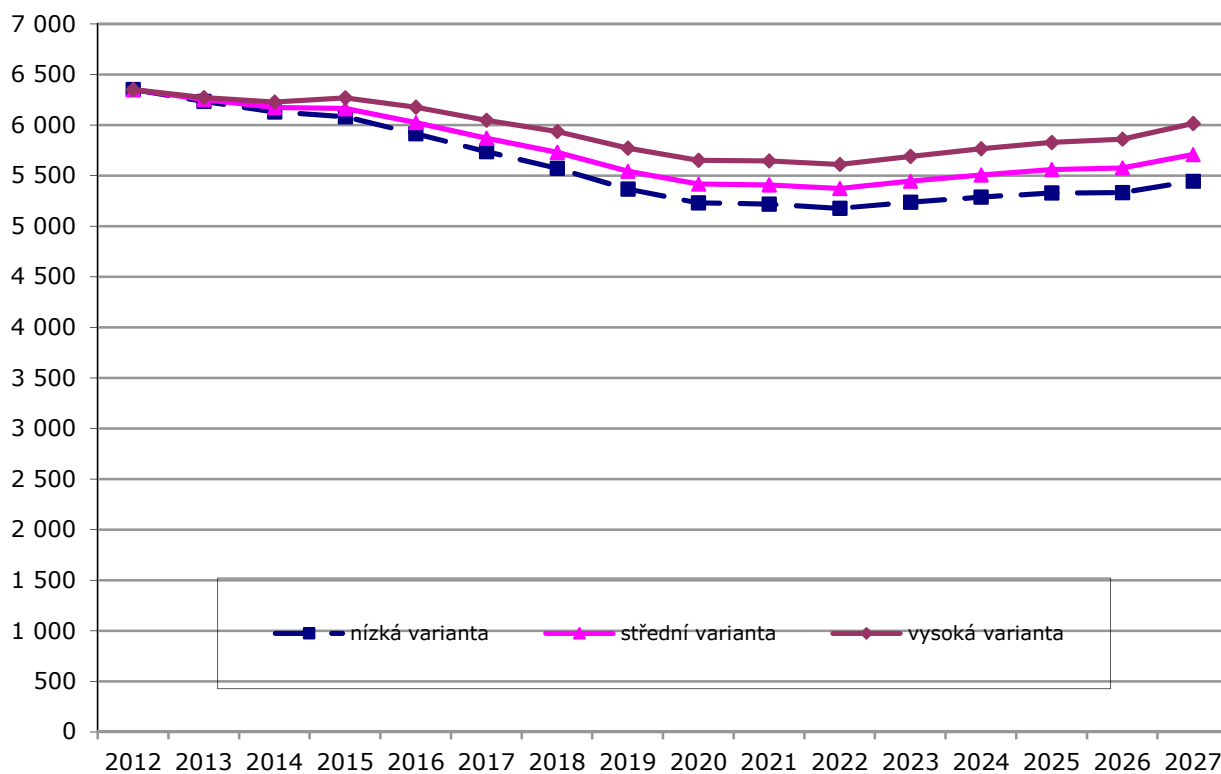
**Počet dětí ve věku druhého stupně ZŠ** bude v příštích dvou letech mírně klesat (v roce 2015 pokles cca o 60 osob oproti roku 2012). Poté dojde k masivnímu nárůstu až do roku 2023. V prognózovaném maximu v roce 2023 by mělo v MČ Praha 14 žít cca 2 014 dětí ve věku docházky na druhý stupeň ZŠ. Tento počet je oproti současnému stavu vyšší o 336 dětí. Následovat budou pouze mírné výkyvy a předpokládaný počet dětí ve věku 11-14 let v roce 2027 je cca 1 947.

**Graf 7: Vývoj počtu obyvatel 11 - 14 let podle 3 prognostických modelů**



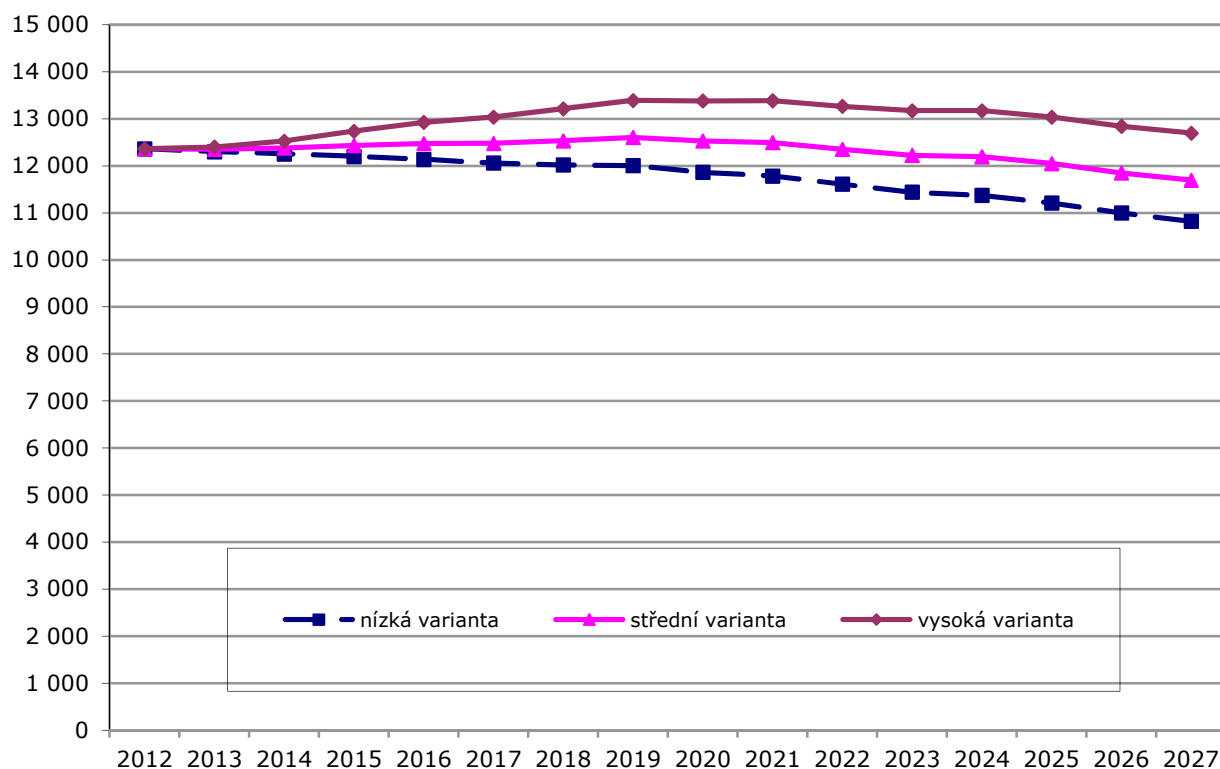
Počet obyvatel MČ Praha 14 **ve věku od 15 let do 25 let bude** v horizontu příštích 10 let klesat. Oproti současnému počtu (6 350 osob) dojde k poklesu téměř o 1 000 obyvatel této věkové skupiny, což představuje cca 15 % z původního počtu. Poté bude počet mladých v této věkové skupině mírně narůstat až na hodnotu 5 710 osob.

**Graf 8: Vývoj počtu obyvatel 15 - 25 let podle 3 prognostických modelů**



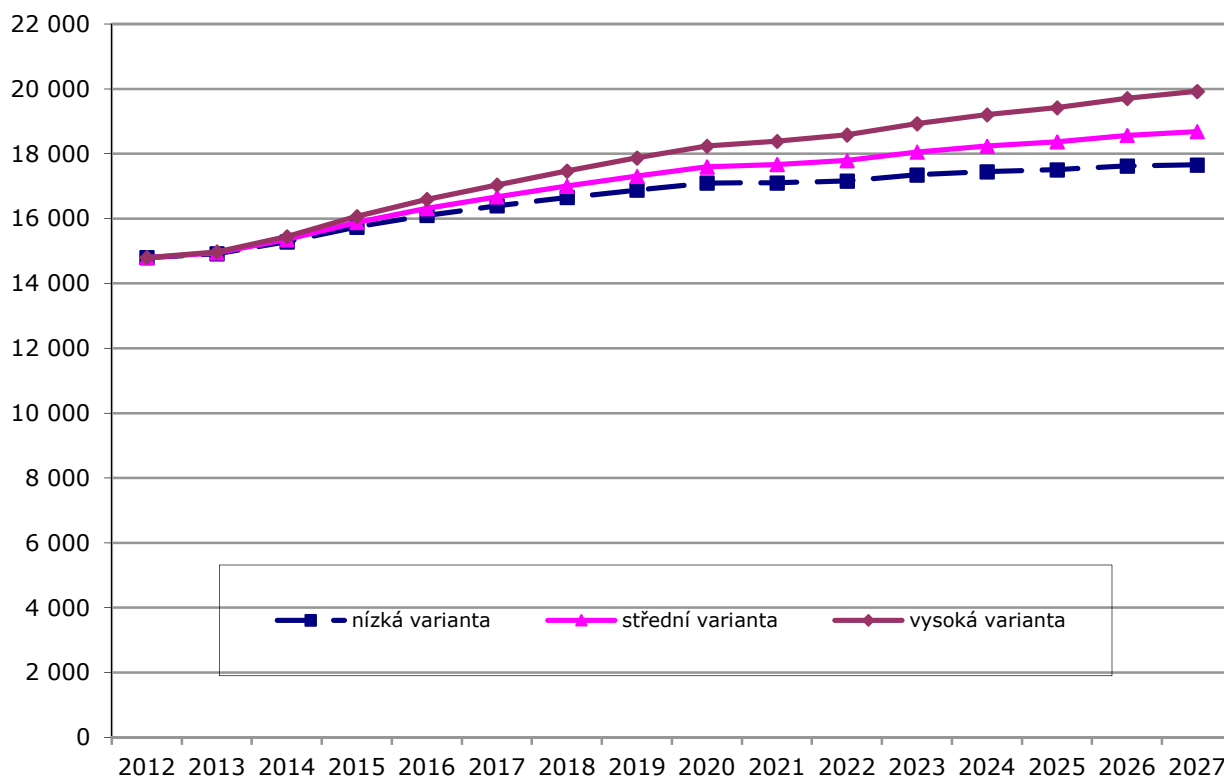
Počet obyvatel **ve věku 26 - 40 let** bude až do roku 2019 stagnovat nebo mírně růst (maximální navýšení oproti současné hodnotě (12 360 osob) bude 240 osob. Od roku 2020 dochází k trvalému poklesu až na počet 11 700 osob, tj. pokles o 660 osob oproti výchozímu stavu. V této věkové skupině se mísí dva protichůdné trendy, pokud jde o věkovou skladbu migračního salda. Zatímco mladší lidé do 30 let tvoří v této věkové kategorii tzv. „přliv“ do MČ Praha 14, starší lidé nad 35 let naopak vykazují převážně záporné hodnoty migračního salda. To je jeden z důvodů, proč nedochází k početnímu nárůstu osob v této věkové kategorii, přestože se jedná o věkovou skupinu obyvatel, kteří se pravděpodobně budou stěhovat do budoucích nově postavených bytů.

**Graf 9: Vývoj počtu obyvatel 26 - 40 let podle 3 prognostických modelů**



V této věkové kategorii se již zjevně projevuje stárnutí populace MČ Praha 14. Dochází totiž ke stárnutí obyvatel věkových kategorií, které jsou v současnosti v MČ Praha 14 nejvíce zastoupeny (věk 30-40 let, viz graf 1 „Věková struktura obyvatel“). U věkové skupiny 41 - 64 let tak lze očekávat trvalý nárůst ze současných 14 800 až na 18 700 obyvatel v tomto věku v roce 2027. Počet obyvatel v pozdním produktivním věku tak vzroste o více než jednu čtvrtinu.

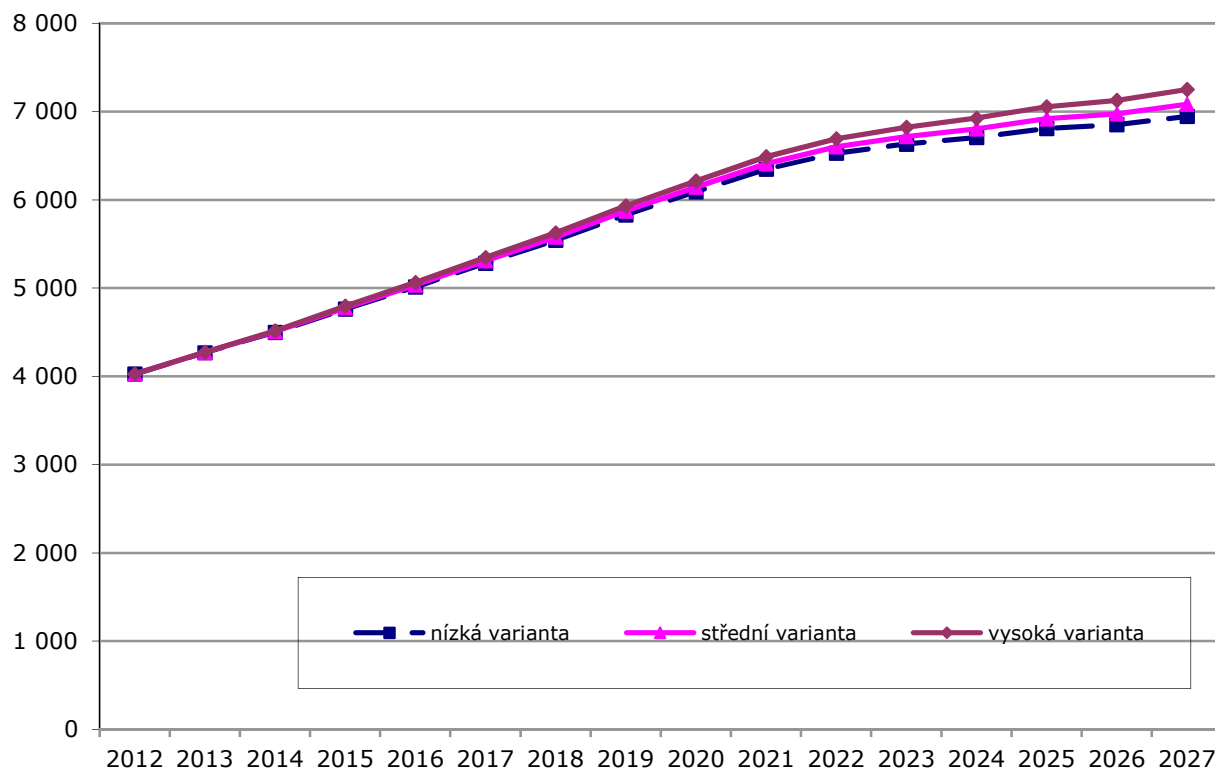
**Graf 10: Vývoj počtu obyvatel 41 - 64 let podle 3 prognostických modelů**



Počet **seniorů** intenzivně poroste. Ze stávajících cca. 4 000 osob ve věku 65 - 79 let jich bude v roce 2027 v Praze 14 bydlet více než 7 000.

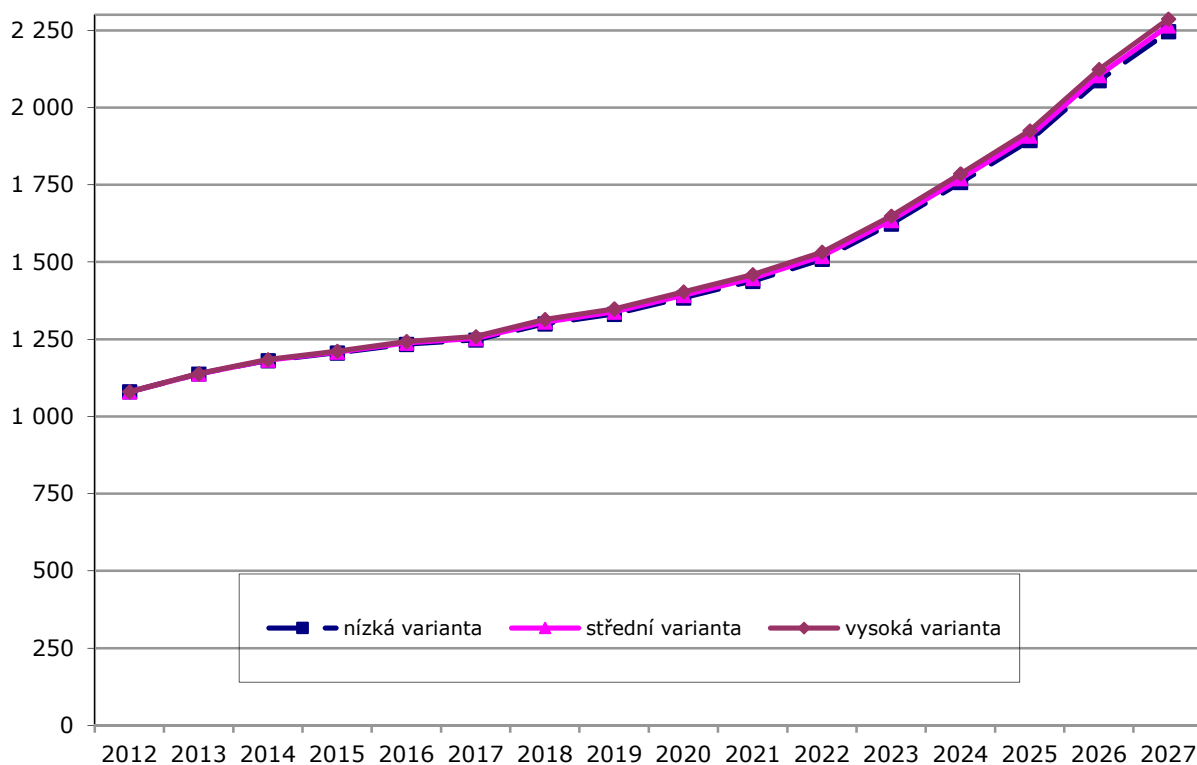
Vysoký nárůst počtu seniorů bude mít významný vliv na požadavky v oblasti zdravotnictví, sociálních služeb a bezbariérovosti.

**Graf 11: Vývoj počtu obyvatel 65 - 79 let podle 3 prognostických modelů**



Výrazný nárůst lze očekávat také ve věkové skupině 80 a více let. Počet **starších seniorů** se v průběhu následujících 15 let **více než zdvojnásobí** ze současných 1 100 na 2 260 občanů v tomto věku.

Graf 12: Vývoj počtu obyvatel starších 80 let podle 3 prognostických modelů



**B.2.5.3 Shrnutí hlavních výsledků prognózy počtu obyvatel**

Výše popsané změny a trendy budou mít s největší pravděpodobností dopady, které charakterizujeme ve druhém sloupci tabulky:

**Tabulka 8: Očekávané demografické trendy v MČ Praha 14 a pravděpodobné dopady**

Věková skupina	Demografický trend	Pravděpodobné dopady
<b>Všichni</b>	Nárůst je intenzitou jen o málo nižší než v minulých deseti letech, a sice ze současných 45,5 tis. na 53 tis osob.	
<b>0 - 2 roky</b>	do roku 2020 mírný nárůst cca o 80 dětí. Pokud by platila vysoká varianta prognózy s vyšší úhrnnou plodností, pak by byl nárůst v tomto věku výraznější, a sice o 430 osob. Od roku 2020 očekáváme stagnaci nebo mírný pokles.	– zpočátku zřejmě mírný nárůst poptávky po službách (ve střední variantě o 5 %) pro rodiny s malými dětmi (mateřská centra, programy pro matky na RD,...). Stále se rodí okolo 500-560 dětí ročně (střední varianta) případně 550-650 dětí ročně (vysoká varianta), následně dlouhodobý pokles
<b>3 - 5 let</b>	V následujících čtyřech letech mírné zvýšení cca o 100 osob. Poté stagnace po celé prognózované období. V případě vysoké varianty nárůst o 400 osob do roku 2025.	– zvýší se poptávka po MŠ
<b>6 - 14 let</b>	růst počtu dětí školou povinných ze současných 3 870 na cca 4 550 v roce 2022, následuje stagnace a mírný pokles na hodnotu 4 490 v roce 2027	– stávající kapacita ZŠ jako celek je v MČ Praha 14 dostačující až do konce prognózovaného období. – zásadní bude rozložení přírůstku obyvatel v jednotlivých lokalitách městské části, jelikož volné kapacity základních škol jsou velmi nerovnoměrně rozloženy. – rostoucí poptávka po volnočasových aktivitách, kroužcích a sportovním vyžití pro školní děti
<b>15 - 25 let</b>	Pokles počtu mladistvých ve všech třech variantách prognózy až do roku 2022. Poté mírný nárůst, který však ani v roce 2027 nedosáhne současných hodnot.	– mírné omezení poptávky zábavy pro mladistvé a následně od roku 2022 její mírné oživení.
<b>26 - 40 let</b>	V prvních 10 letech prognózy stagnace okolo 11 700 osob. Od roku 2022 mírný pokles.	– poptávka po službách pro rodiny s dětmi (mateřská centra, nekuřácké restaurace, hlídání dětí aj.) bude na podobné úrovni jako v současnosti.
<b>41 - 64 let</b>	trvalý nárůst o více než jednu čtvrtinu ze současných 14,7 tis. na cca 18,7 tis. občanů v roce 2027	
<b>65 - 79 let</b>	vysoký nárůst počtu seniorů ze současných 4 tis. na téměř 7 tis. v roce 2027	– výrazné zvýšení poptávky především po terénních sociálních službách – poptávka po zdravotních službách
<b>80 a více let</b>	Dojde ke zdvojnásobení počtu starších seniorů ze současných 1 100 na cca 2 200 v roce 2027	– rostoucí poptávka po terénních i pobytových sociálních službách – poptávka po zdravotních službách – rostoucí požadavky kladené na dostupnost veřejných míst a bezbariérovost

## C Základní dopravní charakteristiky

### C.1 Širší vztahy

#### C.1.1 Z pohledu hl. m. Prahy

Praha je významnou křižovatkou silniční sítě České republiky, značný význam má i v evropském kontextu. Uspořádání silniční a dálniční sítě v Čechách se vyznačuje historickým radiálním založením hlavních tras vedoucích z jednotlivých směrů k hlavnímu městu. Do Prahy směřují dálnice D1, D5, D8, D11, rychlostní silnice R4, R6, R7, R10, silnice I. třídy I/2, I/9, I/12 a další silnice II. a III. třídy.

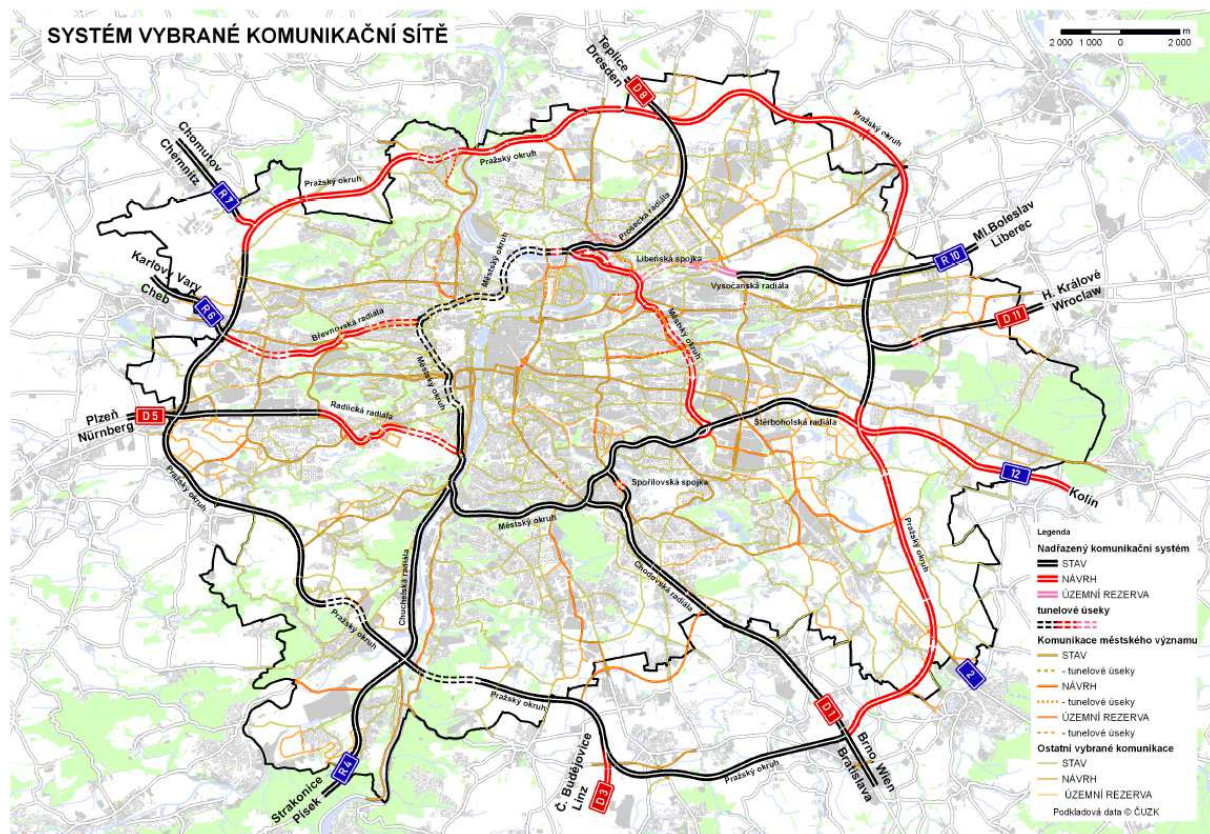
V průběhu posledních patnácti let došlo k razantnímu nárůstu automobilové dopravy, počtu automobilů a nárůstu intenzit na komunikacích hlavního města. V roce 1990 činil dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti v Praze 7,3 mil. vozokm/den, v roce 2000 byl dopravní výkon v Praze 16,6 mil. vozokm/den, v roce 2008 dopravní výkon na komunikační síti města již dosáhl 21 mil. vozokm/den. Podíl osobních automobilů činí cca 90 %.

V průměru se automobilový provoz v roce 2008 ve srovnání s rokem 1990 na celé komunikační síti zvýšil o 188 % (tj. takřka na trojnásobek). Ve vnějším pásmu města, tj. na vstupech hlavních silnic a dálnic do města, přijíždělo v roce 2008 denně do Prahy 3,6krát více vozidel (tj. o 260 % více), ve středním pásmu města se provoz zvýšil trojnásobně až čtyřnásobně, do oblasti rozšířeného celoměstského centra města vjíždělo o 32 % automobilů více.

Přetížení komunikační sítě má v Praze v současné době již plošný charakter; za přetíženou lze považovat celou oblast rozšířeného celoměstského centra. Stávající komunikační systém, utvářený přirozeným historickým vývojem města na mnoha místech nevyhovuje, ani nemůže vyhovovat současným dopravním nárokům. Absence uceleného nadřazeného komunikačního systému, především absence velké části Pražského okruhu se negativně projevuje zejména v urbanizovaném území města. Řada komunikací v Praze převádí v nevhodných podmínkách tranzitní dopravu, automobilovým provozem jsou nežádoucím způsobem značně zatíženy mnohé úseky komunikační sítě v kontaktu s obytnou zástavbou.

Navržená koncepce nadřazeného komunikačního systému v Praze je stanovena na principu dvou okruhů, sedmi radiál a dvou spojek. Oba okruhy - Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) vedený převážně na okraji hlavního města a zčásti i mimo něj a Městský okruh probíhající uvnitř Prahy - propojí ve výhledu sedm radiál - Chodovská, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Prosecká, Vysočanská a Štěrboholská, které doplní Libeňská a Spořilovská spojka. Západní úsek Vysočanské radiály a přeložka části Prosecké radiály jsou vymezeny v podobě územní rezervy do výhledu.

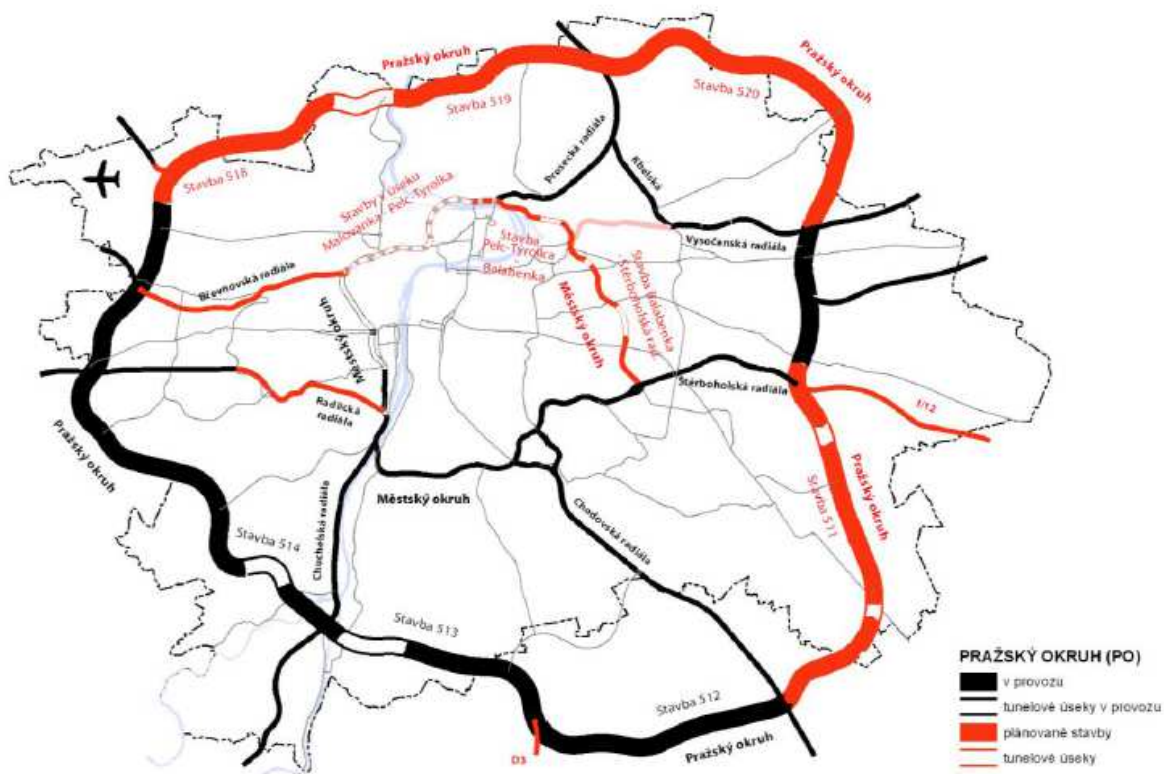
## C.1.2 Nadřazený komunikační systém



Obrázek 2 - Systém vybrané komunikační sítě

### C.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)

Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy – SOKP) převede vůči Praze tranzitní dopravu na její okraj, rozvede vnější zdrojovou a cílovou dopravu po obvodě města, umožní realizaci velké části vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy a přispěje k řešení kritické situace na stávající komunikační síti hlavního města přetížené vnitroměstskou i tranzitní automobilovou dopravou.

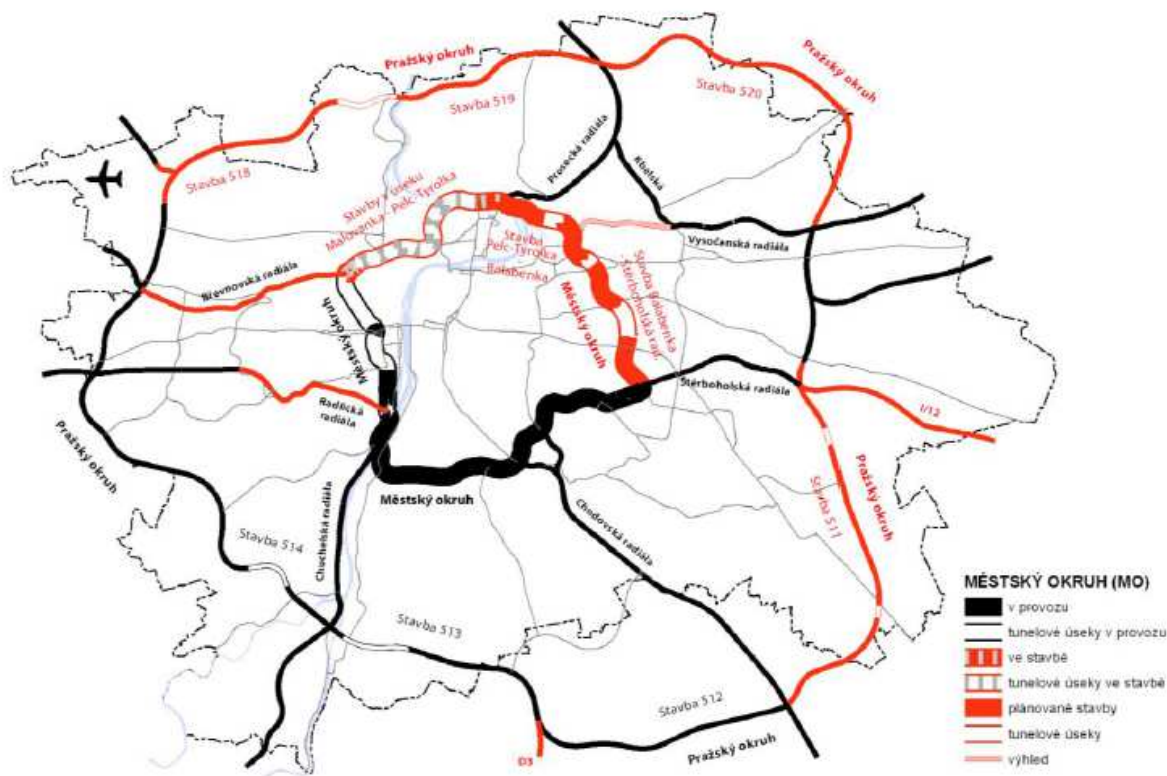


Obrázek 3 - Pražský okruh

Pražský okruh patří k nejdůležitějším prvkům nadřazeného komunikačního systému hlavního města. Na okraji Prahy a zčásti v přilehlém území Pražského regionu propojí systém dálnic a silnic směřujících k hlavnímu městu z ostatního území ČR. Navržená trasa Pražského okruhu respektuje zprovozněné úseky a je totožná s trasou stávajícího Územního plánu hlavního města Prahy a Územního plánu velkého územního celku Pražský region.

### C.1.2.2 Městský okruh

Městský okruh umožní realizovat velkou část dopravního výkonu vnitroměstské automobilové dopravy v urbanizovaném území po technicky vybavené trase s velkým podílem tunelových úseků, které snižují negativní vlivy automobilové dopravy. Zprovoznění Městského okruhu vytvoří předpoklady pro další rozvoj města a umožní výraznějším způsobem uplatnit regulační opatření k omezování automobilové dopravy v centru, zejména na území historického jádra města (v Památkové rezervaci v hlavním městě Praze).



Obrázek 4 - Městský okruh

### C.1.2.3 Radiály

Radiály jsou nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu, které zajistí velkou část vnitroměstských dopravních vztahů mezi centrální oblastí města a jeho okrajovými částmi a propojí Pražský okruh s Městským okruhem.

## C.2 Pozemní komunikace v území, funkční zatřídění

Praha 14 je po celém svém obvodu lemována komunikacemi nadřazeného celoměstského významu. Na severu je to Vysočanská radiála, na východě Pražský okruh (úsek 510), na jihu Štěrboholská radiála a na západě Průmyslový polokruh tvořený ulicemi Průmyslová a Kbelská.

Západovýchodní spojení tvoří v radiální trase sběrné místní komunikace, v severní části je to Kolbenova a Poděbradská, které se spojují v Chlumeckou a v jižní části komunikace Českobrodská, která dále mimo území MČ Praha 14 pokračuje jako silnice I. třídy I/12.

Severojižní spojení je v centrální části zajištěno komunikací Broumarská, která propojuje Chlumeckou a Českobrodskou

### C.2.1 Rychlostní komunikace

#### C.2.1.1 Vysočanská radiála

Jedná se o čtyřpruhovou směrově rozdělenou místní rychlostní komunikaci, která je součástí systému nadřazených celoměstsky významných radiálních komunikací. Z širšího pohledu tvoří přivaděč na rychlostní komunikaci R10 směr Mladá Boleslav a Turnov a dálnici D11 směr

Hradec Králové zejména pro tranzit mířící z R8. V opačném směru je využívána tranzitní dopravou směřující z R10 na R1.

Dopravní prostor šířky 24,5m, návrhová rychlost 80km/h. MR24,5/80

Pro úsek Kbelská–Balabenka je vymezena územní rezerva zachovávající možnost výhledového převážně tunelového pokračování Vysočanské radiály k Balabence, kde by se napojila na Městský okruh. Na východní úsek radiály její západní část naváže v upravené křižovatce s ulicí Kbelskou.

#### **C.2.1.2 Pražský okruh (úsek Satalice-Běchovice)**

Jedná se o čtyřpruhovou směrově rozdělenou rychlostní komunikaci, která je součástí silničního okruhu kolem Prahy s označením R1.Z širšího pohledu zajišťuje propojení důležitých komunikací na východním okraji Prahy. Propojuje rychlostní silnici R10 (Praha – Turnov), dálnici D11 (Praha – Hradec Králové), silnici I/12 (Praha – Kolín) a Štěrboholskou radiálu.

Komunikace zahrnuje v současné době 3 mimoúrovňové křižovatky, a to: MÚK Chlumecká s komunikací II/611 (Náchodskou), MÚK Horní Počernice s dálnicí D11 (Olomouckou) a MÚK Běchovice s komunikací I/12 (Českobrodská).

Prostor komunikace 27,5m, návrhová rychlost 100km/h. Kategorie komunikace R27,5/100.

V budoucnu bude tento stávající úsek od severu napojen na výhledovou trasu stavby 520 Březiněves – Satalice a od jihu na připravovanou 511 Běchovice – dálnice D1.

V souvislosti se stavbou 511 Běchovice–D1 a s ní souvisejícím nárůstem dopravních intenzit, je připravována stavba 510 Satalice–Běchovice, zkapacitnění, v rámci níž bude trasa rozšířena na šestipruh, kategorie R33,5/100. Rozšíření bude realizováno na úkor rezervy ve středním dělicím pásu a stávající zpevněné krajnice. MÚK Horní Počernice s dálnicí D11 bude doplněna o kolektor vlevo, dále budou rozšířeny a prodlouženy rozplety a souplety tak, aby umožnily vedení dvěma jízdními pruhy. V prostoru křižovatky bude okruh veden v uspořádání 2+2 pruhy s oboustrannými kolektory.

#### **C.2.1.3 Štěrboholská spojka**

Jedná se o čtyřpruhovou směrově rozdělenou místní rychlostní komunikaci, která je součástí systému nadřazených celoměstsky významných radiálních komunikací. V současnosti plynule převádí tranzitní dopravu ze silničního okruhu kolem Prahy na jižní část Městského okruhu hlavního města Prahy (Jižní spojka). Tvoří spolu s Jižní spojkou a ul. K Barrandovu nejvýznamnější západovýchodní komunikační spojení v Praze.

Územní plán respektuje současnou trasu komunikace, která bude u Běchovic doplněna o mimoúrovňovou křižovatku s Pražským okruhem, v níž na Štěrboholskou spojkou směrem na východ naváže přeložka silnice I/12 v úseku Běchovice-Úvaly.

### **C.2.2 Sběrné komunikace**

#### **C.2.2.1 Průmyslová – Kbelská (Průmyslový polokruh)**

Jedná se o čtyřpruhovou směrově rozdělenou místní sběrnou komunikaci, která je součástí systému nadřazených celoměstsky významných komunikací. Dopravně-inženýrské označení je „Průmyslový polokruh“

Ulice Kbelská je výjezdem směr přivaděč R8 na dálnici D8.

Plánovaná přestavba průmyslového polokruhu by měla provizorně nahradit východní část městského okruhu. Součástí záměru jsou i přestavby stávajících úrovněvých křižovatek Kbelská-Kolbenova a Kbelská-Poděbradská na mimoúrovňové, včetně zahloubení úseku ul. Kbelské přes Hloubětín. To by zajistilo vyšší plynulost dopravy i lepší ochranu okolní zástavby v Hloubětíně před negativními účinky automobilového provozu.

#### **C.2.2.2 Chlumecká**

Jedná se o čtyřpruhovou směrově rozdělenou místní sběrnou komunikaci. Tvoří západovýchodní spojení v radiální trase. Na západě území vzniká spojením ulic Kolbenova a Poděbradská na východě se napojuje na Pražský okruh. V současné době se jedná o nejzatíženější sběrnou komunikaci na území MČ, intenzity provozu v některých úsecích přesahují 50tis. voz. /den.

Tuto nepříznivou dopravní situaci v ul. Chlumecké v oblasti Černého Mostu i Kolbenovy v oblasti Hloubětína částečně zlepšilo zprovoznění východního úseku Vysočanské radiály (z porovnání intenzit z roku 2011 a 2012 lze odhadovat snížení intenzit o 15-20%), stále se však jedná o velmi vytíženou komunikaci.

Zájmem MČ Praha 14 je v budoucnu transformovat charakter této komunikace, která v současné době z velké části převádí tranzitní dopravu, na městský bulvár. Tento záměr lze však uskutečnit pouze za předpokladu zrušení napojení ul. Chlumecké na Pražský okruh.

#### **C.2.2.3 Poděbradská**

Jedná se o čtyřpruhovou směrově nerozdělenou místní sběrnou komunikaci s tramvajovým pásem. Vzhledem k tomu, že spolu s ul. Chlumeckou tvoří radiální trasu pro tranzitní dopravu území, je v současné době silně zatížena dopravou.

Prochází středem obytné oblasti Hloubětín a svým charakterem má velký potenciál stát se městskou třídou.

#### **C.2.2.4 Kolbenova**

Jedná se o dvoupruhovou směrově nerozdělenou místní sběrnou komunikaci. Převádí tranzitní dopravu směřující po ul. Sokolovská a Kolbenova z Prahy 9 dále na R10 a D11, a rovněž tranzitní dopravu směřující z D8 na D11. Spolu s ulicemi Poděbradskou a Chlumeckou tvoří severní diametr, tudíž je také silně zatížena dopravou.

Při severní hraně komunikace se nachází produkční lokalita „Kolbenova“ při jižní je to pak obytná zástavba „Nový Hloubětín“

#### **C.2.2.5 Českobrodská**

Jedná se o dvoupruhovou směrově nerozdělenou místní sběrnou komunikaci. Tvoří západovýchodní spojení v radiální trase v jižní části MČ Praha 14, dále mimo území MČ Praha 14 pokračuje jako silnice I. třídy I/12.

V současné době je silně zatížena nákladní automobilovou dopravou.

V plánu je přeložka silnice I /12 u Běchovic bude v mimoúrovňové křižovatce napojena na Pražský okruh a Štěrboholskou radiálu. Svou nově navrženou polohou umožňuje přeměnu

stávající silnice I /12 na komunikaci nižší třídy s možností na zklidnění dopravy a možnou změnu navazující infrastruktury.

#### C.2.2.6 Broumarská

Zajišťuje severojižní spojení v centrální části MČ Praha 14, propojuje ulici Chlumeckou a Českobrodskou.

Intenzita provozu v roce 2011 byla dle TSK 8.793 vozidel ve směru východ – západ a 10.191 ve směru západ – východ.

#### C.2.2.7 Ocelkova

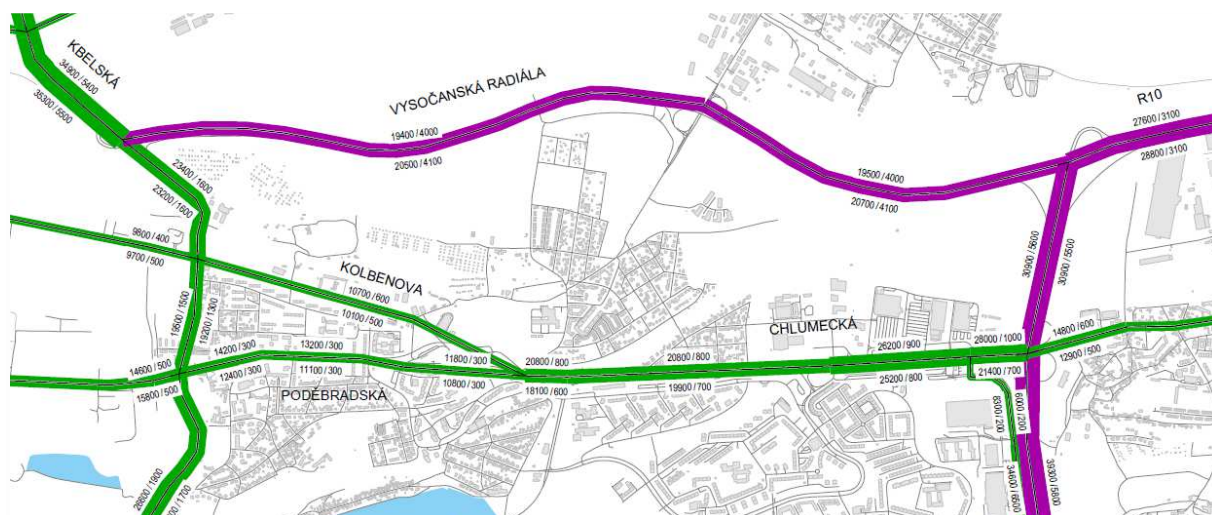
Jedná se o čtyřpruhovou směrově rozdělenou místní sběrnou komunikaci s širokým zeleným pásem (projekčně uvažovaným pro zřízení tramvajového pásu). Má sběrnou funkci pro přilehlá sídliště Černý most. Na východě je napojena na ul. Broumarskou a na severovýchodě na ul. Chlumeckou.

Komunikaci lze charakterizovat jako silně předimenzovanou, tudíž zde lze spatřovat prostor pro transformaci.

Přibližné intenzity provozu lze odvodit orientačně ze zatížení, které bylo zpracované TSK-UDI pro rok 2011 ještě před zprovozněním Vysočanské radiály. Bylo to 8.216 vozidel ve směru východ – západ a 6.721 ve směru západ – východ.

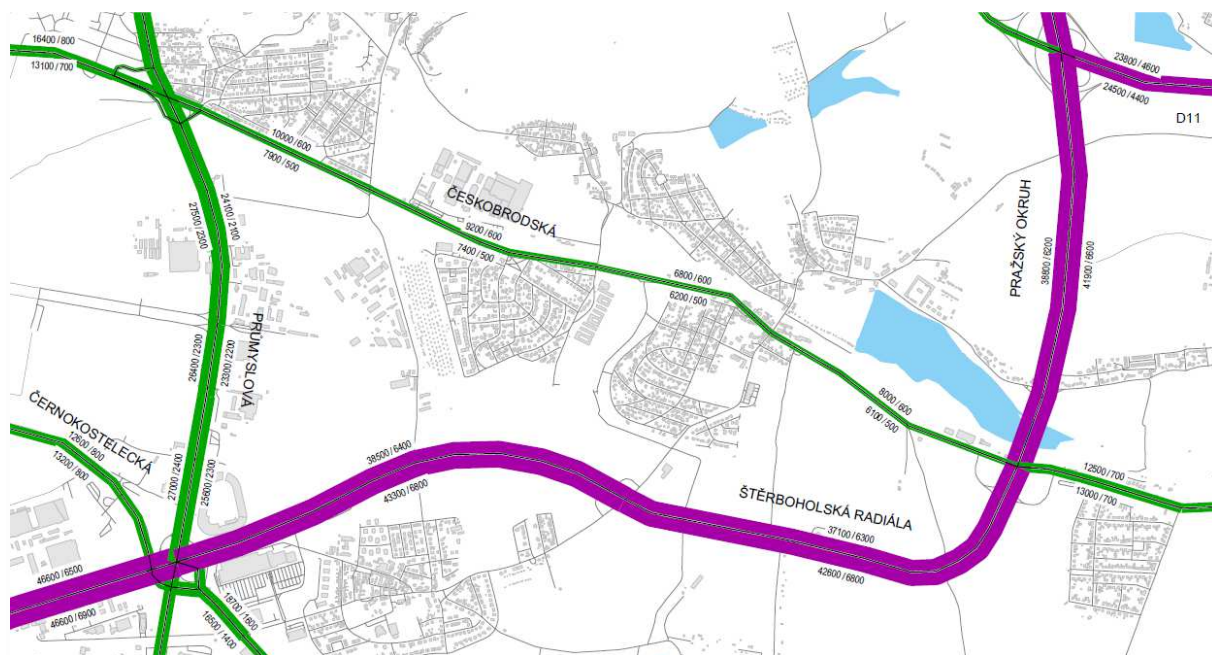
### C.3 Intenzity dopravy

Pokud se zaměříme na intenzitu automobilové dopravy sledované silniční sítě na území MČ Praha 14 v roce 2013, zjistíme, že nejvíce zatěžované komunikace jsou Pražský okruh (až 80 600 vozidel za den) a Novopacká (40 200 vozidel za den).



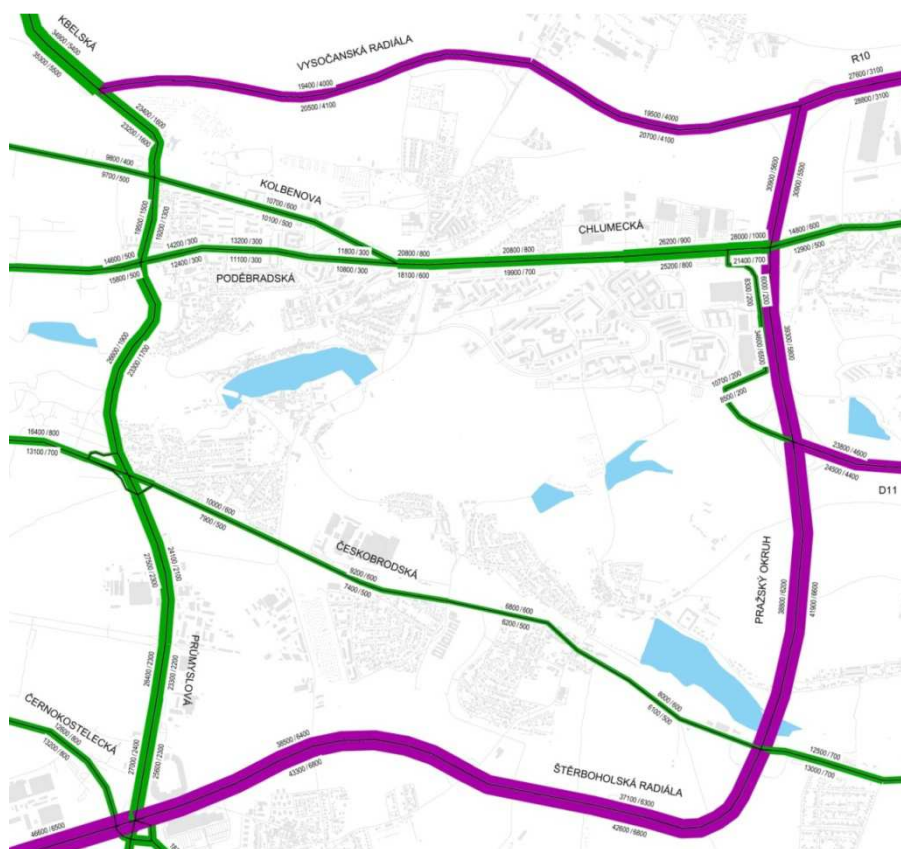
Obrázek 5 - Intenzity provozu rok 2013

Dalšími vytíženými komunikacemi v MČ Praha 14 jsou ulice Chlumecká, kde v průměrném pracovním dni projede za den od 25 – 51 tis. vozidel (záleží dle úseku) a dále komunikace Českobrodská, kde projede 14 – 18 tis. vozidel za den.



Obrázek 6 - Intenzity provozu rok 2013

MČ Praha Dolní Počernice prochází komunikace Českokobrodská a dále Štěrboholská radiála (cca 80 tis. vozidel/den). Oba tyto údaje pocházejí ze statistiky z roku 2013.



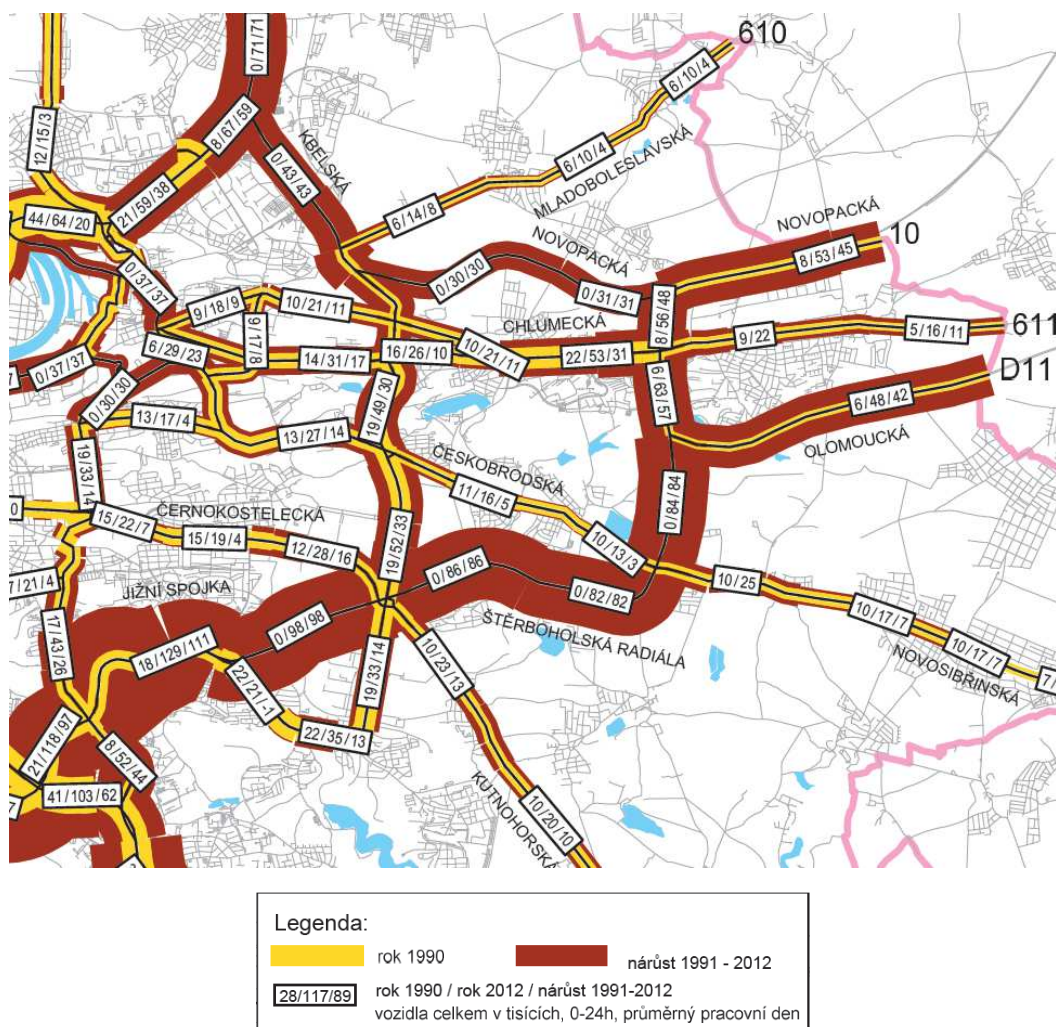
Obrázek 7 - Intenzity provozu rok 2013

Pokud bychom se podívali na historické srovnání let 1990 až 2012, dospějeme k následujícím závěrům.

MČ Praha 14 probíhá komunikace Novopacká, která v roce 1990 nebyla ještě postavena a v roce 2012 zde každodenně projede cca 30 tis. vozidel. Ulice Chlumecká ve své východní části, kde se napojuje na Pražský okruh, vykazovala v roce 1990 22 tisíc vozidel, v roce 2012 zde projede za jeden pracovní den 53 tisíc vozidel, což je absolutně nárůst o 31 tisíc vozidel za den.

Ulice Českobrodská ve své západní části kde navazuje na Městský okruh, vykazovala v roce 1990 11 tisíc vozidel za den, v roce 2012 již projelo touto částí komunikace 16 tisíc vozidel za den, tj. nárůst o 5 tisíc vozidel za posledních 12 let. Pražský okruh byl ve výstavbě, v roce 1990 zde projelo v severovýchodní části 6 - 8 tisíc vozidel denně (dle úseku), v roce 2012 to bylo 56 - 63 tisíc vozidel za den. Jedná se o nárůst mezi 48 - 57 tisíci vozidly denně.

MČ Praha Dolní Počernice probíhá část Štěrboholské radiály, která ale v roce 1990 ještě nebyla dostavěna. V roce 2012 zde projede za den cca 82 tisíc vozidel. Část ulice Českobrodské, která navazuje na Pražský okruh, vykazovala v roce 1990 10 tisíc vozidel za den, v roce 2012 to bylo 13 tisíc, tudíž nárůst o 3 tisíce vozidel denně (nárůst cca o 30 %).



Obrázek 8 - Porovnání intenzit dopravy rok 1990 a 2012

## C.4 Motorizace a automobilizace

Ke dni 31. 12. 2012 bylo v rámci hlavního města Prahy (1 246 780 obyvatel) registrováno 1 209 952 motorových vozidel, z toho 952 726 vozidel osobních.

Stupeň motorizace dosáhl ke dni 31. 12. 2012 hodnoty 1:1,03 (tzn. 1 vozidlo připadlo na 1,03 obyvatele, resp. na 1000 obyvatel připadalo 970 vozidel).

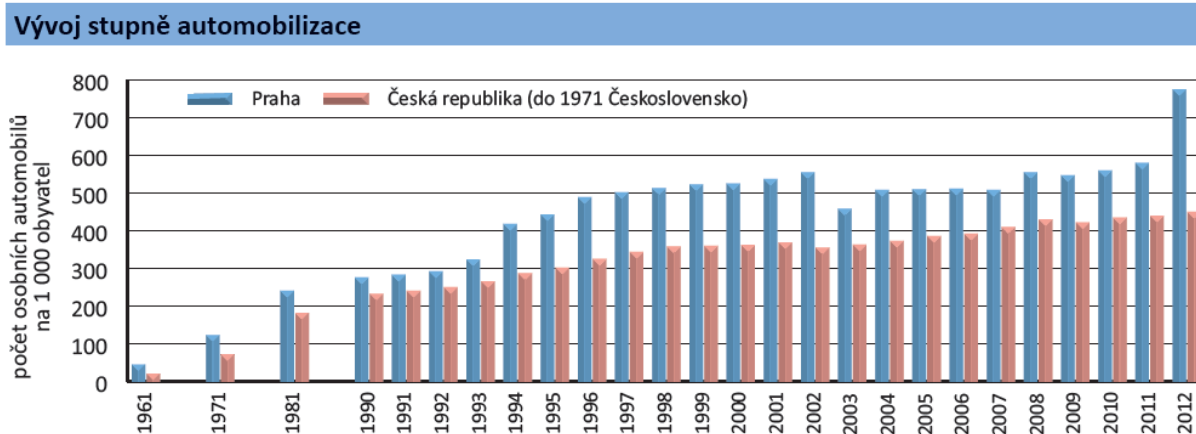
Stupeň automobilizace dosáhl ke dni 31. 12. 2012 hodnoty 1:1,31 (tzn. 1 osobní vozidlo připadlo na 1,31 obyvatele, resp. na 1000 obyvatel připadalo 764 vozidel).

**Tabulka 9: Stupně motorizace a automobilizace**

Stupně motorizace a automobilizace								
Rok	Praha				Česká republika (do roku 1971 Československo)			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace		Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4	97	10,4	21	47,1
1971	188	5,3	123	8,1	203	4,9	72	13,8
1981	310	3,2	241	4,2	335	3,0	182	5,5
1990	353	2,8	276	3,6	390	2,6	233	4,3
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2010	739	1,4	557	1,8	573	1,7	427	2,3
2011	765	1,3	582	1,7	584	1,7	436	2,3
2012	970	1,0	764	1,3	613	1,6	449	2,2

*Zdroj: Ročenka 2012 – UDI TSK*

**Graf 13: Vývoj stupně automobilizace**



*Zdroj: Ročenka 2012 – UDI TSK*

## C.5 Plánované stavební záměry na silniční síti

### SOKP stavba 510 (úsek), zkapacitnění

V souvislosti se stavbou 511 Běchovice–D1 a s ní souvisejícím nárůstem dopravních intenzit, je připravována stavba 510 Satalice–Běchovice, zkapacitnění, v rámci níž bude trasa rozšířena na šestipruh, kategorie R33,5/100. Rozšíření bude realizováno na úkor rezervy ve středním dělicím pásu a stávající zpevněné krajnice. MÚK Horní Počernice s dálnicí D11 bude doplněna o kolektor vlevo, dále budou rozšířeny a prodlouženy rozplety a souplety tak, aby umožnily vedení dvěma jízdními pruhy. V prostoru křižovatky bude okruh veden v uspořádání 2+2 pruhu s oboustrannými kolektory.

### SOKP úsek 511 Běchovice - D1

Úsek 511 Běchovice–D1 je součástí postupně realizovaného Pražského okruhu, který patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v České republice. Po svém dokončení vzájemně propojí

celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony a státy. Zároveň rozvádí jak tranzitní tak příměstskou dopravu po okraji města.

Stavba tvoří jihovýchodní část Pražského okruhu. Předpokládané intenzity na trase jsou v roce 2040 69–79 tisíc aut/den. Stavba je navržena jako šestipruh. Začíná na MÚK Českobrodská se silnicí I/12, za níž následuje nová MÚK Běchovice. Na stávající MÚK Českobrodská budou z důvodů plynulosti dopravy a bezpečnosti provozu zrušeny větve umožňující sjezd a nájezd z jihu. Studijně bylo prověřováno i řešení obsahující propojení stávající MÚK Českobrodská s M ÚK Běchovice, které bylo vyhodnoceno jako nevyhovující.

### SOKP úsek 520 Březiněves – Satalice

Předmětná stavba 520 spojuje komunikace D8, I/9 a R10. Tato stavba bude realizována jako poslední z celého souboru staveb Pražského okruhu. Její funkci dlouhodobě přebírá realizovaný úsek Vysočanské radiály a stávající úseky průmyslového polookruhu a Prosecké radiály.

### R1 - Úvaly

Přeložka silnice I /12 svou nově navrženou polohou umožňuje přeměnu stávající silnice I /12 na komunikaci nižší třídy s možností na zklidnění dopravy a možnou změnu navazující infrastruktury. Nová poloha silnice I /12 mimo zastavěné části zároveň umožňuje realizaci prostorově náročnějšího čtyřpruhového, směrově děleného příčného uspořádání, které odpovídá stávajícím a předpokládaným dopravním zatížením a významu komunikace.

Pro přeložku silnice I/2 je vymezena územní rezerva na jihovýchodním okraji Prahy u Kolovrat. Územní rezerva ponechává možnost nalezení nové stopy této komunikace směrem do území Středočeského kraje. Východně od Pražského okruhu je silnice I/2 potvrzena v současné trase.

Přeložka silnice I/12 bude součástí nadřazeného komunikačního systému města. U Běchovic bude v mimoúrovňové křižovatce napojena na Pražský okruh a Štěrboholskou radiálu. Její trasa je vymezena v západovýchodním směru jižně od Běchovic, Újezdu nad Lesy a pokračuje do

regionu kolem jižního a jihovýchodního okraje Úval, kde se napojí na stávající trasu silnice I/12. Spádové území bude na přeložku silnice I/12 napojeno mimoúrovňovými křižovatkami.

### **Přestavba ulice Kbelské včetně křižovatek v Hloubětíně**

Přestavba ulice Kbelské v Hloubětíně zahrnuje mimoúrovňové řešení křižovatek Kbelská – Kolbenova, Kbelská – Poděbradská a její součástí je částečné zakrytí ul. Kbelské. Navržené řešení bude znamenat zmírnění negativních účinků individuální automobilové dopravy vůči zástavbě v Hloubětíně.

### **Komunikační propojení Ocelkova-Lipnická**

Komunikační propojení Ocelkova – Lipnická propojí komerčně obchodní zónu u Černého Mostu s Vysočanskou radiálou u Satalic, což přispěje k odvedení části automobilové dopravy na nadřazený komunikační systém v trase mimo obytnou zástavbu v severovýchodní části města.

### **Komunikační propojení areálu Chlumecká – Božanovská**

Komunikační propojení Chlumecká – Božanovská vytvoří lepší přístupovou trasu mezi obchodně-komerční zónou Černého Mostu a rozvojovým územím v jihozápadní části Horních Počernic (v lokalitě Chvaly).

### **Výstavba parkovacího domu P+R Černý most, včetně úpravy křižovatek**

V lokalitě P+R III je plánována výstavba parkovacího domu se čtyřmi nadzemními podlažími. Tímto by došlo k navýšení stávajících kapacit z 294 PS na 880 PS. Vjezd a výjezd do/z parkovacího domu je navržen při severní fasádě objektu na místní komunikaci NN 4142. V rámci výstavby PD je rovněž navržena modifikace křižovatek.

## **C.6 Dojížd'ka a vyjížd'ka obyvatel**

Osoby vyjíždějící za prací mimo obec jsou zaměstnané osoby (bez pracujících studentů a učňů), jejichž místo pracoviště bylo mimo obec, v níž měly místo obvyklého pobytu. V tomto počtu vyjíždějících jsou zahrnuty i osoby s nezjištěnou obcí pracoviště, pokud uvedly okres, ve kterém pracují a tento okres je jiný než okres místa obvyklého pobytu. Stejná charakteristika je také u skupiny Vyjíždějící žáci, studenti a učni. Následující tabulka ukazuje počty osob, vyjíždějících mimo obec.

**Tabulka 10: Vyjížd'ka – mimoobecní výstup**

	Kyje	Hloubětín	Černý Most	Hostavice
Vyjíždějící žáci, studenti a učni	38	36	124	8
Osoby vyjíždějící do zaměstnání	228	237	509	57

*Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011*

Následující tabulka ukazuje vyjížd'ku žáků, studentů a učňů a také osob vyjíždějících do zaměstnání. Výstup těchto osob je mimo MČ Praha 14.

Tabulka 11: Vyjíždka – výstup mimo MČ Praha 14

		Kyje	Hloubětín	Černý Most	Hostavice
ZSJ díl dojížd'ky zjištěno	Vyjíždějící žáci, studenti a učni	419	381	1574	95
	Osoby vyjíždějící do zaměstnání	1782	1788	4975	515
ZSJ díl dojížd'ky nezjištěno	Vyjíždějící žáci, studenti a učni	149	116	559	20
	Osoby vyjíždějící do zaměstnání	580	624	1388	129

Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poslední tabulka ukazuje vyjížd'ku žáků, studentů a učňů a také osob vyjíždějících do zaměstnání. Výstup těchto osob je mimo SO Prahy 14.

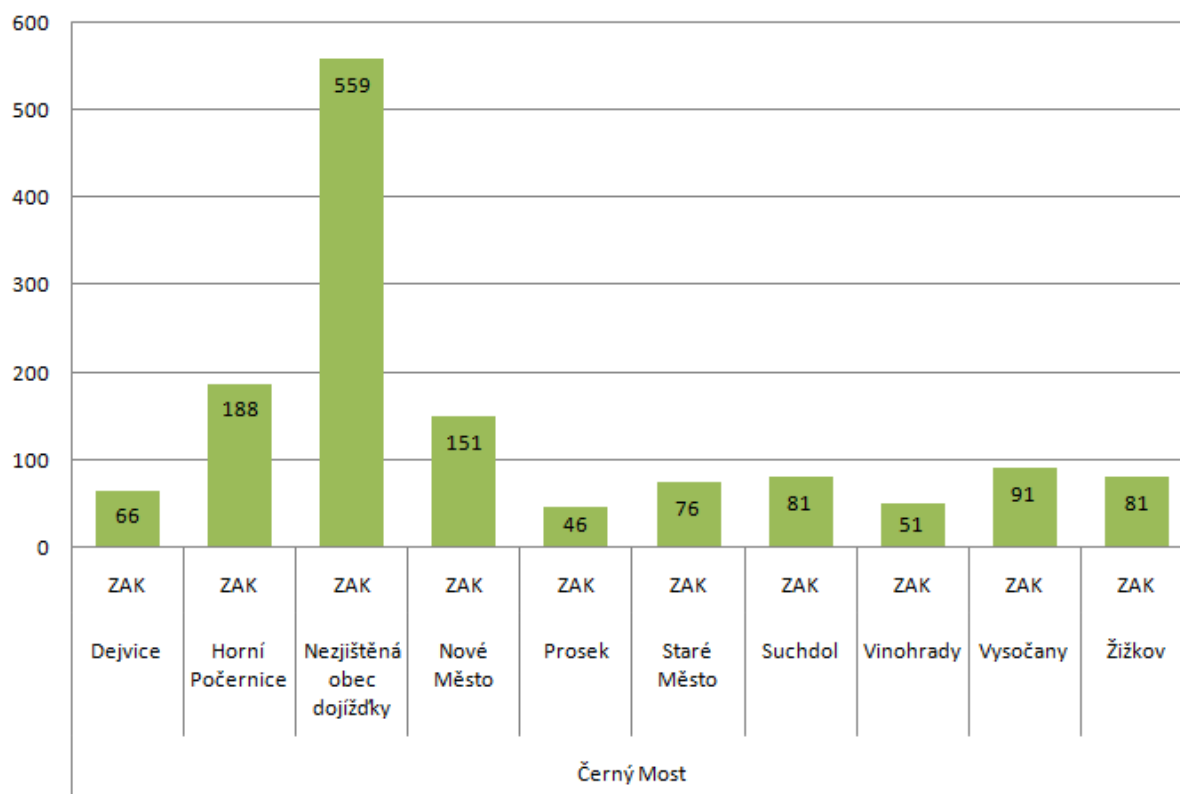
Tabulka 12: Vyjíždka – výstup mimo SO Praha 14

		Kyje	Hloubětín	Černý Most	Hostavice
ZSJ díl dojížd'ky zjištěno	Vyjíždějící žáci, studenti a učni	407	381	1567	77
	Osoby vyjíždějící do zaměstnání	1769	1786	4965	512
ZSJ díl dojížd'ky nezjištěno	Vyjíždějící žáci, studenti a učni	149	116	559	20
	Osoby vyjíždějící do zaměstnání	580	624	1388	129

Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

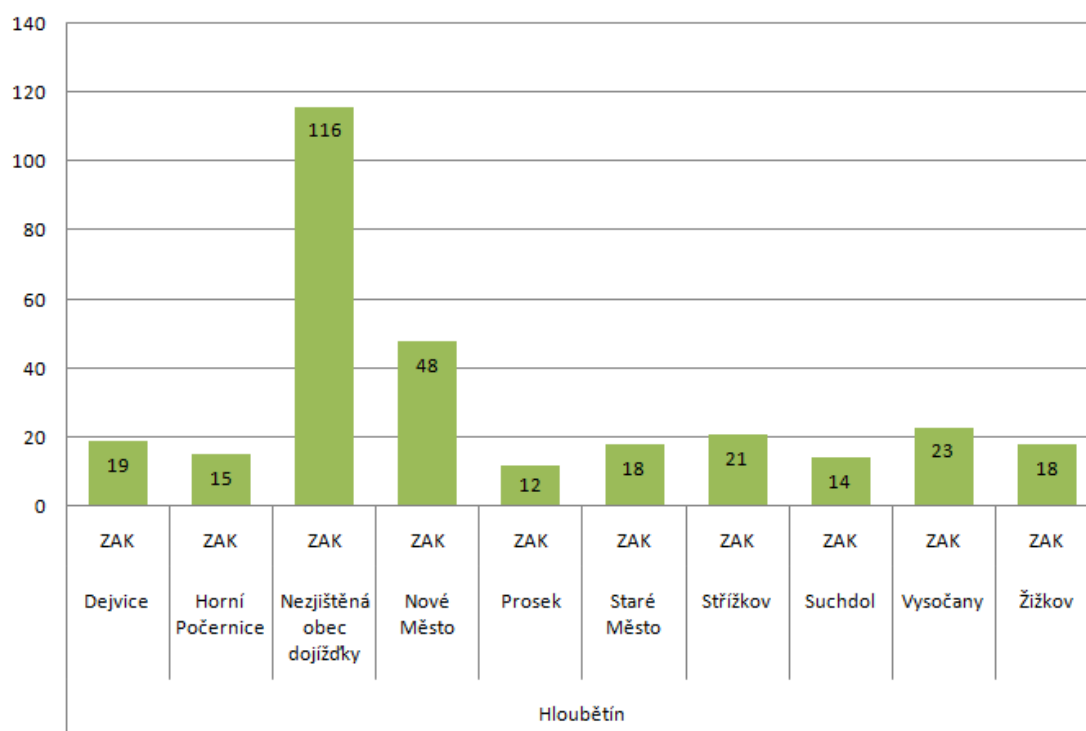
### C.6.1 Dojížd'ka do škol, dle katastrálních území

Graf 14: Dojížd'ka do škol z katastru Černý Most



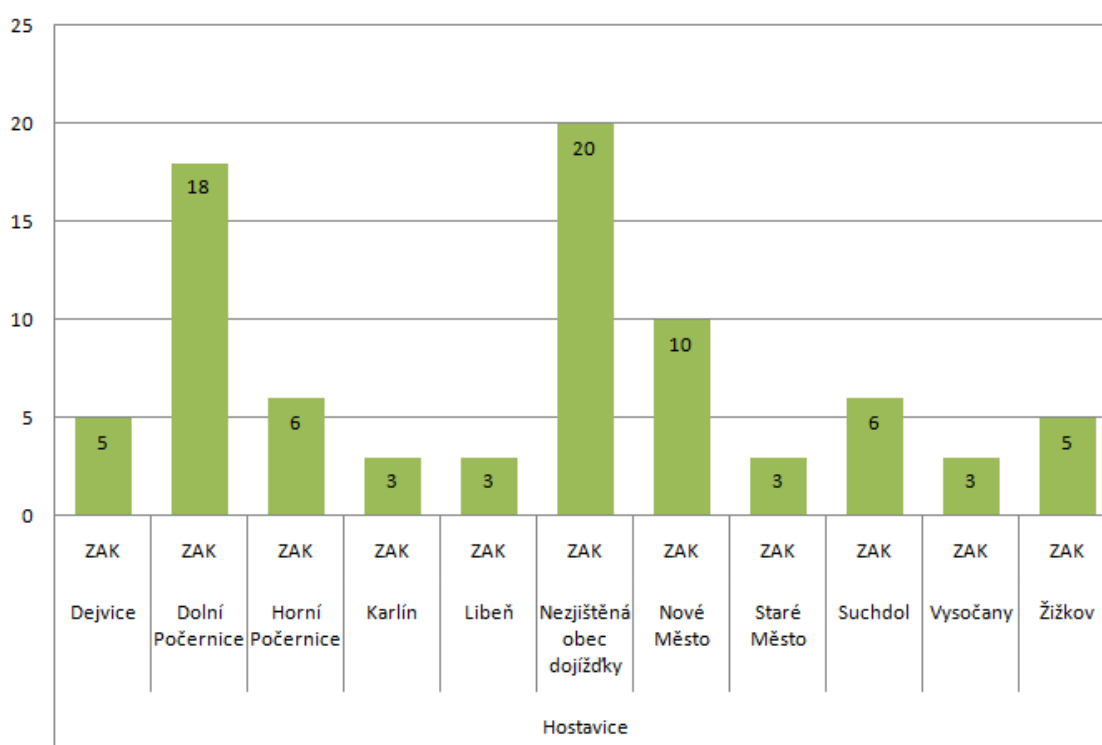
Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Graf 15: Dojíždka do škol z katastru Hloubětín



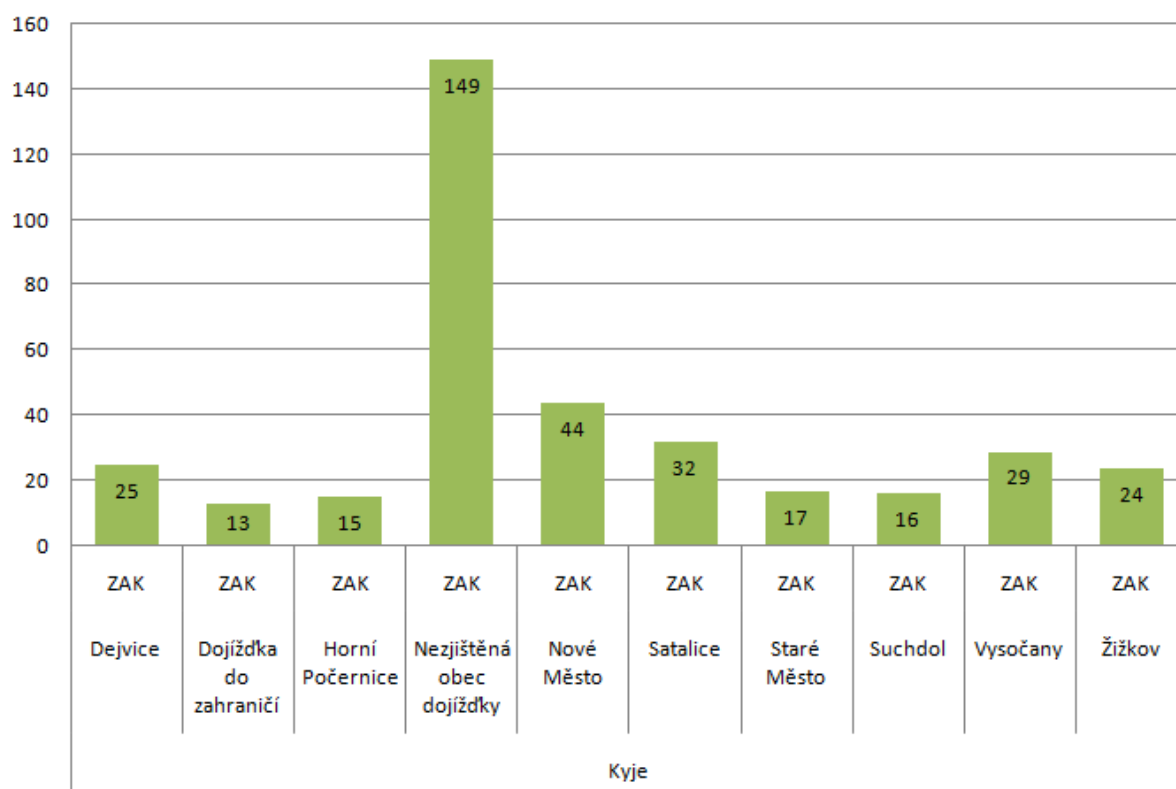
Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Graf 16: Dojíždka do škol z katastru Hostavice



Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

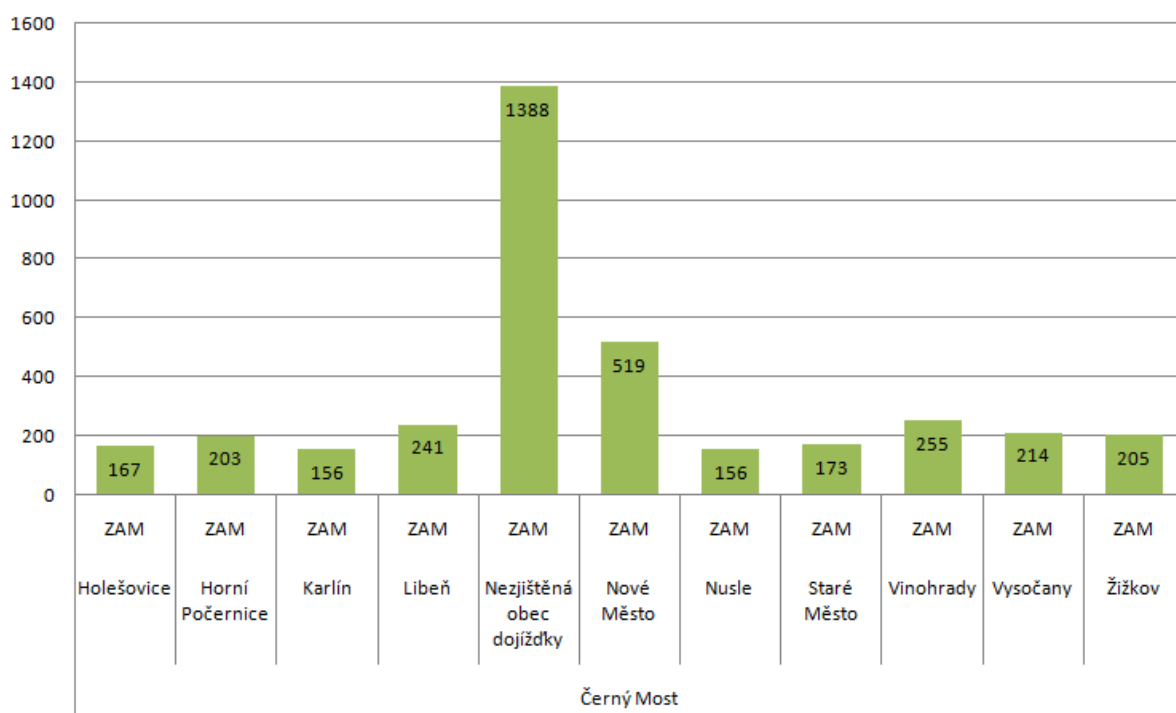
Graf 17: Dojíždka do škol z katastru Kyje



Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

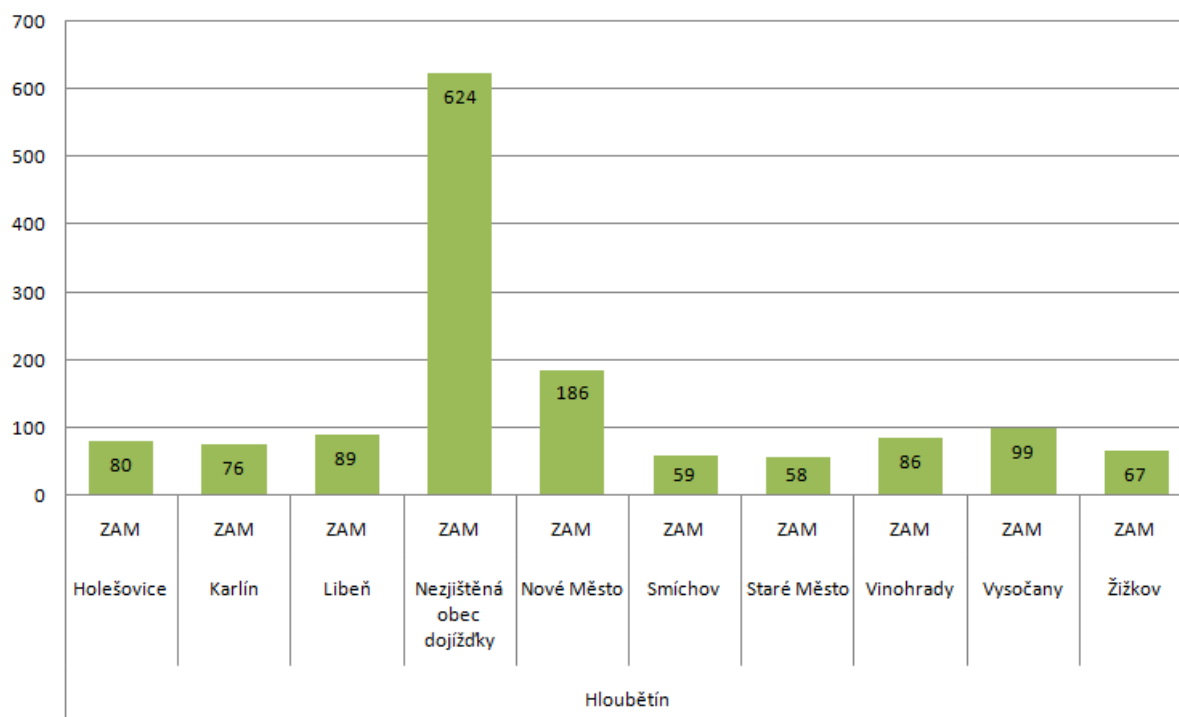
## C.6.2 Dojíždka za prací, dle katastrálních území

Graf 18: Dojíždka za prací z katastru Černý Most



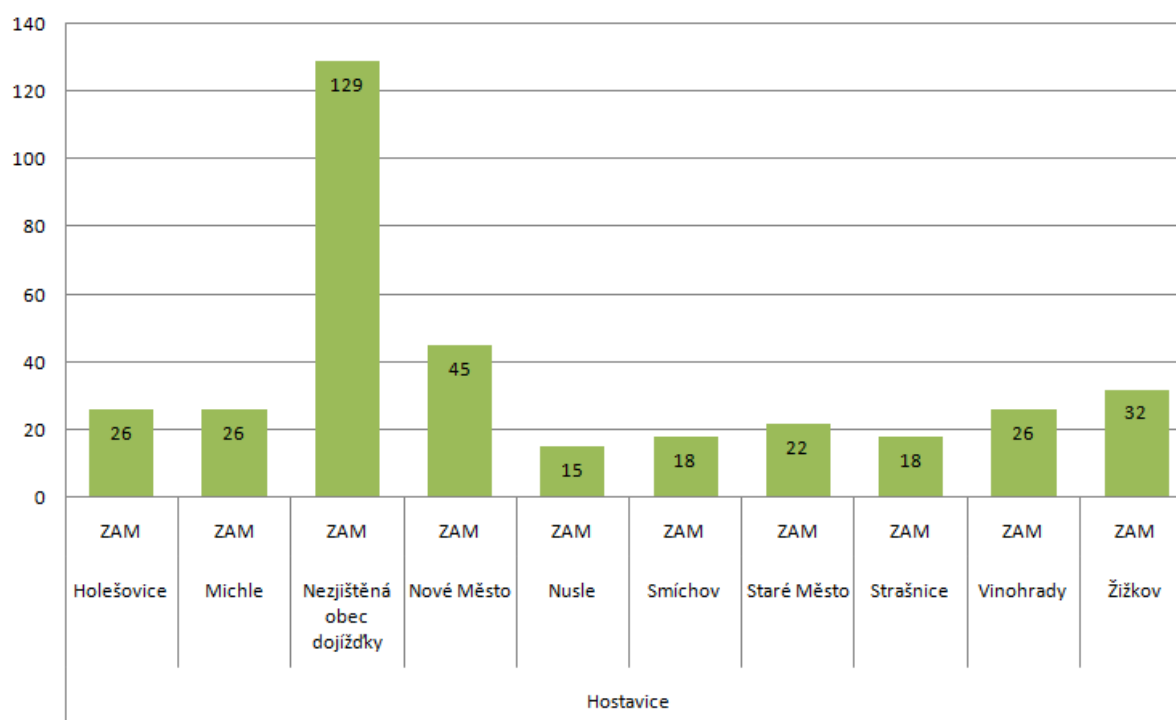
Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

**Graf 19: Dojíždka za prací z katastru Hloubětín**

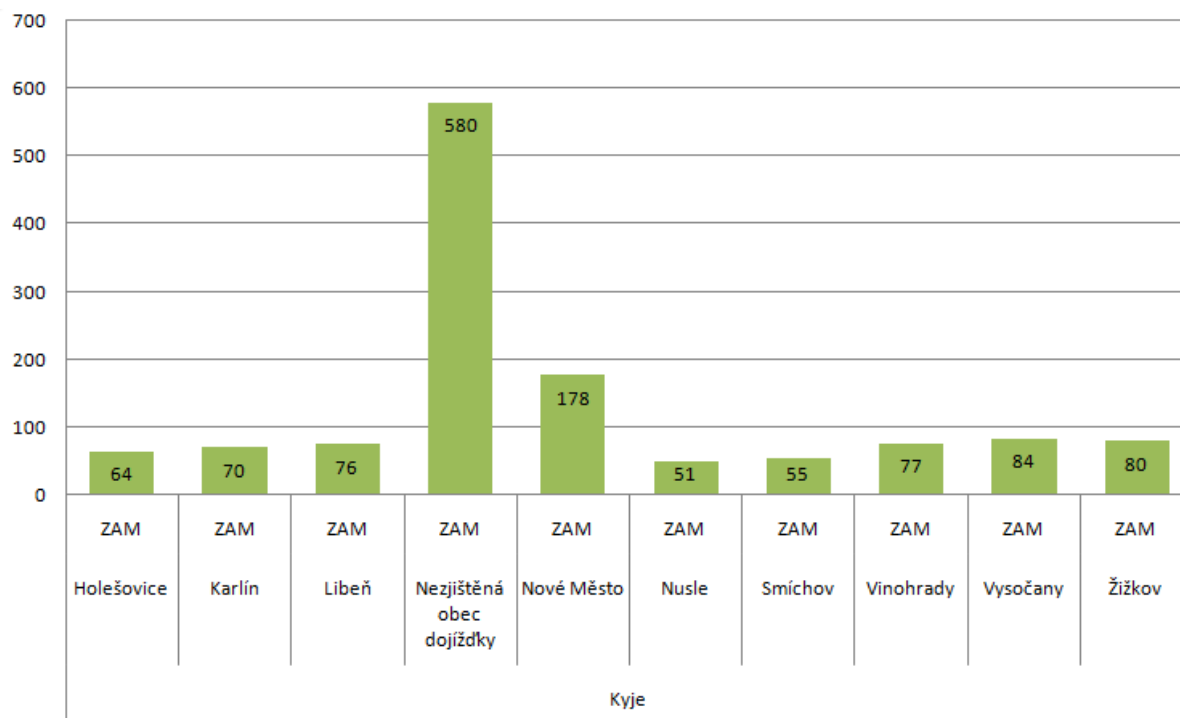


Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

**Graf 20: Dojíždka za prací z katastru Hostavice**



Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

**Graf 21: Dojíždka za prací z katastru Kyje**

Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

## C.7 Nehodovost

Doprava má v dnešní době pro společnost podstatný význam a nehodovost patří mezi nejzávažnější negativní jevy v dopravě, je vážným celospolečenským problémem vzhledem ke ztrátám na životech a zdraví občanů. Zanedbatelné nejsou ani ekonomické ztráty na majetku.

### C.7.1 Nehodovost z pohledu hl. m. Prahy

V roce 2012 bylo v Praze evidováno 17 795 nehod (+7 % oproti roku 2011), při nichž bylo 26 osob usmrceno (-33 %) a 2 245 osob zraněno (0 %). Došlo k 630 nehodám s účastí chodců (+5 %), při kterých bylo 12 osob usmrceno (-30 %) a 613 osob zraněno (+12 %). Chodci sami zavinili 278 nehod (+13 %), přičemž byly usmrceny 3 osoby (-57 %) a 251 osob bylo zraněno (+16 %). Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (17 206 z 17 795 nehod, tj. 97 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči byly nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 480 (-5 %).

Z posouzení dlouhodobého vývoje evidovaných dopravních nehod v Praze vyplývá, že v 60. až 80. letech minulého století byl trend relativně příznivý. Počty nehod odpovídaly vývoji dopravních výkonů, případně se zvyšovaly pomaleji než dopravní výkony. V 90. letech se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou a dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní výkony. Tím vzrůstala i míra nehodového rizika vyjadřovaná ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů).

Příznivým dlouhodobým trendem v bezpečnosti dopravy je snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách, a to i navzdory pokračujícímu nárůstu automobilového provozu ve městě. Celkový počet zranění při dopravních nehodách se z původních 3 861 zranění v roce 2000 snížil na 2 271 zranění v roce 2012, tj. o 41 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 31 %.

**Tabulka 13: Přehled nehodovosti v Praze od roku 1961**

Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v Praze										
Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony (%)
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30 %	63	69 %	580	157 %	2 361	84 %	7,3	31 %
1971	8 496	47 %	123	135 %	567	154 %	4 046	144 %	5,1	69 %
1981	13 064	72 %	81	89 %	401	109 %	2 572	92 %	7,1	76 %
1990	18 024	100 %	94	100 %	369	100 %	2 806	100 %	7,5	100 %
2000	40 560	225 %	80	85 %	521	141 %	3 260	116 %	7,4	228 %
2010	18 190	101 %	29	31 %	279	76 %	1 893	67 %	2,5	304 %
2011	16 572	92 %	39	41 %	279	76 %	1 955	70 %	2,3	301 %
2012	17 795	99 %	26	28 %	236	64 %	2 009	72 %	2,5	299 %

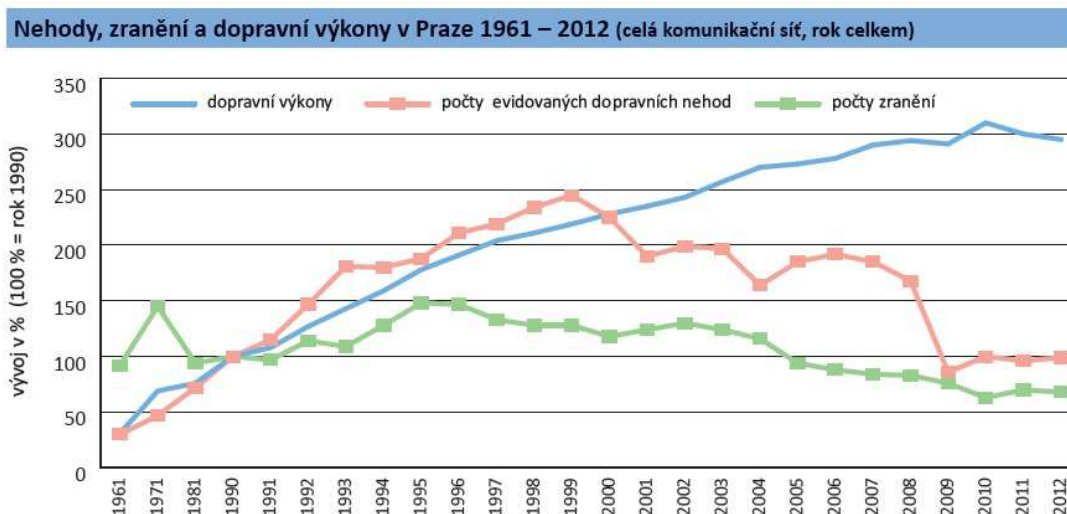
100 % = rok 1990    Relativní nehodovost = počet nehod připadající na jeden milion ujetých vozokilometrů (průměrné hodnoty za celou komunikační síť v Praze).

Dopravní výkony = ujeté vozokilometry na celé komunikační síti.

*Zdroj: Ročenka 2012 – UDI TSK*

Nadále příznivé je i porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 22 let automobilový provoz ve městě zvýšil na trojnásobek (o 199 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 31 % (ze 3 269 zranění v roce 1990 na 2 271 zranění v roce 2012), a to všech druhů zranění – smrtelných, těžkých i lehkých.

**Graf 22: Vývoj nehodovosti v Praze od roku 1961**



*Zdroj: Ročenka 2012 – UDI TSK*

## C.7.2 Nehodovost v území MČ Praha 14

### C.7.2.1 Vstupní data a identifikace území

V této analytické části Generelu dopravy bylo pro analýzu nehodovosti uvažováno celé území Prahy 14 včetně části území Horních Počernic (nad komunikací Chlumeckou, v oblasti Centrum Černý most) a také Dolní Počernice, i přesto, že se jedná o území jiných městských částí, byly tyto oblasti brány v potaz. Ostatně problematika určování významu sousedících území na jednotlivé oblasti dopravy v území MČ Praha 14, byla v různé míře analyzována i u ostatních kapitol analytické části Generelu dopravy.

Vstupními daty pro vyhodnocení nehodovosti v řešené oblasti byla jednotná dopravní vektorová mapa, jež je přístupná na stránkách [www.idvm.cz](http://www.idvm.cz) zpravovaná ministerstvem dopravy. Tento portál slouží ke shromažďování a prezentaci dopravně-inženýrských dat z celé dopravní sítě České republiky. Datový soubor je vyhodnocen v letech 2007 – 2013 včetně.

Vybrané území bylo zvoleno dle členění aplikace a to ve dvou celcích – Praha 14 a katastrální území Dolní Počernice. Samostatně je pak zvolena oblast obchodní zóny na k. ú. Horní Počernice.

Zábor jednotlivých celků je patrný z těchto obrázků (hranice celků je vyznačena žlutou čarou):



Obrázky 9 - Řešené lokality

Volba tohoto členění nabízí nejvyšší možnou podrobnost dopravních nehod, jež uvedená webová aplikace nabízí. Z dat z území Prahy 14 a k. ú. Dolní Počernice je možné vyčíst jednotlivé zavinění, druhy nehod apod. (viz dále). Data z území obchodní zóny takovou podrobnost

nenabízejí, přesto jsou k popisu nehodovosti použita (další volbou by bylo využití dat z k. ú. Horních Počernice – data by však byla značně zkreslena nehodami ve vlastní obci Horní Počernice).

Data z území Dolních Počernic jsou převzaty dle výpisu. Je však nutné k nim konstatovat, že pro účely Generelu Prahy 14 obsahují data o nehodovosti na městském okruhu. Tyto nehody jsou však zcela jiného charakteru (omezeně přístupná rychlostní komunikace) než jaké se na území Prahy 14 vyskytují. S ohledem na tuto skutečnost jsou veškeré následující data dělena na výše uvedené území.

Nejvyšší vypovídající hodnotu tak mají data z území městské části Praha 14, byť data neobsahují celé území, které je generelem řešeno.

Data o nehodách jsou obecně neúplná a to z důvodu změny zákona o ohlašovací povinnosti dopravní nehody platného od roku 2009.

Skokový pokles počtu nehod (na tomto území pokles cca 40%) lze přisoudit novelizaci zákona č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, platné od 1. 1. 2009, kterou se upravuje povinnost nahlašovat policii pouze ty dopravní nehody bez zranění a bez poškození majetku třetí osoby, při nichž došlo k hmotné škodě zřejmě převyšující částku 100 000Kč.

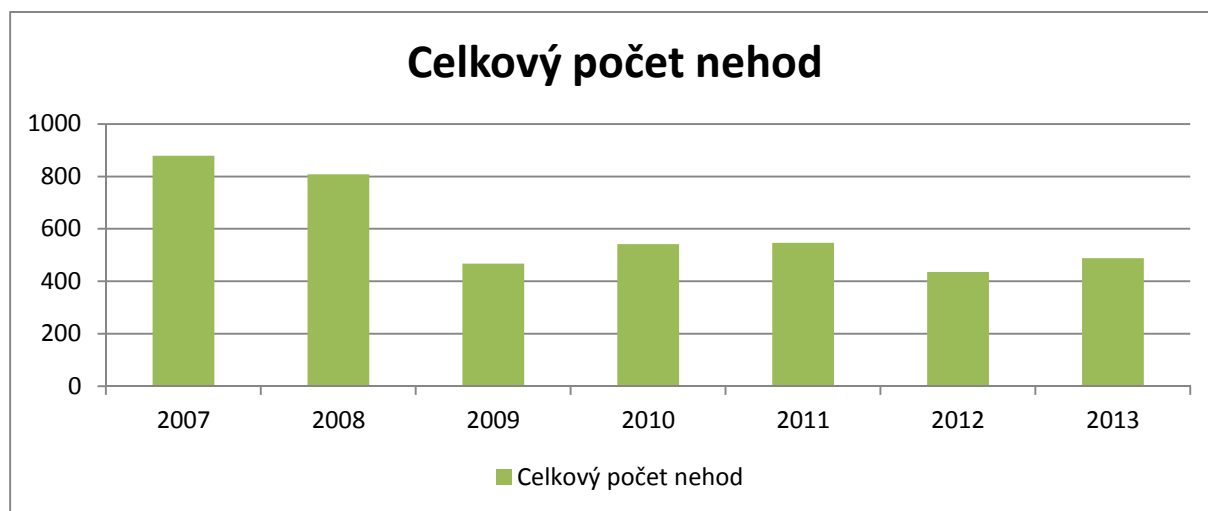
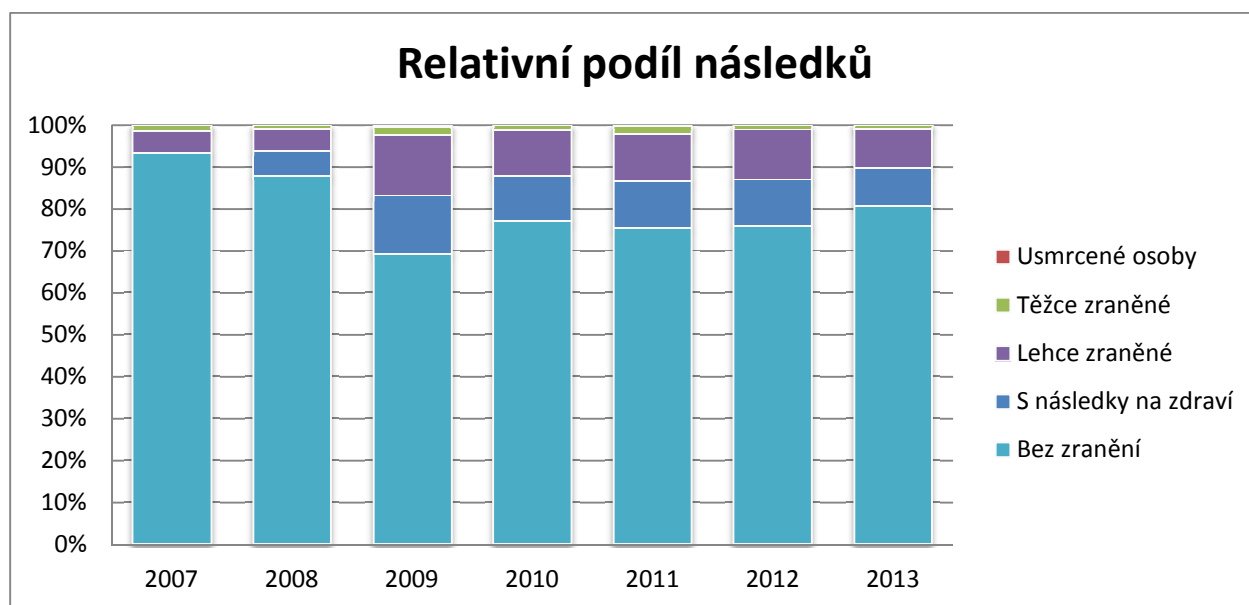
### C.7.2.2 Nehodovost lokality MČ Praha 14

#### C.7.2.2.1 Základní analýza dopravních nehod

Na území se stalo mezi lety 2007 – 2013 celkem 4.167 dopravních nehod, při nichž bylo usmrceno 7 osob, 56 jich bylo těžce a 372 lehce zraněno.

**Tabulka 14: Nehodovost MČ Praha 14**

	Celkový počet nehod	S následky na zdraví	Usmrcené osoby	Těžce zraněné	Lehce zraněné
<b>2007</b>	879	-	1	12	46
<b>2008</b>	808	48	0	9	42
<b>2009</b>	467	65	3	9	67
<b>2010</b>	542	59	0	7	59
<b>2011</b>	547	62	2	10	61
<b>2012</b>	436	48	0	5	52
<b>2013</b>	488	45	1	4	45

**Graf 23: Celkový počet nehod (MČ Praha 14)****Graf 24: Relativní podíl následků (MČ Praha 14)**

Z uvedených grafů je patrná sestupná tendence počtu dopravních nehod (roky 2012 a 2013 lze považovat za výkyvy trendu). Pro potvrzení tendence je nutné další sledování.

Mírně znepokujícím je vývoj následků dopravních nehod. I přesto, že celkový počet nehod klesá, podíl jednotlivých následků je tendenčně stejný. Zlepšení nastává v roce 2013, kdy bylo procentuálně více nehod bez zranění.

#### DÍLČÍ ZÁVĚRY:

- Počet dopravních nehod dlouhodobě klesá
- Relativní počet následků dopravních nehod je tendenčně stejný

## C.7.2.2.2 Počty dopravních nehod dle jejich druhů

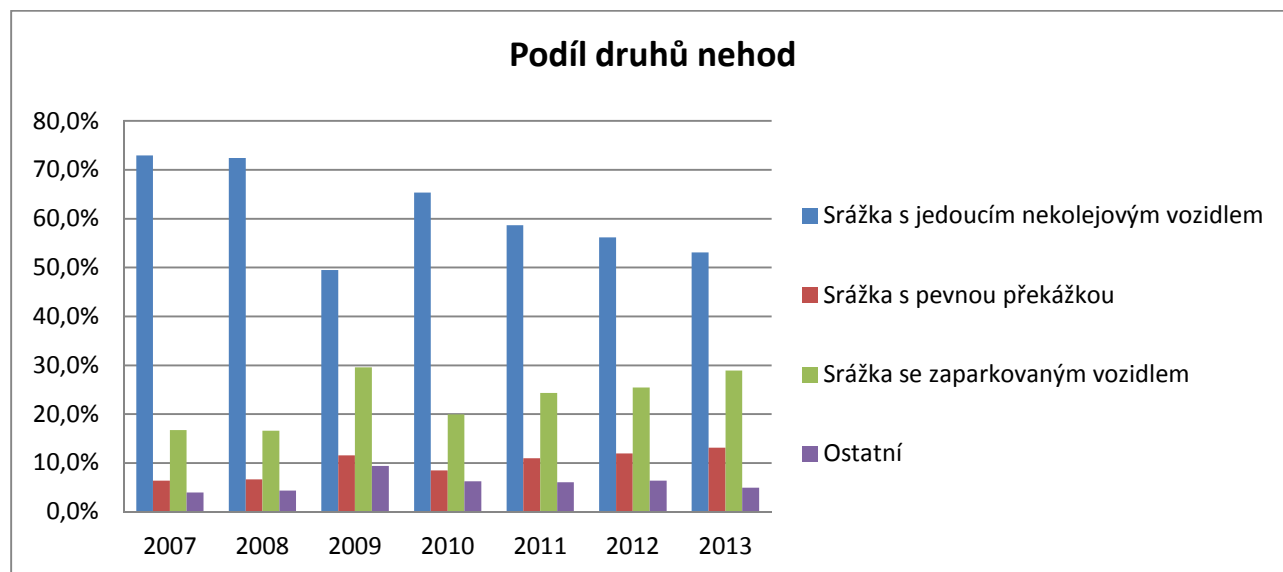
Druhy nehod jsou v členění získané statistiky. Počty pro jednotlivé druhy nehod v daných letech jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 15: Počty nehod MČ Praha 14 dle druhů

	Havárie	Jiný druh nehody	Srážka s chodcem	Srážka s domácím zvířetem	Srážka s jedoucím neokolejovým vozidlem	Srážka s lesní zvěří	Srážka s pevnou překážkou	Srážka s tramvají	Srážka se zaparkovaným vozidlem
<b>2007</b>	5	7	15	2	641	1	56	5	147
<b>2008</b>	5	10	13	2	585	-	54	5	134
<b>2009</b>	4	10	22	2	231	-	54	6	138
<b>2010</b>	4	9	12	-	354	1	46	8	108
<b>2011</b>	3	5	15	1	321	3	60	6	133
<b>2012</b>	2	3	12	1	245	2	52	8	111
<b>2013</b>	3	10	10	-	259	-	64	1	141

Z uvedeného počtu a druhů dopravních nehod vyplývá následující graf:

Graf 25: Podíl druhu nehod (MČ Praha 14)



Pro základní vyhodnocení byly vybrány nehody s významným podílem (více jak 5 %) či rostoucí tendencí. Dopravní nehody s malým podílem byly sloučeny a v grafu jsou uvedeny jako „Ostatní“.

Z grafu jsou patrné tyto skutečnosti:

- Snižuje se relativní množství srážek jedoucích vozidel
- Zvyšuje se množství srážek s pevnými překážkami a zaparkovanými vozidly
- Podíl ostatních nehod zůstává stabilní

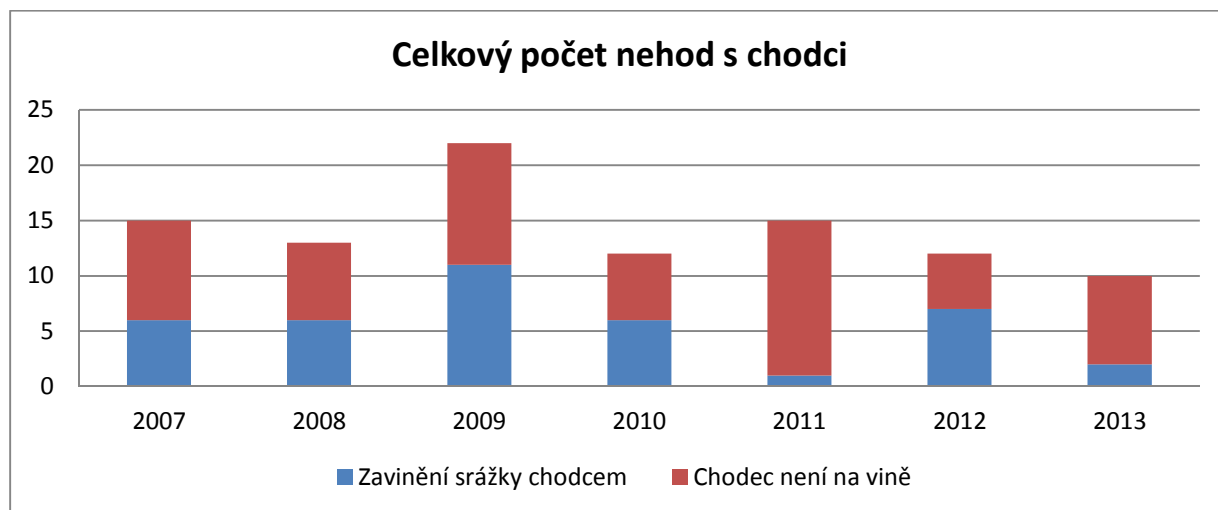
## DÍLČÍ ZÁVĚRY:

- Ubývá srážek v dopravních proudech – řidiči jedoucích vozidel více dbají na dopravní situaci v jejich bezprostředním okolí
- Nedostatečné prostory pro parkování se promítají i do dopravní nehodovosti. Nevhodně odstavená vozidla jsou zdrojem (nelze však paušálně říci viníkem) dopravních nehod, jejichž počet se postupně se nesnižuje.
- Neubývá počet srážek s pevnou překážkou, což může svědčit o skutečnosti, že se nedaří odstraňovat závady pozemních komunikací v dostatečné míře.

## C.7.2.2.3 Nehody s chodci

Nehody s chodci jsou prezentovány na tomto grafu:

Graf 26: Nehody s chodci (MČ Praha 14)



Za sledované období se stalo 99 nehod s chodci, což představuje zhruba 2-3 % z celkového počtu dopravních nehod (podíl shodný i v jednotlivých letech). Z těchto nehod bylo 39 (40 %) zaviněno samotnými chodci.

Umístění jednotlivých nehod na následující mapě.



Obrázek 10 - Mapa Prahy 14

Dle podrobnějšího zkoumání dat lze dále konstatovat:

- Nehody, jež zavinily chodci, jsou převážně na silnicích Cíglarova, Poděbradská, Kolbenova a Českokobrodská
- Nehody zaviněné řidičem motorového vozidla jsou převážně v oblasti sídliště Černého mostu
- Smrtelné nehody byly dvě (29 % ze všech usmrcených) – obě v oblasti Kyjí a zaviněné řidičem motorového vozidla
- Těžce zraněných chodců bylo celkem 28 (50 %), z toho 20 nehod bylo zaviněno řidičem motorového vozidla
- Lehce zraněných chodců bylo celkem 62 (17 %), z toho bylo 36 nehod způsobeno řidičem motorového vozidla

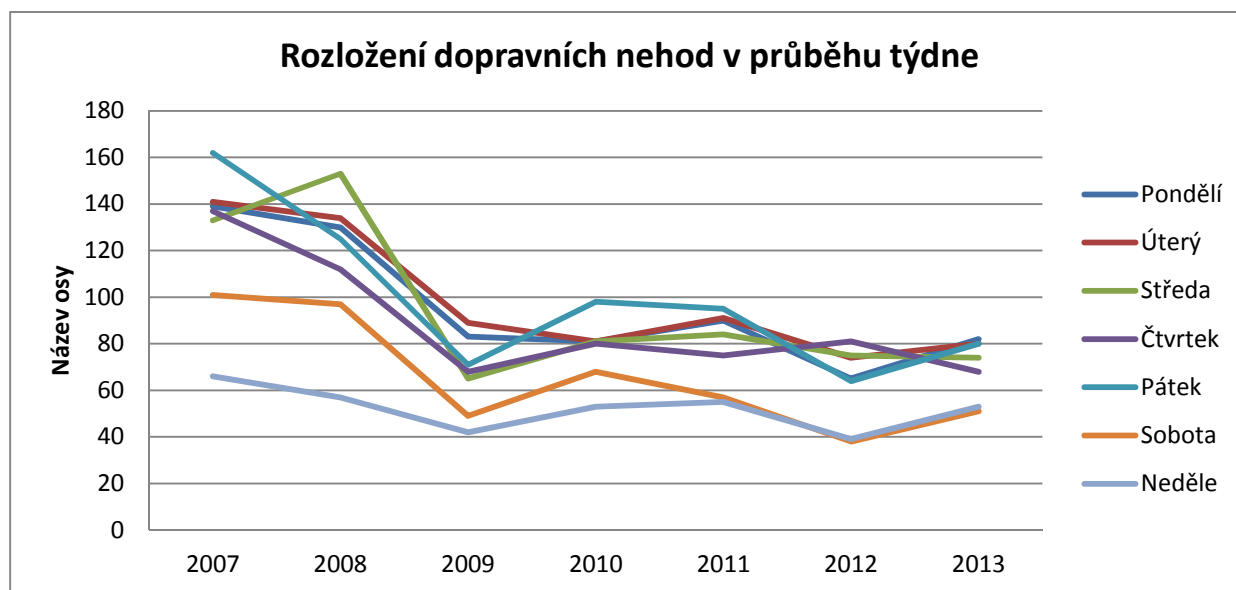
#### DÍLČÍ ZÁVĚRY:

- Počet nehod s chodci má poslední tři roky klesající tendenci
- Nejtěžší následky nehod s chodci mají výrazný podíl na všech druzích dopravních nehod

##### C.7.2.2.4 Dopravní nehody v průběhu týdne

Dalším výstupem je vyhodnocení dopravních nehod z hlediska dne události. Z následujícího grafu je patrné rozložení součtů nehod v jednotlivých dnech v daných letech.

Graf 27: Rozložení nehod v průběhu týdne (MČ Praha 14)



## DÍLČÍ ZÁVĚRY:

- Víkendové dny mají nejmenší zastoupení v počtu dopravních nehod

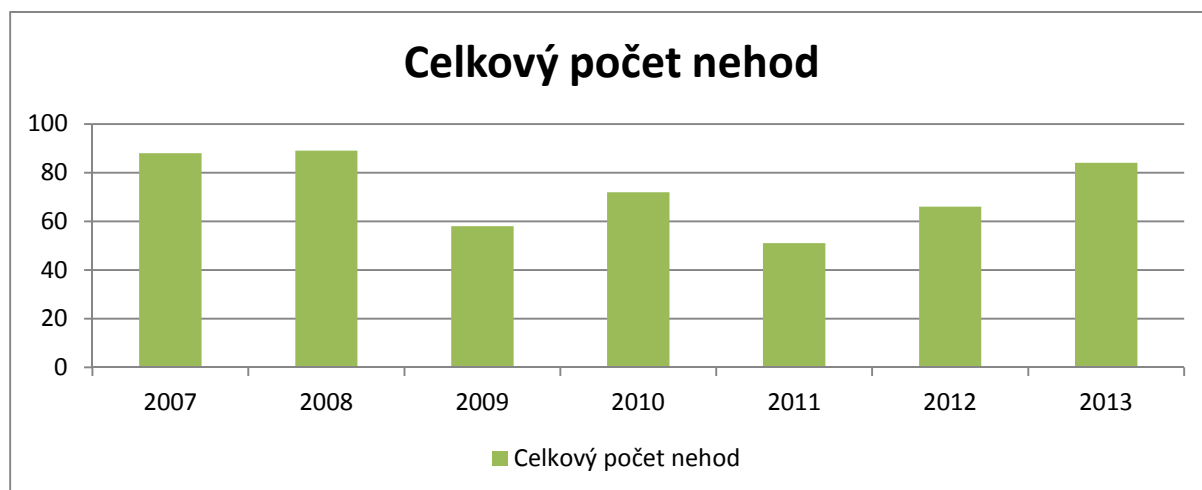
**C.7.2.3 Nehodovost lokality Dolní Počernice****C.7.2.3.1 Základní analýza dopravních nehod**

Na území se stalo mezi lety 2007 – 2013 celkem 508 dopravních nehod, při nichž byly usmrceny 3 osoby, 8 jich bylo těžce a 58 lehce zraněno.

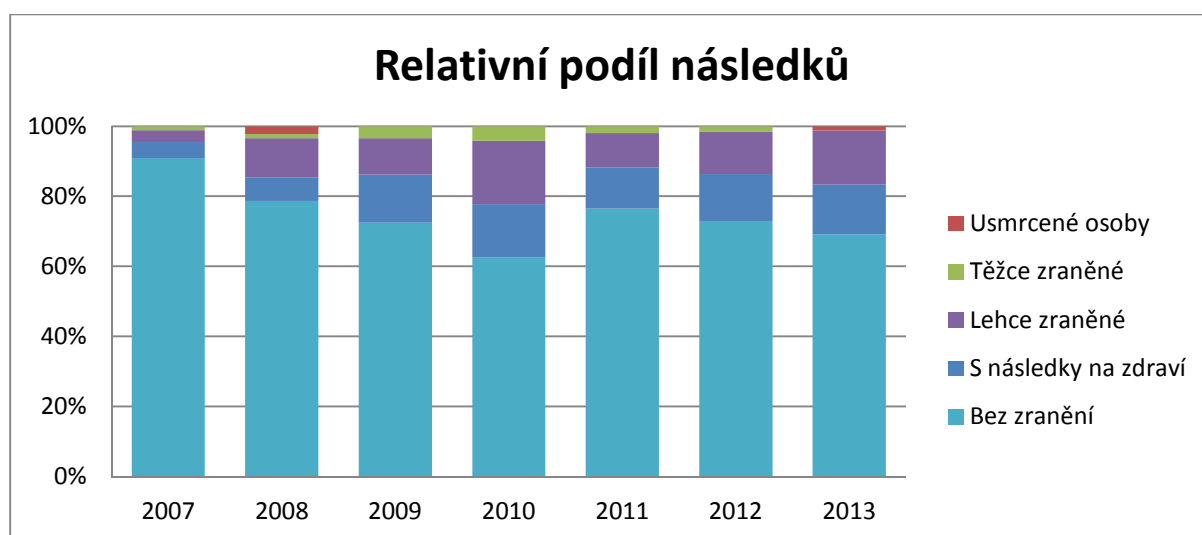
Tabulka 16: Přehled nehod MČ Dolní Počernice

	Celkový počet nehod	S následky na zdraví	Usmrcené osoby	Těžce zraněné	Lehce zraněné
<b>2007</b>	88	4	0	1	3
<b>2008</b>	89	6	2	1	10
<b>2009</b>	58	8	0	2	6
<b>2010</b>	72	11	0	3	13
<b>2011</b>	51	6	0	1	5
<b>2012</b>	66	9	0	1	8
<b>2013</b>	84	12	1	0	13

Graf 28: Celkový počet nehod (MČ Dolní Počernice)



Graf 29: Relativní podíl následků (MČ Dolní Počernice)



Z uvedených grafů je patrná vzestupná tendence počtu dopravních nehod.

Rozložení následků dopravní nehod zaznamenalo výraznou změnu v letech 2007 – 2010, kdy klesal podíl nehod bez zranění. Od roku 2011 je rozložení téměř stabilizováno.

#### DÍLČÍ ZÁVĚRY:

- Počet dopravních nehod má stoupající tendenci
- Relativní počet následků dopravních nehod je tendenčně obdobný

#### C.7.2.3.2 Počty dopravních nehod dle jejich druhů

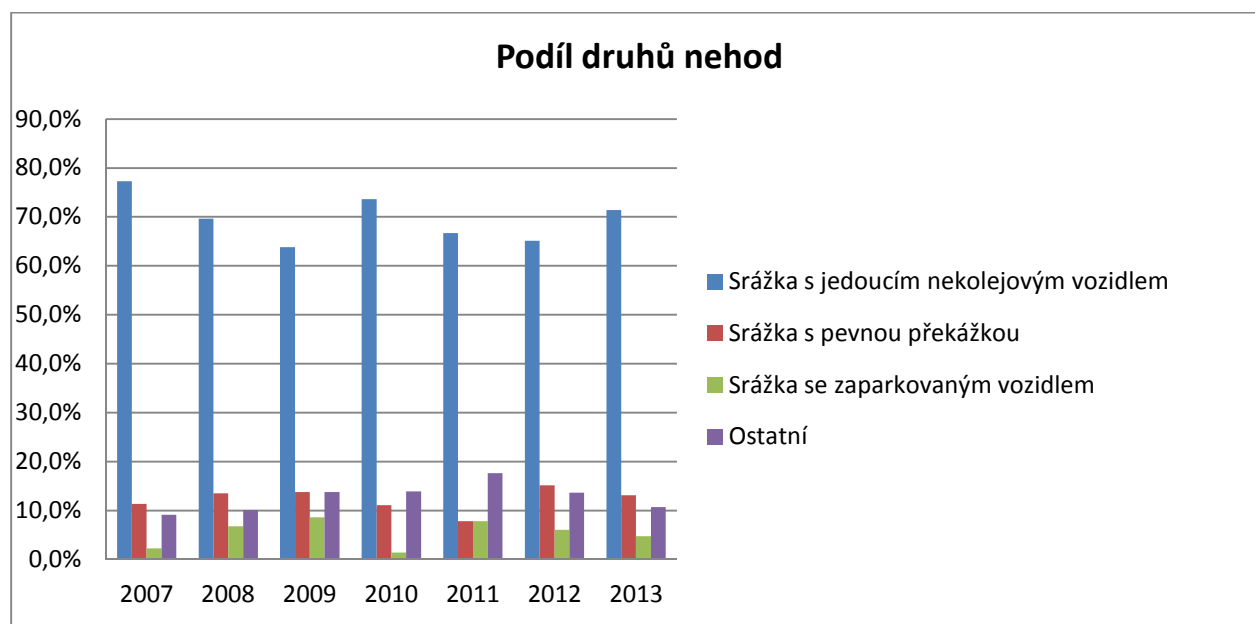
Druhy nehod jsou v členění získané statistiky. Počty pro jednotlivé druhy nehod v daných letech jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 17: Počty nehod v MČ Dolní Počernice dle druhů

	Havárie	Jiný druh nehody	Srážka s chodcem	Srážka s domácím zvířetem	Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	Srážka s lesní zvěří	Srážka s pevnou překážkou	Srážka s tramvají	Srážka se zaparkovaným vozidlem
2007	3	2	-	1	68	2	10	0	2
2008	2	2	1	-	62	4	12	-	6
2009	1	2	-	-	37	5	8	-	5
2010	3	4	1	-	53	2	8	-	1
2011	1	2	2	-	34	4	4	-	4
2012	1	2	4	-	43	2	10	-	4
2013	-	4	1	-	60	4	11	-	4

Z uvedeného počtu a druhů dopravních nehod vyplývá následující graf:

Graf 30: Podíl druhu nehod (MČ Dolní Počernice)



Pro základní vyhodnocení byly vybrány nehody s významným podílem (více jak 5 %) či rostoucí tendencí. Dopravní nehody s malým podílem byly sloučeny a v grafu jsou uvedeny jako „Ostatní“.

Z grafu jsou patrné tyto skutečnosti:

- Sledované druhy nehod mají stabilní podíl na celkovém počtu srážek
- V porovnání se základní tabulkou počtu jednotlivých druhů nehod vyplývá stabilní a relativně vysoké zastoupení dopravních nehod se zvěří

#### DÍLČÍ ZÁVĚRY:

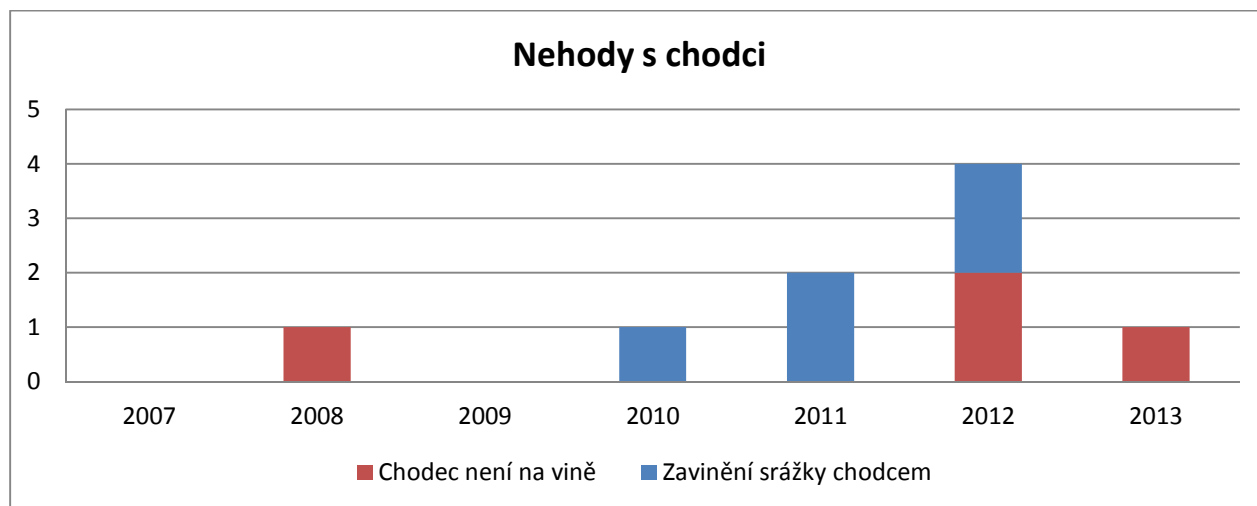
- Z hlediska nehodovosti nedochází na území katastru Dolní Počernice k výrazným změnám, ani nelze sledovat nějaké tendence

- Téměř vyrovnaný je počet nehod se zvěří a se zaparkovanými vozidly

#### C.7.2.3.3 Nehody s chodci

Nehody s chodci jsou prezentovány na tomto grafu:

**Graf 31: Nehody s chodci (MČ Dolní Počernice)**



Za sledované období se stalo 9 nehod s chodci, což představuje zhruba 1-2 % z celkového počtu dopravních nehod (podíl shodný i v jednotlivých letech). Z těchto nehod bylo 5 (55 %) zaviněno samotnými chodci.

Umístění jednotlivých nehod na následující mapě.



**Obrázek 11 - Mapka Dolních Počernic**

Dle podrobnějšího zkoumání dat lze dále konstatovat:

- Nehody s chodci, jsou převážně na ulici Českobrodská

- Smrtelná nehoda byla jedna (33 % ze všech usmrcených) a byla zaviněná řidičem motorového vozidla
- Těžce zraněných chodců byla jedna (11 %) a nehoda byla zaviněna řidičem motorového vozidla
- Lehce zraněných chodců bylo celkem 6 (10 %), z toho byly 2 nehody způsobeny řidičem motorového vozidla

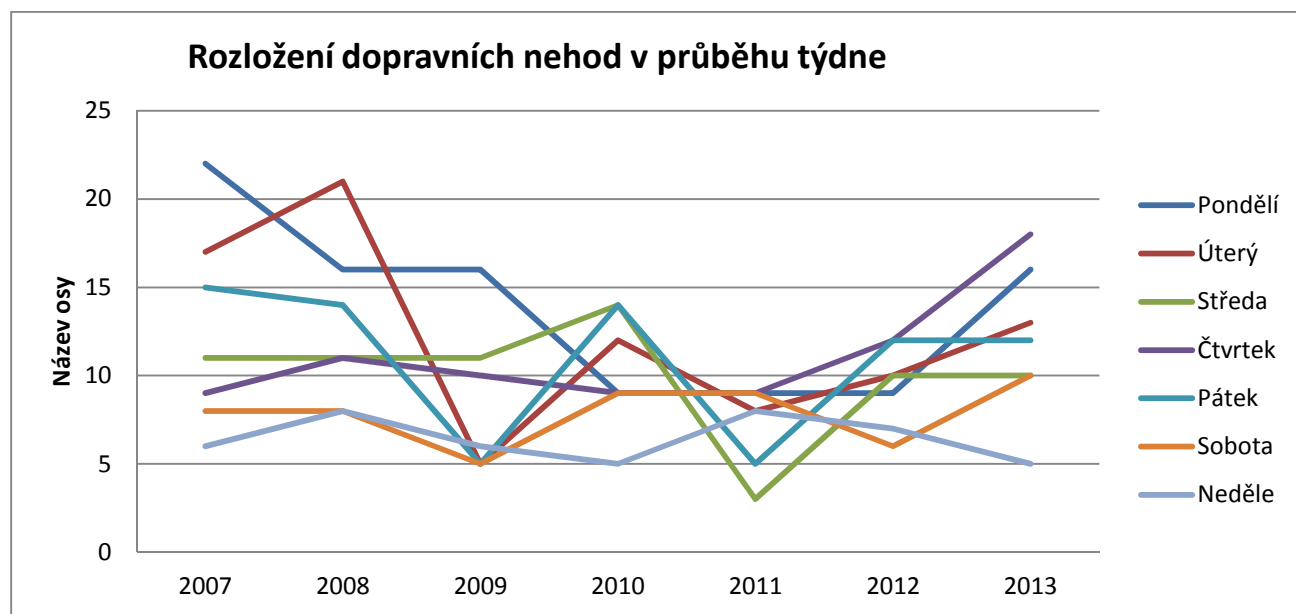
#### DÍLČÍ ZÁVĚRY:

- Počty nehod s chodci se vyskytují náhodně
- Nejvyšší ohrožení (z hlediska nehodovosti) mají na ulici Českobrodská

#### C.7.2.3.4 Dopravní nehody v průběhu týdne

Dalším výstupem je vyhodnocení dopravních nehod z hlediska dne události. Z následujícího grafu je patrné rozložení součtů nehod v jednotlivých dnech v daných letech.

Graf 32: Rozložení dopravních nehod v týdnu (MČ Dolní Počernice)



#### DÍLČÍ ZÁVĚRY:

- Nehody nemají se dnem uskutečnění žádný přímý vliv

#### C.7.2.4 Horní Počernice

##### C.7.2.4.1 Základní analýza dopravních nehod

Na území se stalo mezi lety 2007 – 2013 celkem 528 dopravních nehod, při nichž nebyla usmrcena žádná osoba, 7 jich bylo těžce a 39 lehce zraněno.

Základní data o nehodovosti jsou uvedena na neupravovaném formuláři:

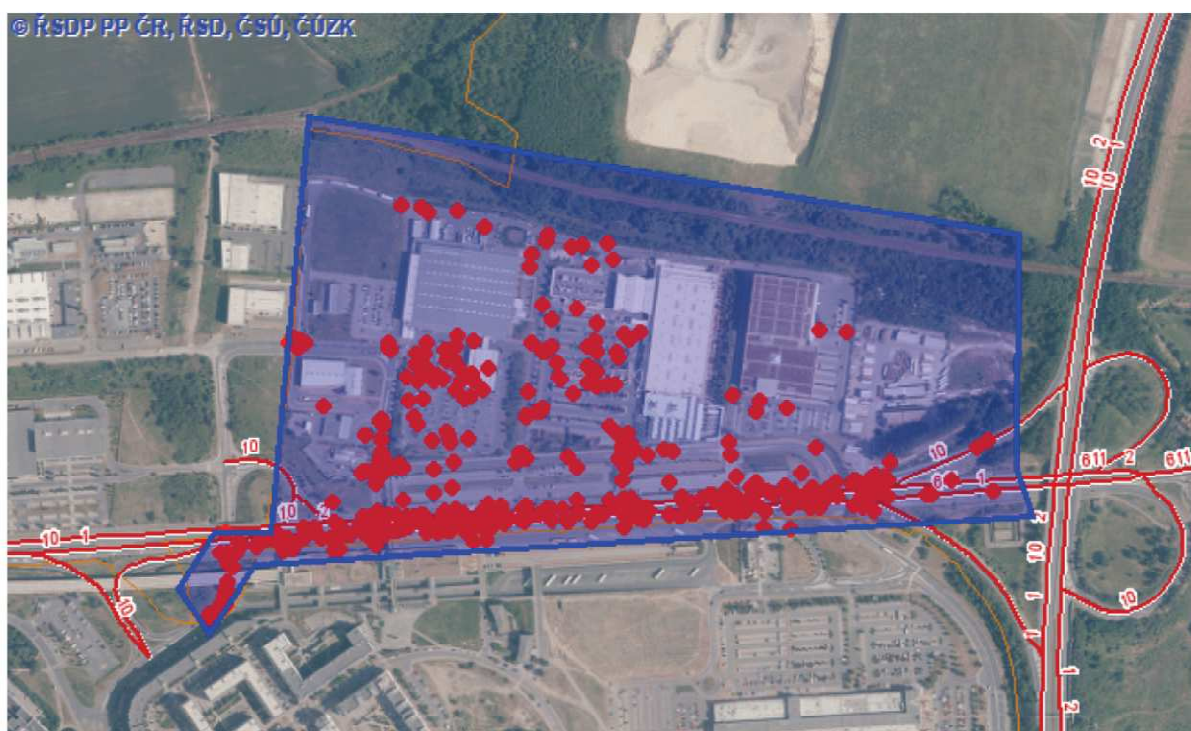


Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®  
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru  
Informační tiskový výstup z GIS JDVM

## Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

**Období: 2007/01/01 - 2013/12/31**

**Obce ve vybrané lokalitě: Praha (Hlavní město Praha)**



### Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem	528
Počet nehod s následky na zdraví	36
Počet usmrcených osob (do 24 hodin od nehody)	0
Počet těžce zraněných osob	7
Počet lehce zraněných osob	39
Počet nehod pod vlivem alkoholu	1

### Statistika nehod v zadané lokalitě podle jednotlivých dnů v týdnu

Počet nehod v pondělí	85
Počet nehod v úterý	75
Počet nehod ve středu	72
Počet nehod ve čtvrtek	70
Počet nehod v pátek	102
Počet nehod v sobotu	71
Počet nehod v neděli	53



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®  
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru  
Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Statistika nehod v zadané lokalitě za zhoršené viditelnosti	
Zhoršená viditelnost - počet nehod	32
Zhoršená viditelnost - počet nehod s následky na zdraví	0
Zhoršená viditelnost - počet usmrčených osob (do 24 hodin od nehody)	0
Zhoršená viditelnost - počet těžce zraněných osob	0
Zhoršená viditelnost - počet lehce zraněných osob	0
Zhoršená viditelnost - počet nehod pod vlivem alkoholu	0
Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky	
nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou	487
sloup - telefonní, veř.osvětlení, el.vedení apod.	6
odrazník, patník, sloupek, dopr.značky apod.	10
svodidlo	1
zeď,pevná část mostů,podjezdů,tunelů apod.	2
překážka vzniklá staveb.činností (přenos.dopr. značky, hromada šterku, písku apod.).	1
jiná překážka (zábradlí,oplocení,násep,nástupní ostrůvek apod.)	21
Statistika nehod v zadané lokalitě podle stavu komunikace	
dobrý, bez závad	518
souvislé výtluky	3
nesouvislé výtluky	1
příčná stružka, hrbol, vystouplé,propadlé koleje	1
přechodná uzavírka jednoho jízdního pruhu	1
přechodná uzavírka silnice nebo jízdního pásu	3
jiný (neuvedený) stav nebo závada komunikace	1
Statistika nehod v zadané lokalitě podle viditelnosti	
ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	395
ve dne, zhoršená viditelnost (svítání,soumrak)	6
ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha,sněžení,déšť apod.)	17
v noci - s veřejným osvětlením,viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	99
v noci - s veřejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha,déšť, sněžení apod.)	9
v noci - bez veřejného osvětlení,viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	2
Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů	
dobré	527
špatné vlivem profilu komunikace (nepřehledný vrchol stoupání,zářez komunikace apod.)	1



Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ®  
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru  
Informační tiskový výstup z GIS JDVM

Statistika nehod v zadané lokalitě podle specifických míst a objektů v místě nehody	
žádné nebo žádné z uvedených	313
přechod pro chodce	18
v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m)	41
most, nadjezd, podjezd, tunel	6
zastávka autobusu, tramvaje atd. s nástup, ostrůvkem	1
zastávka tramvaje, autobusu atd. bez nást. ostrůvku	7
výjezd z parkoviště, lesní cesty apod. (pol.36=7,8)	3
čerpadlo pohonných hmot	7
parkoviště přiléhající ke komunikaci	132
Statistika nehod v zadané lokalitě podle chování chodce	
nezaznamenáno	229
žádné z uvedených	293
správné, přiměřené	2
špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	2
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	1
zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	1
Statistika nehod v zadané lokalitě podle situace v místě nehody	
nezaznamenáno	229
jiná situace	293
přecházení po vyznačeném přechodu	1
chůze, stání na chodníku	1
přecházení mimo přechod (20 a více metrů od přechodu)	4

Na základě těchto podkladů lze provést tyto dílčí závěry.

#### DÍLČÍ ZÁVĚRY:

- Statisticky se uskuteční nejvíce nehod v pátek (o 30 – 50 % více), nejméně v neděli (zhruba o 20 % méně než je průměr)
- Převážná většina nehod se stala na komunikaci s dobrým stavem bez závad
- Výrazné množství nehod se stalo v noci s osvětlením z veřejného osvětlení a bez viditelnosti zhoršené povětrnostními podmínkami

### C.7.3 Nehodovost cyklistů

Cyklisté tvoří po chodcích druhou nejohroženější a nejzranitelnější skupinu účastníků provozu na pozemních komunikacích v případě důrazného neoddělení motorového a cyklistického provozu.

Nejčastějším druhem nehod cyklistů je nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost a nesprávné předjíždění.

Nebezpečná je pro cyklisty především jízda městem, doprava je zde nepřehledná a jízdní kolo se dá snadno přehlédnout. Je proto potřeba vybudovat bezpečnou cyklistickou infrastrukturu, která v co nejvíce možné míře od sebe oddělí odlišné druhy dopravy (motorovou, cyklistickou, pěší), čímž se může podařit snižovat počty nehod, kde jedním z účastníků je cyklista. Významnými body a úseky řešení jsou křižovatky pozemních komunikací, kde vzniká více než 50 nehod s účastí cyklisty.

Poznatky z rozboru cyklistických nehod:

- Nehody cyklistů obvykle představují zhruba 1,1% z celkového počtu dopravních nehod.
- Hlavními příčinami nehod s účastí cyklistů je nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy.
- Co do počtu nehod je rizikovější víkend než pracovní den.
- Nejvíce nehod se stává v dubnu a květnu, naopak nejméně v lednu a únoru.
- Nejvíce nehod se stává mezi 15 - 16 a 17 - 18 hodinou.

Nejen z hlediska účelnosti, ale bezpochyby i z hlediska bezpečnosti provozu by mělo být komplexní řešení cyklistické dopravy v ucelených tazích, což znamená pokud možno ve vzájemně propojených sítích cyklostezek. Ty by měly splňovat požadavek na:

- bezpečnost především z hlediska cyklisty, prostřednictvím již zmíněné segregace v co možná největší míře od automobilové dopravy např. formou cyklistických pruhů, piktogramů, cykloobousměrek, apod. Snaha oddělení cyklistické dopravy se dotýká i pěší dopravy např. preferováním stezek pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem. Dále je třeba brát v úvahu i bezpečnost kriminální, kdy bychom se měli snažit vyvarovat návrhu cyklostezky v odlehlých, neosvětlených či jinak nepřehledných místech.
- nejkratší a nejpohodlnější spojení. Co nejvíce se vyhýbat trasám komplikovaným, s oklikami, otáčkami přes 180°, prudkými sklony nebo zbytečnými převýšeními.

Z těchto zásad vyplývá, že podstatná část cyklotras by měla být navržena jako separovaná podél hlavních pozemních komunikací, které musí být pro tento účel náležitě upraveny a vybaveny. Snaha vytvořit síť cyklotras pouze s využitím vedlejších, málo dopravně zatížených pozemních komunikací bez stavebních úprav, kde cyklistická doprava není žádným způsobem oddělena od dopravy motorové, zpravidla nevede k dobrým výsledkům.

#### C.7.3.1 Příklady ze zahraničí

##### Rakousko

Při přejezdu cyklisty pozemní komunikace přes přejezd mimo světelnou signalizaci je cyklista staven na úroveň chodce, kdy platí pravidlo, že se cyklista musí přiblížit k přejezdu rychlostí nižší než 10km/h (bez slézání z kola) a následně je řidič povinen zastavit a umožnit mu přejetí.

Co se týče požívání alkoholických nápojů před jízdou na kole, jsou v Rakousku cyklisté staveni naopak na úroveň řidičů motorových vozidel, kdy se po prokázání požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky před jízdou hradí stejná výše pokuty, ať se jedná o cyklistu, či řidiče motorového voz.

### C.7.3.2 Nehodovost cyklistů v Praze za rok 2013

Policie ČR řešila v roce 2013 celkem 206 nehod s účastí cyklisty, při kterých bylo 20 osob zraněno těžce a 158 lehce, což znamená 15% nárůst oproti roku 2012. Nejčastějším druhem nehody byla srážka s jedoucím vozidlem, celkem ve 121 případech. Co se týče srážek cyklistů s chodci, v roce 2013 bylo evidováno 16 takových případů.

Zavinění nehod bylo ze strany cyklisty v průměru u 57% případů. Po anulování nehod bez účasti jiné osoby a srážky s jiným nekolejovým voz. se míra zavinění snižuje na hodnotu 40% (viz. obr. č. 11 a 12).



Obrázek 12 - Mapa nehod s cyklisty na území Prahy 14

### C.7.4 Nehodovost chodců

Nejzranitelnějšími účastníky dopravy na pozemních komunikacích jsou bezesporu pěší, a z nich pak zejména děti. Pokud při dopravní nehodě dojde ke kontaktu vozidla s lidským tělem, jsou pochopitelně následky chodce mnohonásobně tragičtější než pro posádku vozidla. V omezené míře se tato skutečnost týká i jednostopých vozidel.

U nehod chodců je na tom Česká republika zhruba pětikrát hůře, než průměr zemí Evropské Unie. Jedním z prvořadých a prioritních úkolů ve snižování nehodovosti v městském provozu je zvyšování bezpečnosti chodců, kdy mnohdy i velmi jednoduché stavební úpravy za společensky přijatelnou cenu zabezpečí požadovaný efekt.

Hlavními příčinami nehod s účastí chodců je zavinění nehody chodcem, kdy náhle vstoupil do vozovky nebo špatným odhadem vzdálenosti a rychlosti vozidla, nedání přednosti vozidla chodci na vyznačeném přechodu pro chodce a nesprávný způsob jízdy vozidla.

Možnosti zvýšení bezpečnosti chodců:

- Celkové zklidnění městské dopravy, tj. soubor opatření sloužících ke zvýšení bezpečnosti zejména chodců a cyklistů na úkor rychlosti automobilové dopravy.

- „Spravedlivější“ přerozdělení veřejného prostoru a zlepšení celkové estetiky veřejných prostranství.

Prvky zajišťující zklidnění dopravy:

- Střední dělicí ostrůvek, kterým dojde k rozčlenění délky na dílčí části a tím i k vytvoření ochranného vyčkávacího prostoru pro chodce a k jasnějšímu vnímání situace pro řidiče.
- Vysunuté chodníkové plochy zajišťující jednak zkrácení délky přecházení, ale také zlepšení rozhledových poměrů v oblasti přechodu pro chodce.
- Zúžení jízdního pruhu na normou povolené minimum s optickým efektem působícím na řidiče.
- Noční osvětlení s možností zvýšení intenzity jasu než je tomu u okolních lamp veřejného osvětlení nebo i použití jiného zabarvení světla (přechod i chodec jsou velmi dobře viditelní, chodec má větší pocit bezpečí, chodci jsou ve velkém pozitivním kontrastu na tmavém pozadí, použitím speciálního osvětlovacího tělesa nedochází k oslnění chodců ani řidičů).
- Dostatečné označení vodorovným i svislým dopravním značením nejlépe s předzvěstí na blížící se přechod pro chodce. Možno použít zvýrazněného lemu svislých dopravních značek.
- U vodorovného dopravního značení možno využít 3D efektu, kdy má řidič pocit, že zebra přechodu výrazně vystupuje nad povrch vozovky, příp. změnou barvy jak samotného přechodu pro chodce, tak i prostoru v bezprostřední blízkosti přechodu (možnost užití nátěru pro zlepšení protiskluzových vlastností vozovky), což u řidiče vyvolává pocit něčeho neobvyklého (oproti známému bílému nátěru).
- Zapuštěné LED návěstidlo vedené osou přechodu pro chodce.
- Umístění přechodu pro chodce na zvýšený příčný práh.

K užití prvků zajišťujících zklidnění dopravy je však třeba se stavět s rozumem, aby nedocházelo k situaci, kdy bychom přistupovali k neustále většímu zvýrazňování již zvýrazněného problémového místa.

#### **C.7.4.1 Příklady ze zahraničí**

##### **Německo**

V Německu se pro uspořádání přechodů pro chodce, na nichž se uplatňuje přednost chodců, striktně uplatňují následující pravidla:

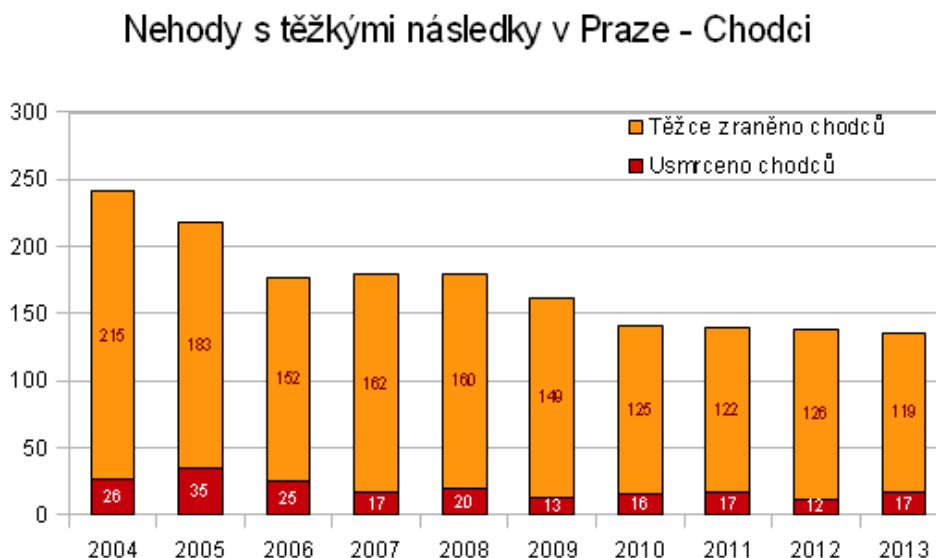
- Nejvyšší povolená rychlost nesmí být vyšší než 50km/h.
- Chodec nesmí bez přerušení přecházet více než dva jízdní pruhy, a to ještě s podmínkou, že nesmějí být stejného směru jízdy (s výjimkou řadících pruhů na vedlejších větvích křižovatek).
- Délka přechodu bez přerušení může činit nejvýše 7,0m a musí být zajištěn optický kontakt mezi řidičem a chodcem minimálně na vzdálenost pro zastavení.
- Maximální používání stavebních prvků pro usnadnění přecházení, a to na všech typech komunikací.

### C.7.4.2 Nehodovost chodců v Praze za rok 2013

V roce 2013 došlo k 640 srážkám s chodcem, při kterých bylo usmrceno 17 osob (oproti roku 2012 + 5), 119 osob bylo těžce zraněno. Zhruba od roku 2010 se prakticky nesnižuje počet srážek s chodci s těžkými následky (smrt nebo těžké zranění).

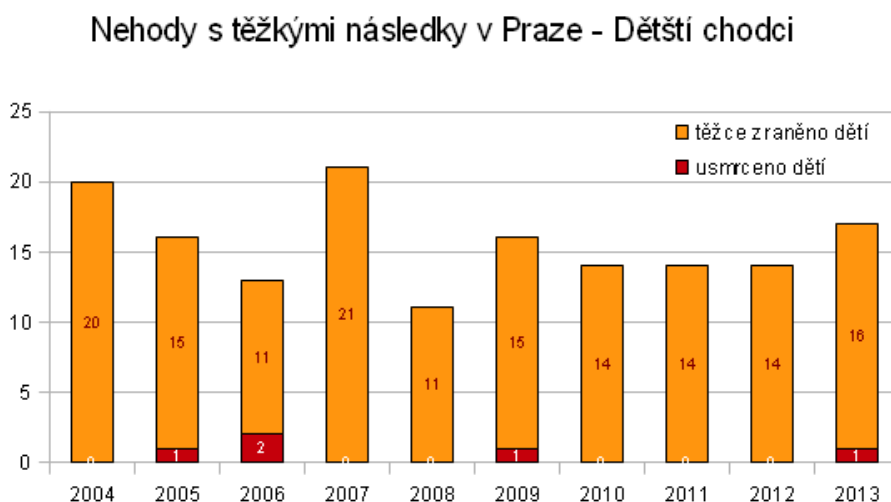
Policie ČR řešila v roce 2013 celkem 640 nehod s chodcem, při kterých bylo 119 osob zraněno těžce a 17 osob bylo usmrceno, což znamená o 5 osob nárůst oproti roku 2012. Zhruba od roku 2010 se počet srážek s chodci s těžkými i smrtelnými následky nesnižuje (viz. obr. č. 1).

Graf 33: Nehody s těžkými následky - Chodci (Praha)



Co se týče chodců - dětí, byla usmrcena jedna osoba, 16 dětí bylo zraněno těžce a 83 lehce. I v tomto případě se následky nehod již delší dobu nesnižují (viz. obr. č. 2).

Graf 34: Nehody s těžkými následky - děti (Praha)



## D Dopravní průzkumy a analýzy

### D.1 Silniční síť

#### D.1.1 Křižovatkové průzkumy

Na základě poskytnutých křižovatkových průzkumů (UDI-TSK) byly vypracovány diagramy intenzit křižovatek.

Diagramy byly vypracovány pro všechna vozidla a pro pomalá vozidla (nákladní vozidla a autobusy)

##### D.1.1.1 Poděbradská / Kbelská

Byla nejzatíženější úrovnovou křižovatkou na pražské komunikační síti v roce 2011 i v roce 2012

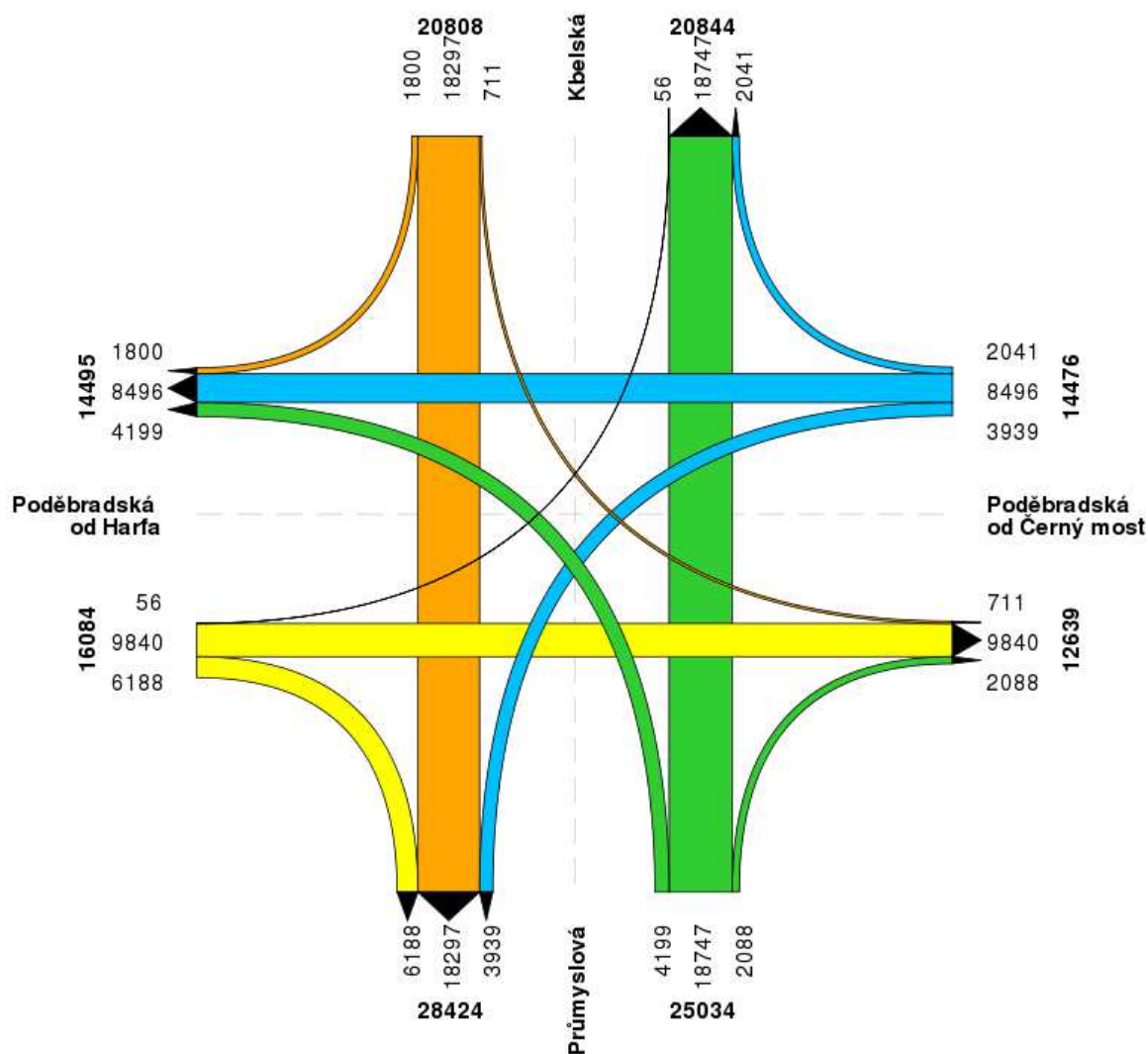
Tabulka 18: Nejzatíženější ÚK v Praze pro rok 2012

Nejzatíženější úrovnové křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2012		
Křižovatka		Vozidel za den (0-24 h) celkem na křižovatce
1.	Poděbradská – Kbelská (1.)*	73 000
2.	Černokostelecká – Průmyslová (2.)*	68 000
3.	Legerova – Anglická (3.)*	68 000
4.	Argentinská – Plynární (4.)*	66 000
5.	Žitná – Mezibranská (6.)*	64 000

\* pořadí v roce 2011

Zdroj: Ročenka 2012 – UDI TSK

Diagram intenzit – všechna vozidla

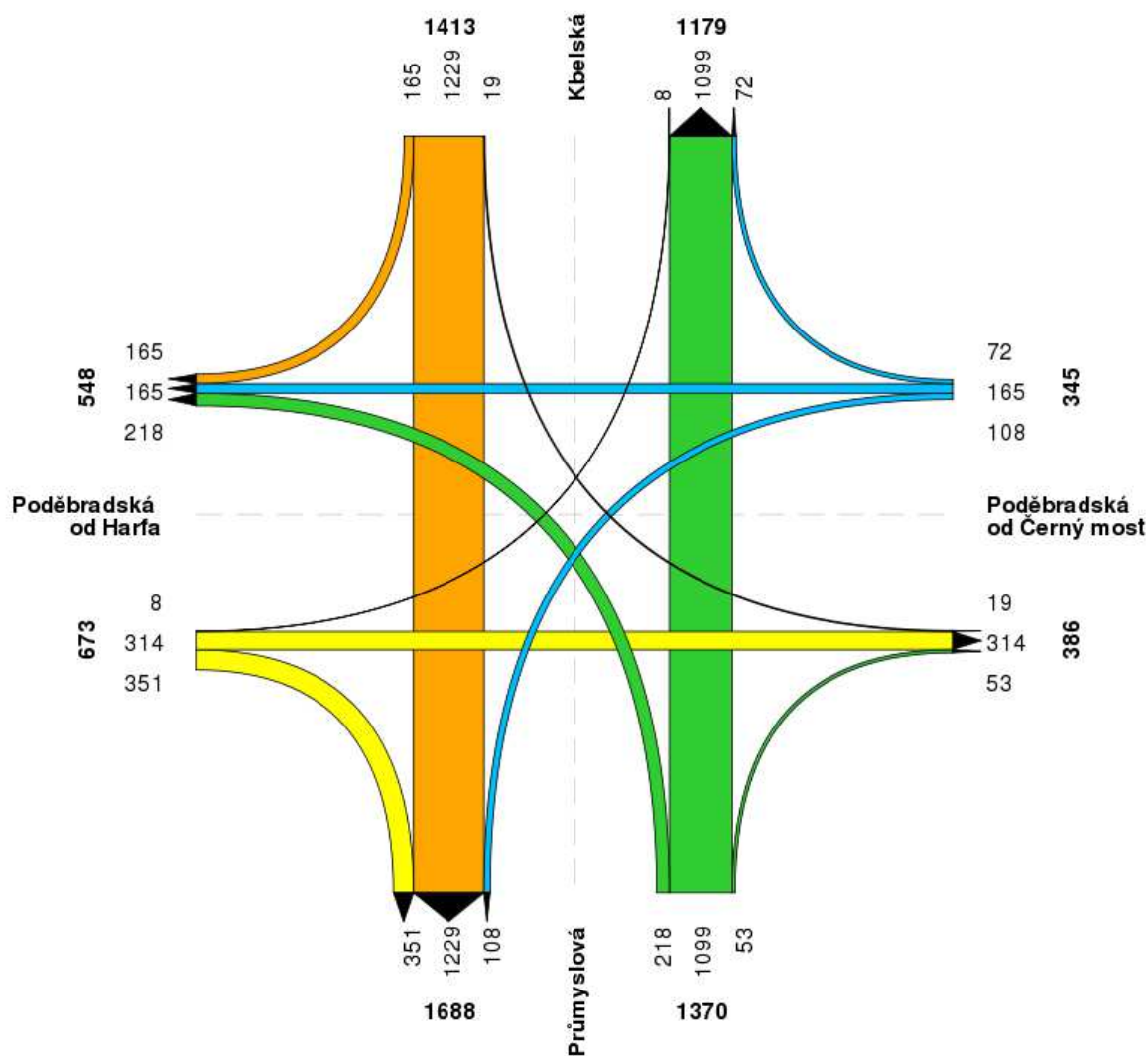


Shrnutí poznatků:

I přes neexistenci levého odbočovacího pruhu ze směru ulice Poděbradská od Harfy dochází k občasnému levému odbočení vozidel.

Rozhodující část intenzit dopravy na silně zatížené komunikaci ul. Poděbradské tvoří přímý směr z ul. Poděbradské ze směru od Harfy a pravé odbočení z ul. Průmyslové.

Diagram intenzit – pomalá vozidla



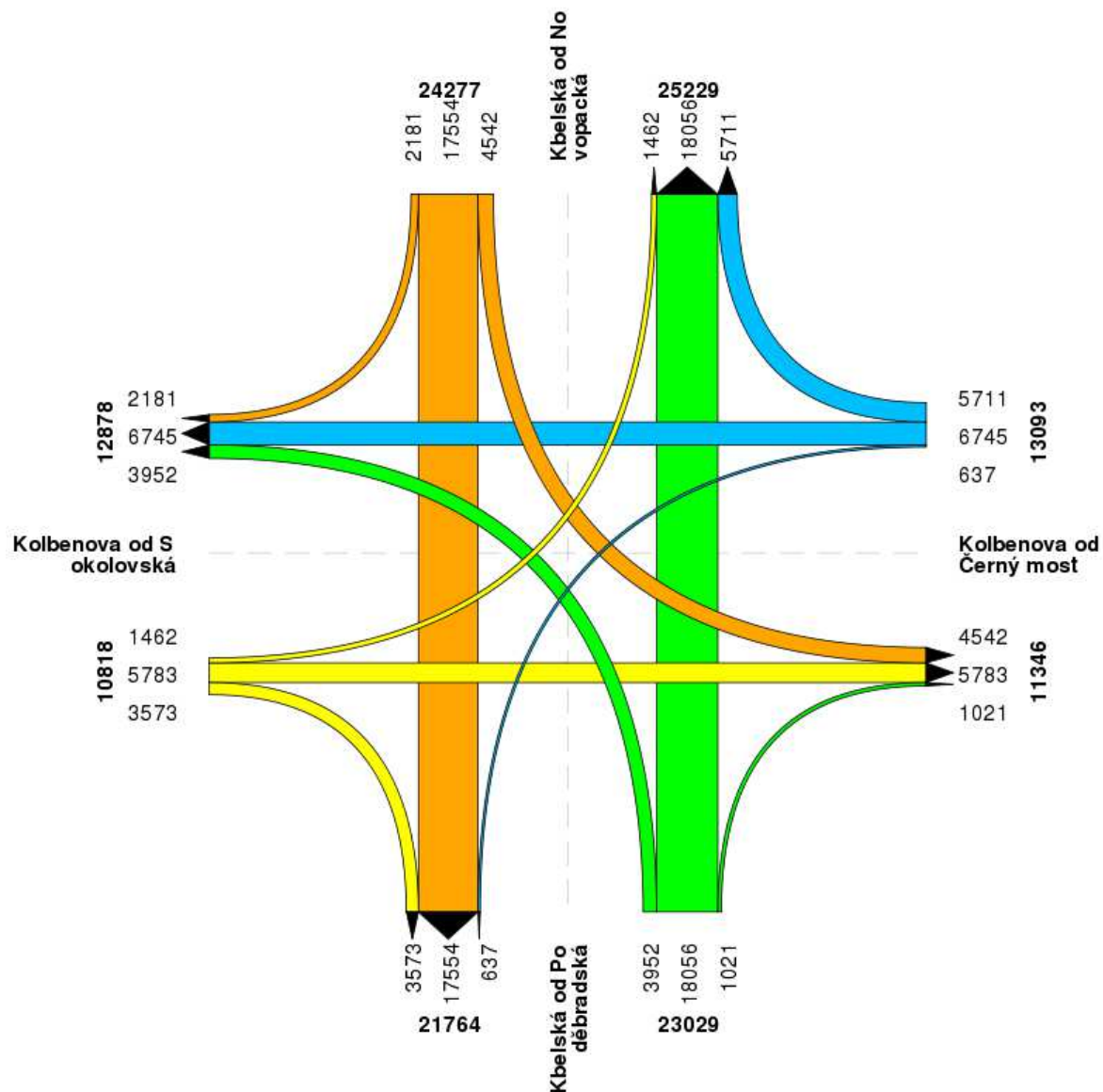
Shrnutí poznatků:

I přes neexistenci levého odbočovacího pruhu ze směru ulice Poděbradská od Harfy dochází k občasnému levému odbočení pomalých vozidel.

Rozhodující část intenzit dopravy pomalých vozidel na silně zatížené komunikaci ul. Poděbradské tvoří přímý směr z ul. Poděbradské ze směru od Harfy.

**D.1.1.2 Kolbenova / Kbelská**

Diagram intenzit – všechna vozidla

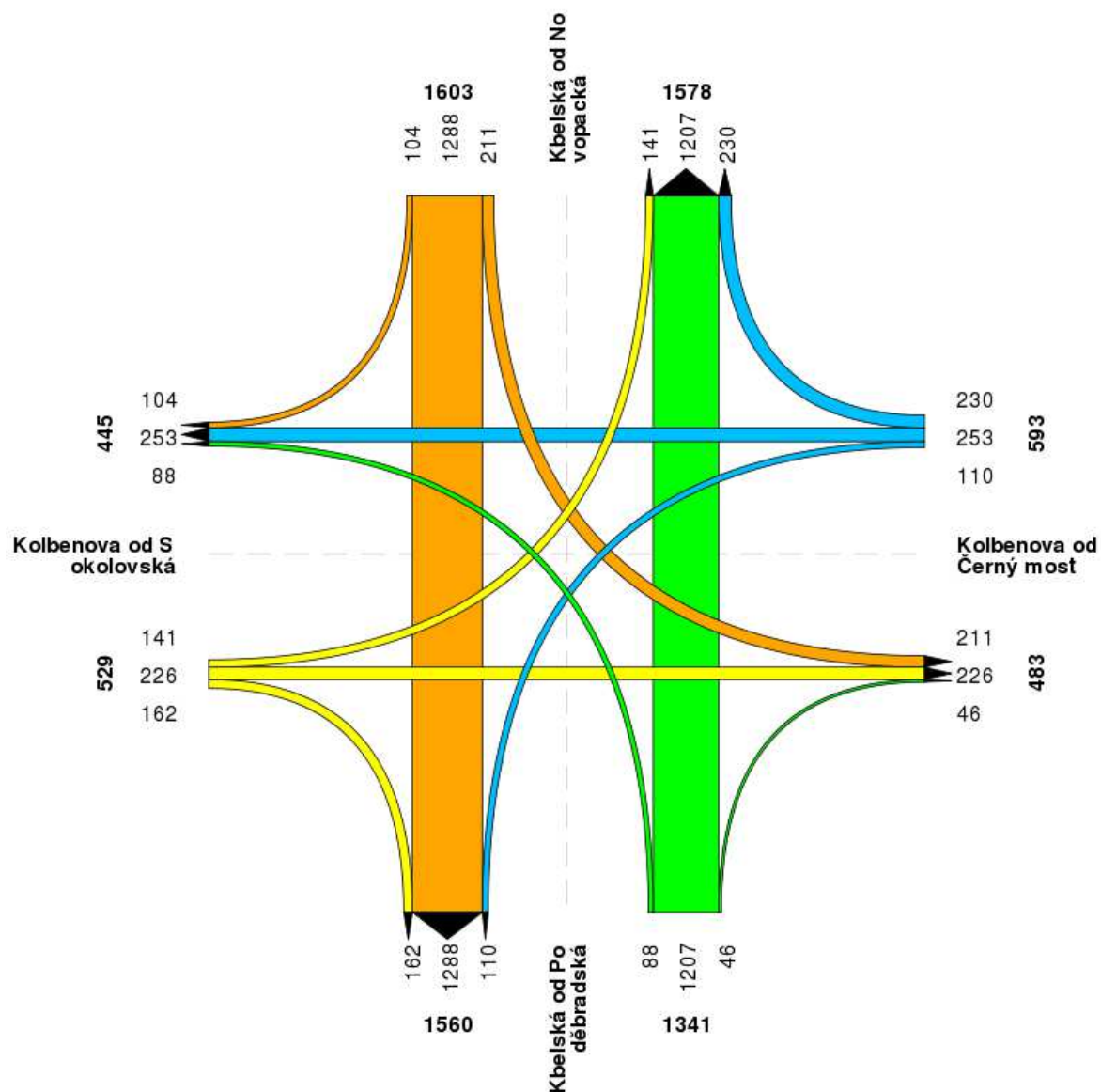


Shrnutí poznatků:

Rozhodující část intenzit dopravy na silně zatížené komunikaci ul. Kolbenova tvoří přímý směr z ul. Kolbenova od Sokolské a levé odbočení z Kbelské ulice ze směru od Vysočanské radiály.

Z ulice Kolbenovy ze směru od Prahy 14 vozidla pokračují převážně přímým směrem do Prahy 9 a doprava směrem k Vysočanské radiále.

Diagram intenzit – pomalá vozidla

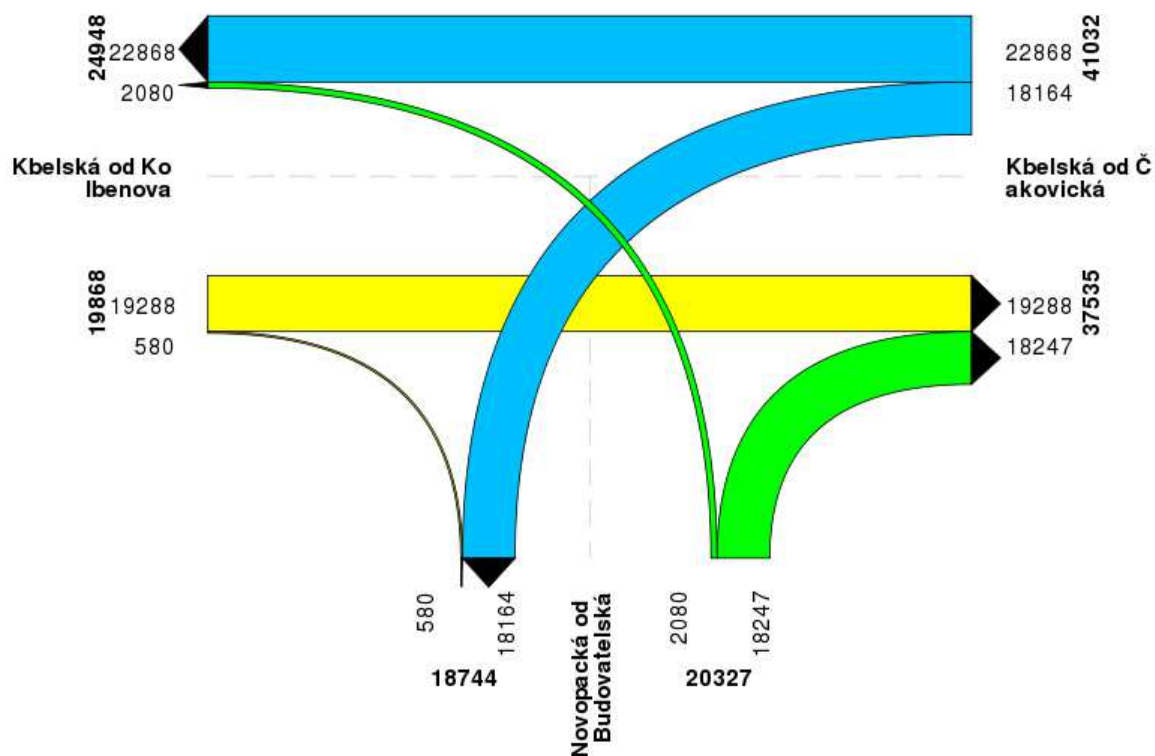


Shrnutí poznatků:

Rozhodující část intenzit dopravy pomalých vozidel na silně zatížené komunikaci ul. Kolbenova tvoří přímý směr z ul. Kolbenova od Sokolské a levé odbočení z Kbelské ulice ze směru od Vysočanské radiály.

### D.1.1.3 Kbelská / Novopacká

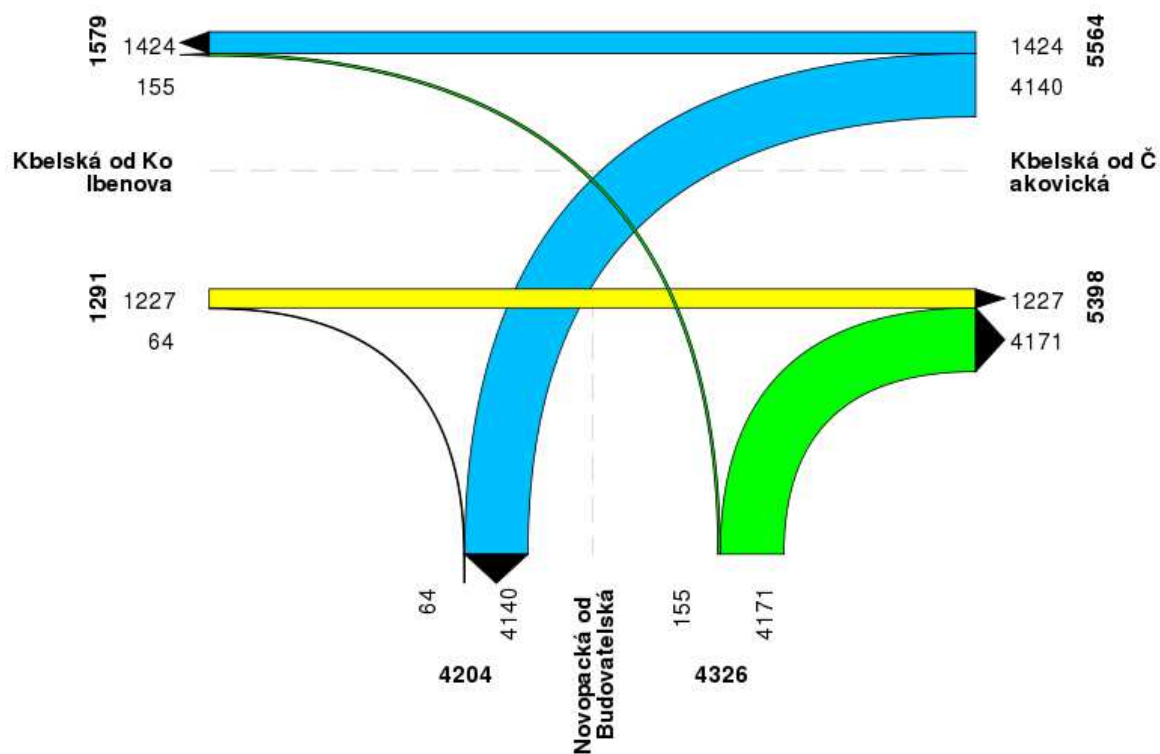
Diagram intenzit – všechna vozidla



Shrnutí poznatků:

Z diagramu lze vysledovat velmi slabé pravé odbočení z Průmyslového polookruhu na Vysočanskou radiálu, což poukazuje na realizaci pravého odbočení již v křižovatce Poděbradská/Kbelská

Diagram intenzit – pomalá vozidla

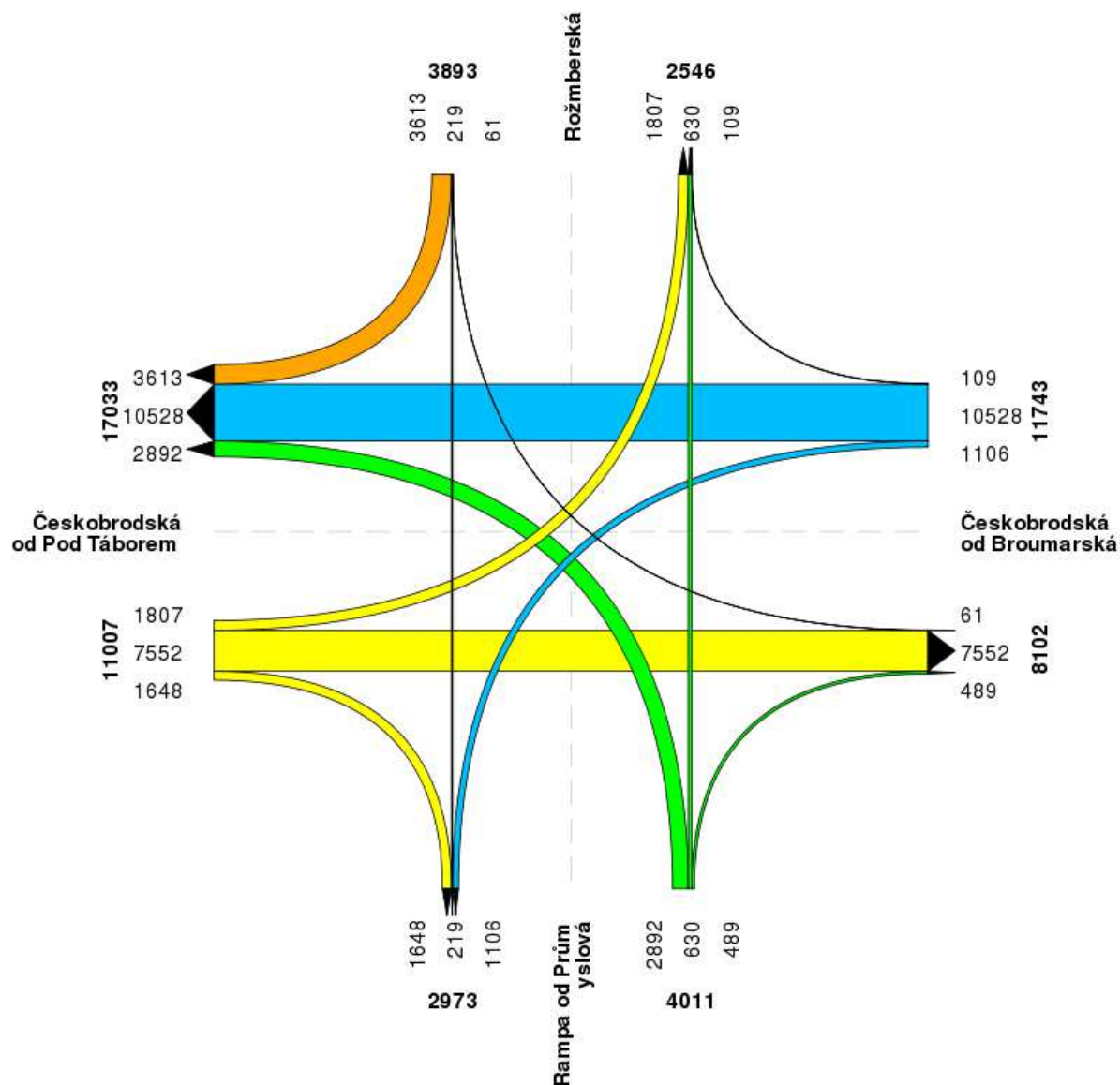


Shrnutí poznatků:

Z diagramu lze vysledovat velmi slabé pravé odbočení z Průmyslového polookruhu na Vysočanskou radiálu, což poukazuje na realizaci pravého odbočení již v křižovatce Kolbenova/Kbelská

#### D.1.1.4 Českobrodská / Rožmberská

Diagram intenzit – všechna vozidla



Shrnutí poznatků:

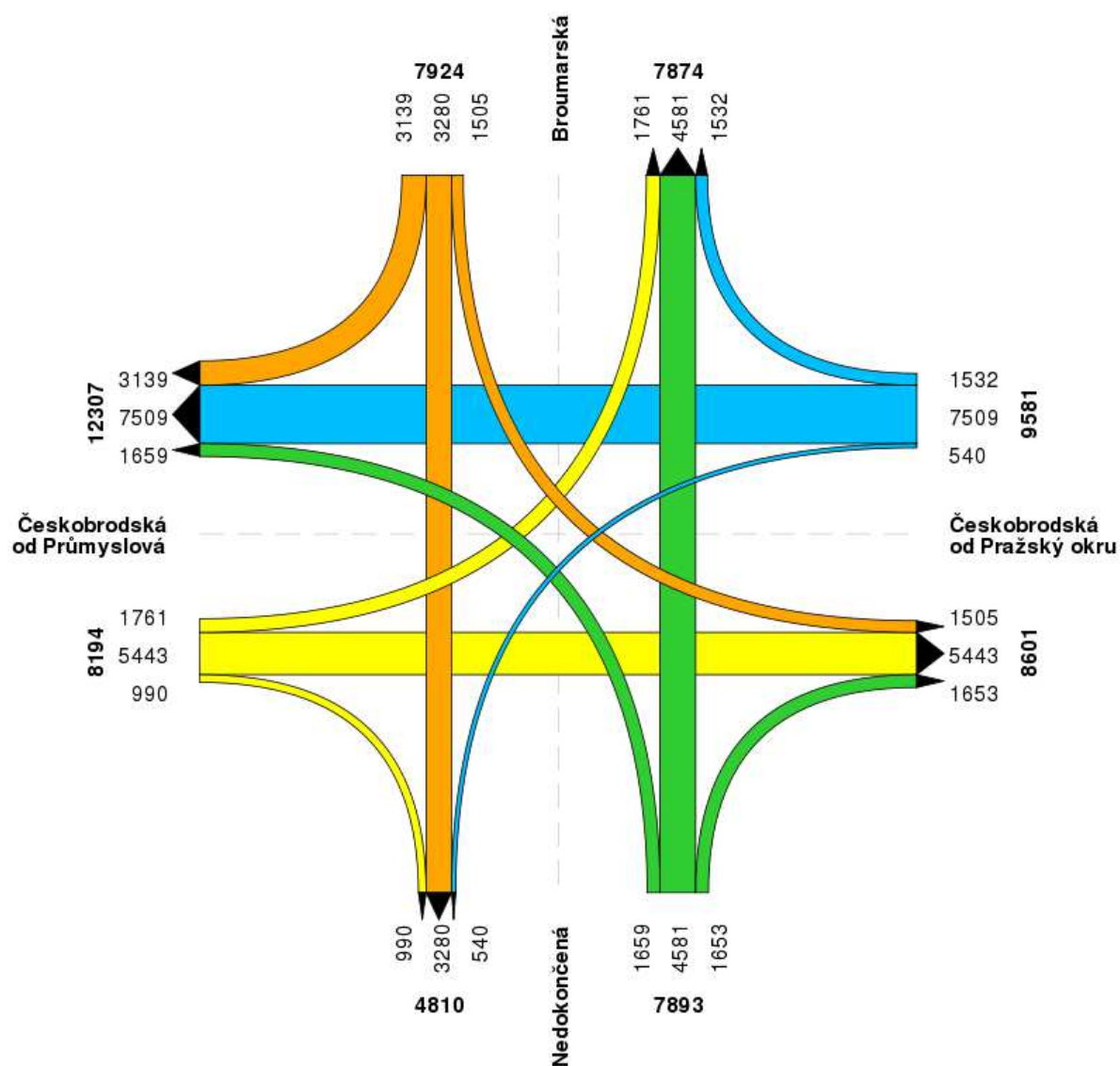
Na ulici Českobrodskou proudí převážná část vozidel z ul. Českobrodská ze směru od ul. Pod Táborem.

V křižovatce je realizováno silné levé odbočení z Průmyslového polookruhu do Českobrodské ve směru do ul. Pod Táborem.



### D.1.1.5 Českobrodská / Broumarská

Diagram intenzit – všechna vozidla



Shrnutí poznatků:

Z diagramu intenzit křižovatky nevyplývají žádné mimořádnosti.

Diagram intenzit – pomalá vozidla

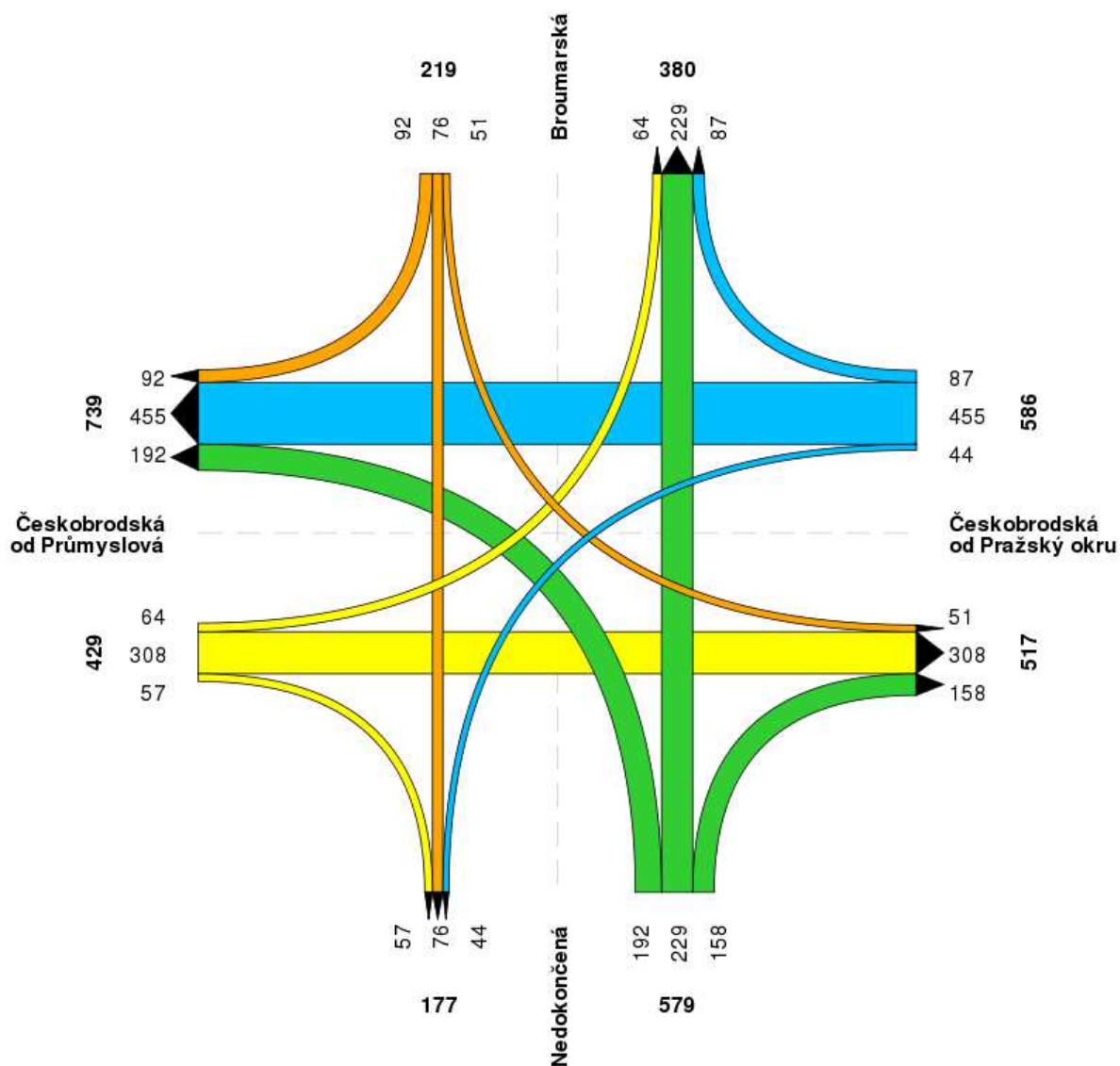
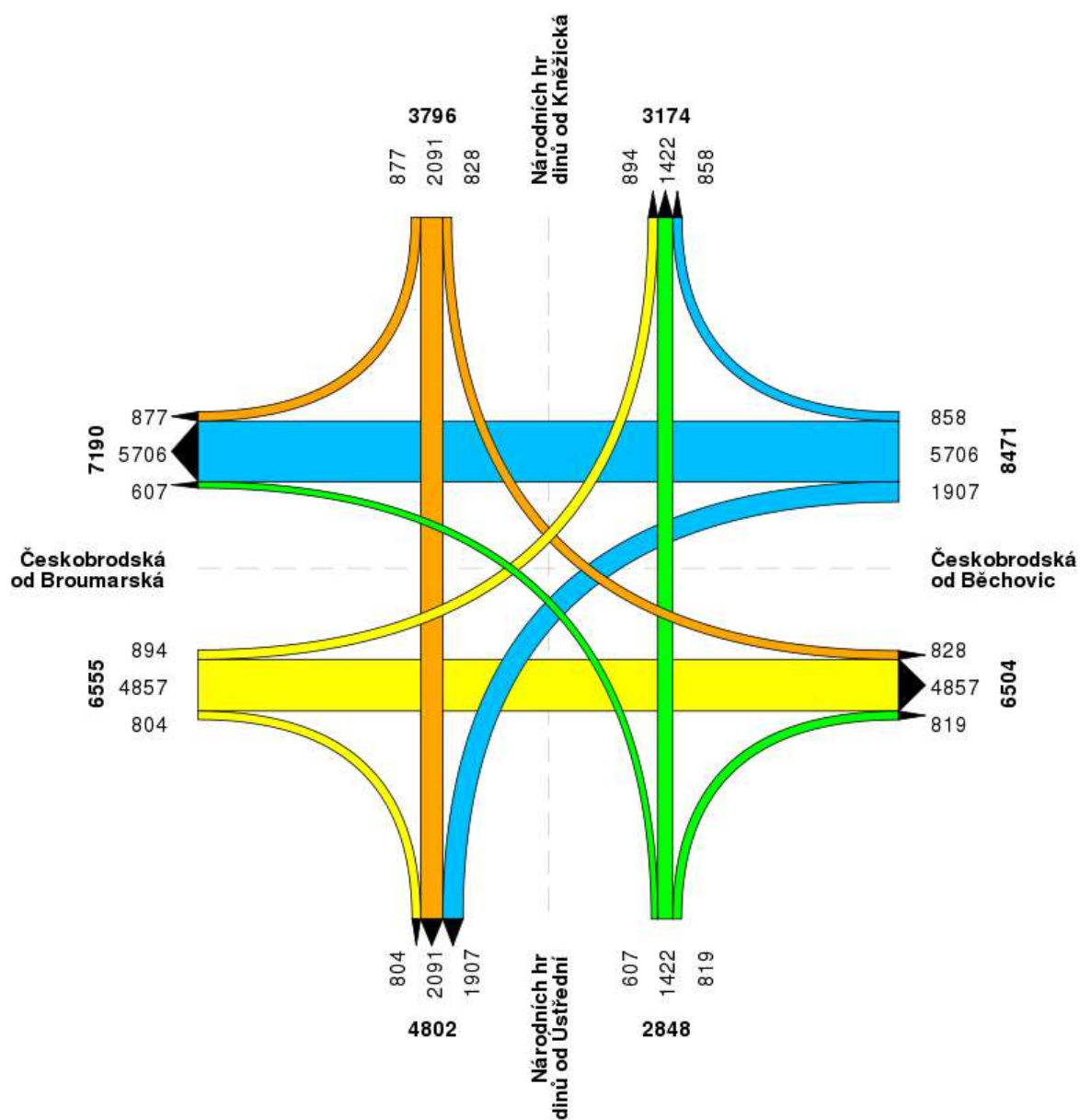
**Shrnutí poznatků:**

Diagram poukazuje na vysokou intenzitu pomalých vozidel (téměř pouze nákladní vozidla a soupravy) směřujících z ulice Nedokloněná, ty jsou dány skutečností, že řidiči jedoucí v severo-východním směru využívají trasy Průmyslová – Objízdna. Levé odbočení z jižní větve je dáno poptávkou po spojení průmyslové zóny při ulici Nedokloněná a centrální části Prahy, eventuálně po napojení na nadřazenější komunikace (ulice Průmyslová a Štěrboholská spojka).

### D.1.1.6 Českobrodská / Národních hrdinů

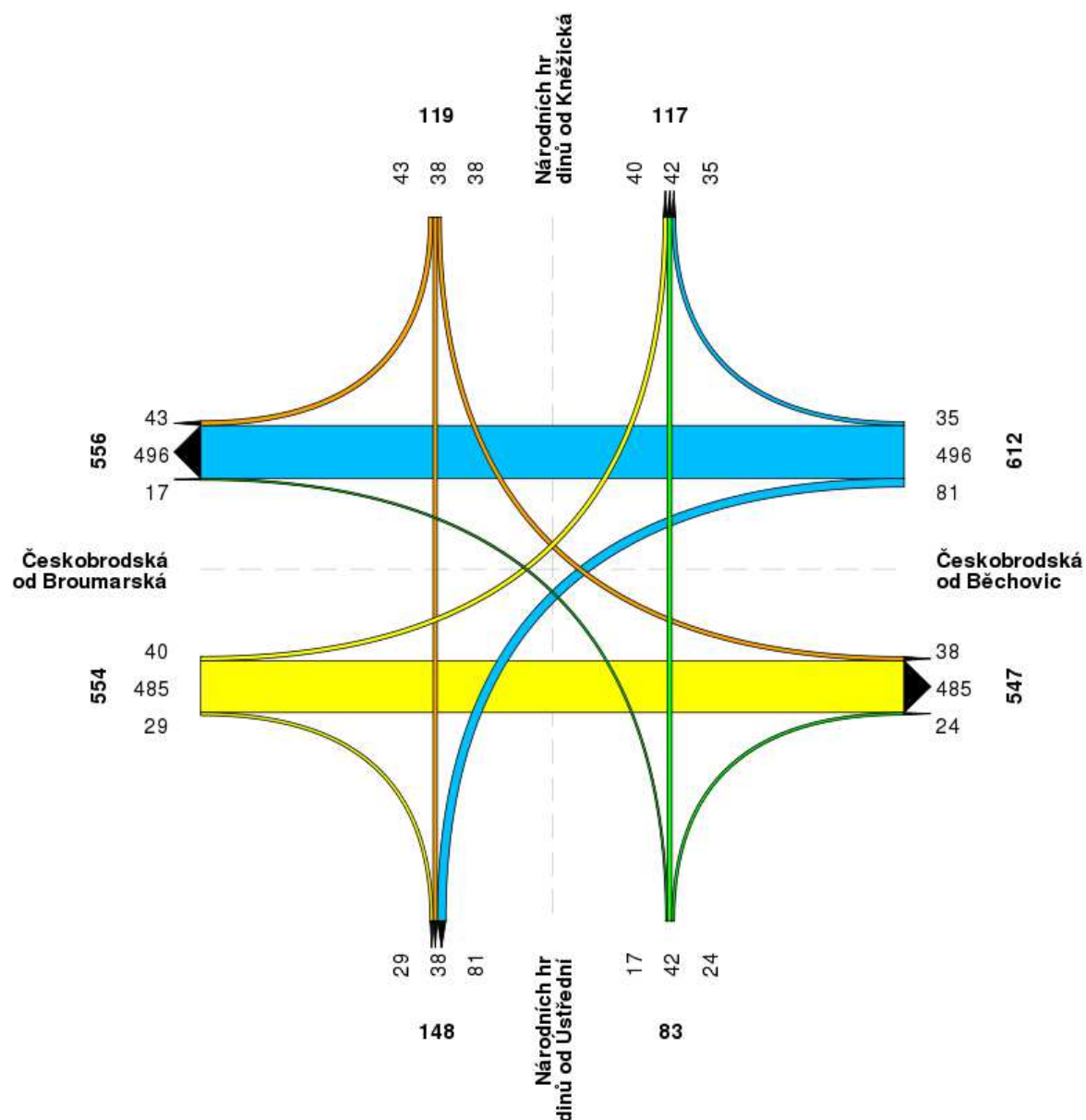
Diagram intenzit – všechna vozidla



Shrnutí poznatků:

Z diagramu intenzit křižovatky nevyplývají žádné mimořádnosti.

Diagram intenzit – pomalá vozidla

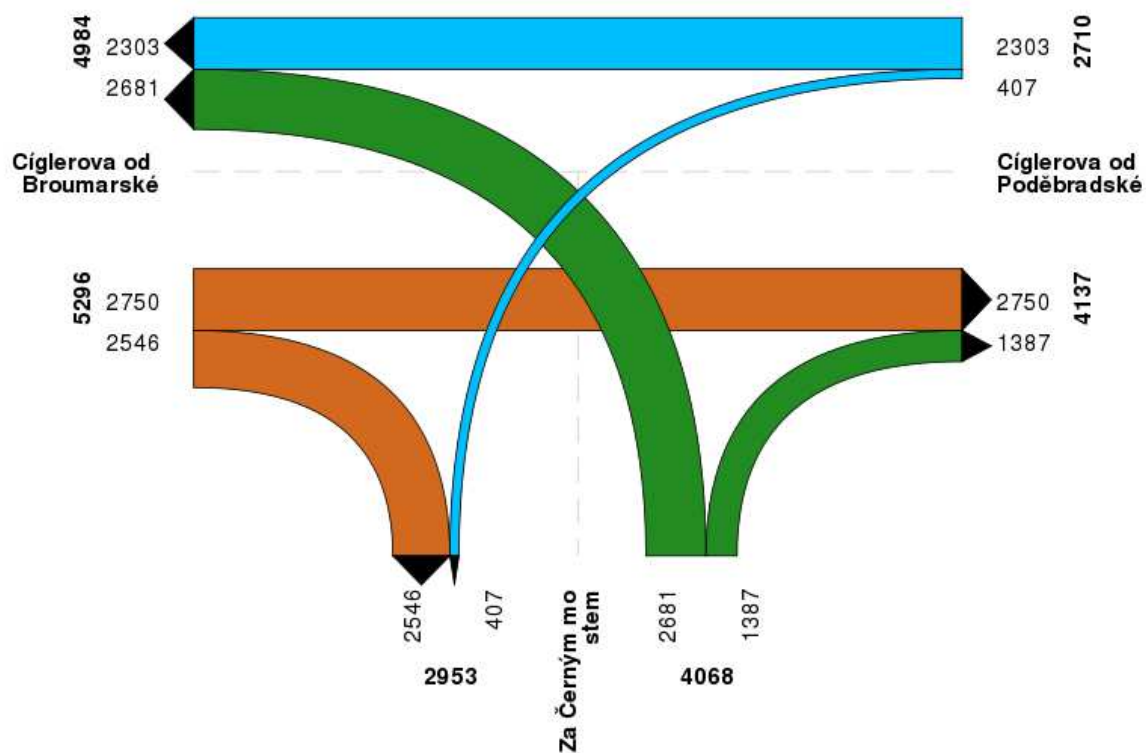


Shrnutí poznatků:

Z diagramu intenzit křižovatky nevyplývají žádné mimořádnosti.

### D.1.1.7 Za Černým mostem / Cíglérova

Diagram intenzit – všechna vozidla

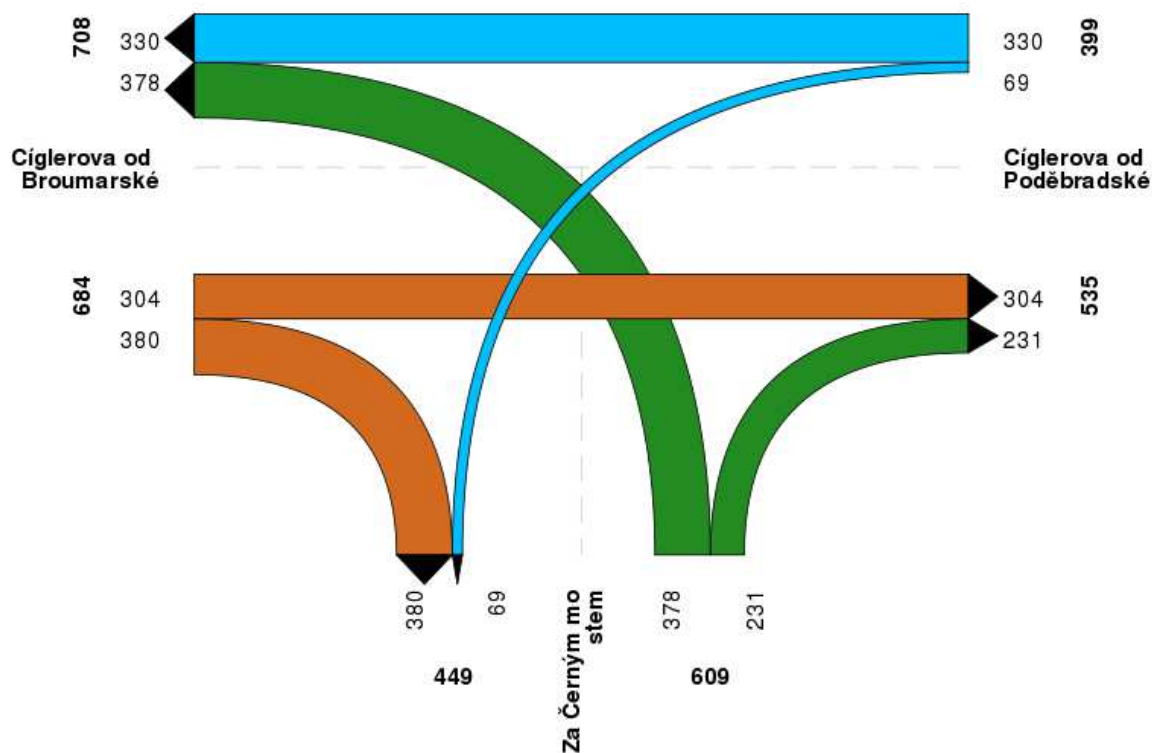


Shrnutí poznatků:

Vozidla směřující do oblasti Kyje-Hutě po komunikaci Cíglérova přijíždějí cca z 85% ze směru od Broumarské.

Vozidla směřující z oblasti Kyje-Hutě míří ze dvou třetin k ul. Broumarská a z jedné třetiny k ul. Poděbradská.

Diagram intenzit – pomalá vozidla



#### D.1.1.8 Objízdna / Průmyslová

Jedná se o křižovatku místní obslužné komunikace Objízdna s rychlostní místní komunikací nadřazeného celoměstského významu Průmyslová. Objízdna ulice je v současné době využívána nákladními vozidly s firmy s areálu fy. Coca-Cola k napojení se na průmyslový polokruh.

V současné době chybí na křižovatce Průmyslová/Objízdna možnost levého odbočení, to je dáno poptávkou po spojení průmyslové zóny při ulici Nedokončená a centrální části Prahy, eventuálně po napojení na nadřazenější komunikace (ulice Průmyslová a Štěrboholská spojka).

Což má za následek zbytečný odklon přibližně 400 nákladních vozidel denně z ulice Objízdna na komunikace Českobrodskou a Broumarskou.

### D.1.2 Kapacitní posouzení křižovatek

Výkonnost sítě místních komunikací je dána kapacitou jejích křižovatek. Posuzuje se na intenzitu špičkové hodiny. Ta byla stanovena přepočtem z celodenních intenzit zjištěných z křižovatkových průzkumů.

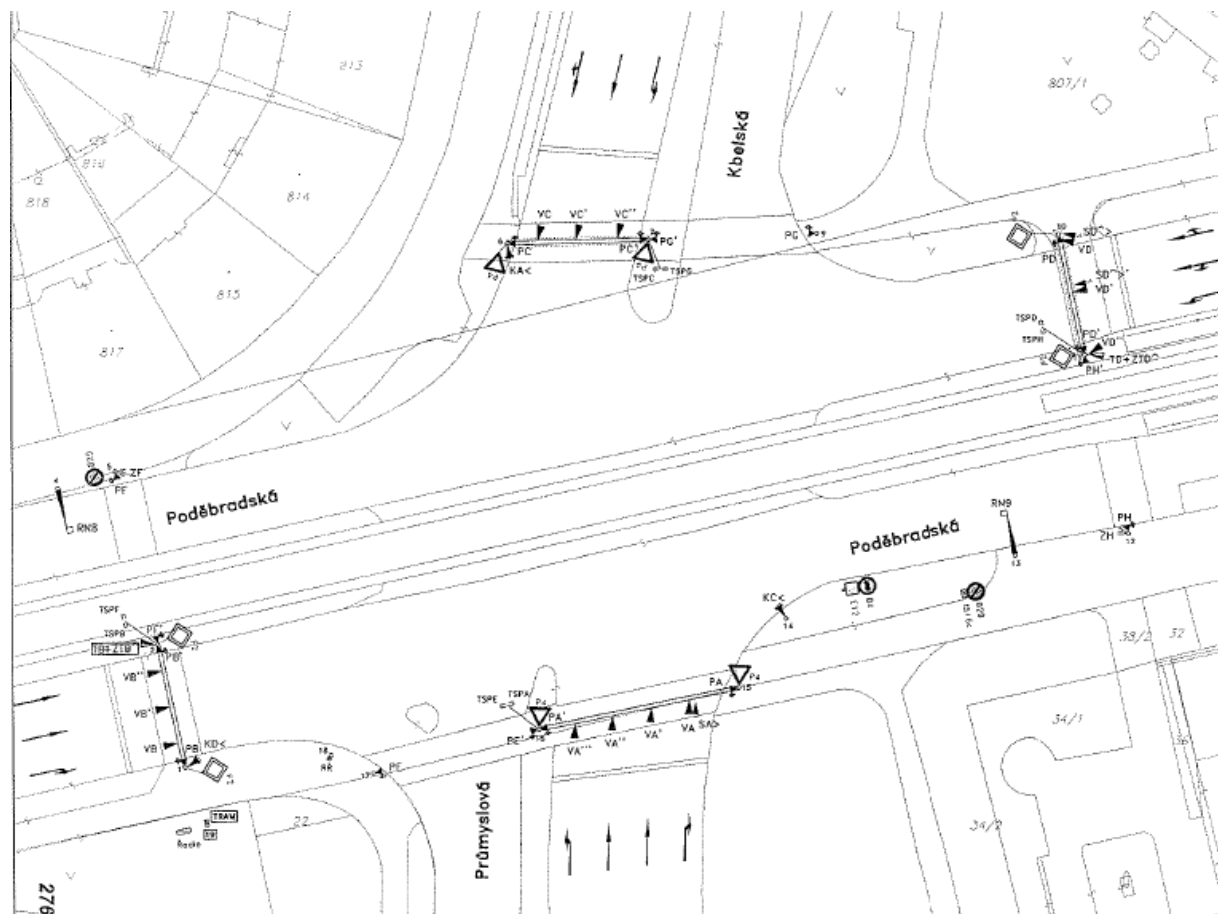
Posouzení kapacity světelně řízených křižovatek bylo provedeno dle TP 235 - Posuzování kapacity světelně řízených křižovatek na základě údajů ze signálních plánů, poskytnutých organizací UDI-TSK.

**Všechny křižovatky byly posouzeny na základní programy signálních plánů (bez zahrnutí preferencí) a přepočtené špičkové intenzity. Výsledky kapacitního posouzení tak mohou vykazovat nedostatečnou rezervu kapacity některých směrů i přesto, že ve skutečnosti vlivem dynamických změn programů signálního plánů k vyčerpání kapacity nedochází.**

Pro posouzení sítě komunikací na Praze 14 byly vybrány hlavní dopravní uzle v podobě úrovnových světelně řízených křižovatek:

- Poděbradská – Kbelská
- Kbelská – Kolbenova
- Českobrodská – Rožmberská
- Českobrodská – Broumarská
- Českobrodská – Národních hrdinů (Dolní Počernice)

### D.1.2.1 Poděbradská - Kbelská



Obrázek 13 - Náčrtek křižovatky Poděbradská / Kbelská

Tabulka 19: Kapacitní posouzení křižovatky Poděbradská / Kbelská

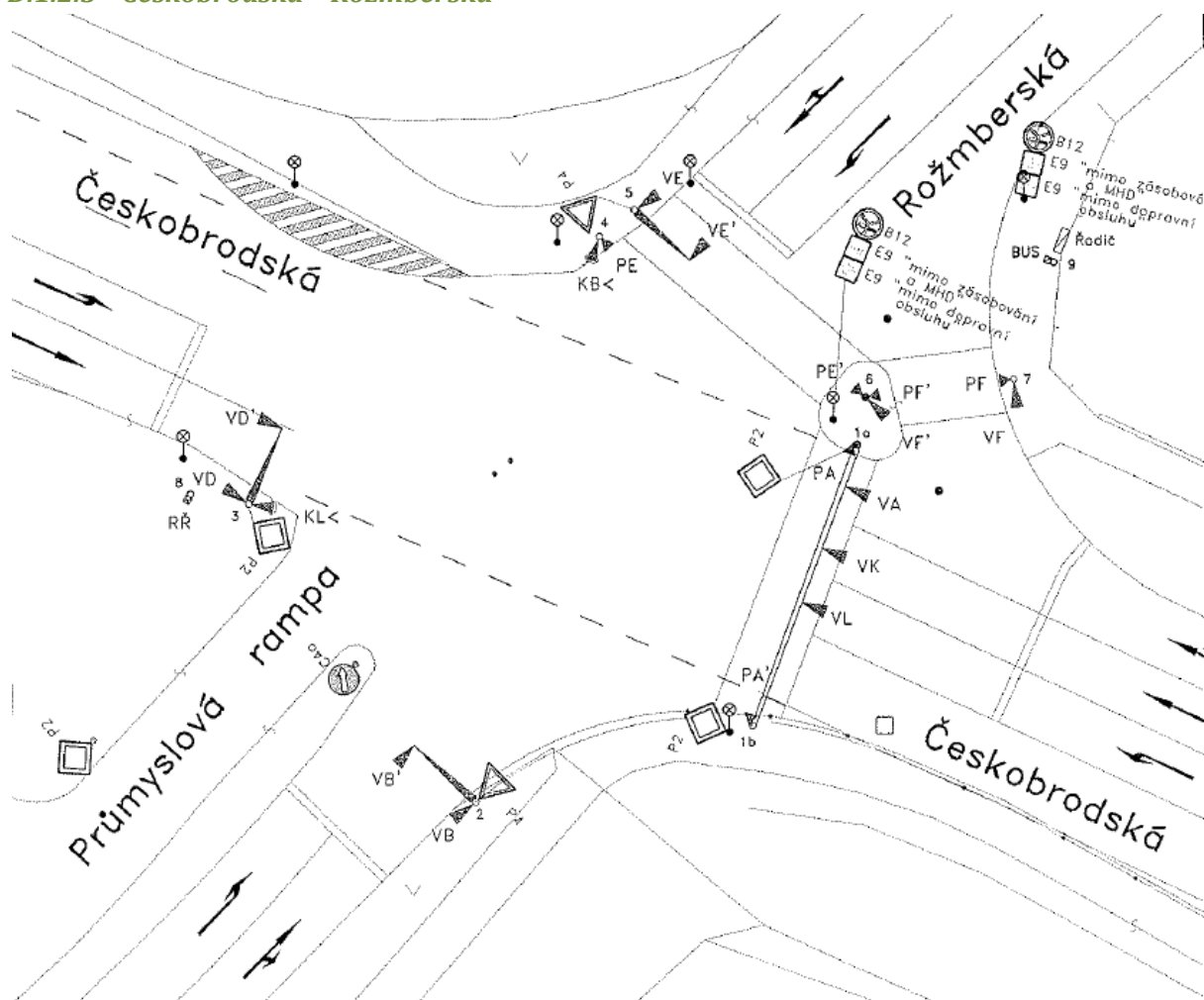
Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235										
Název křižovatky:		Praha 14, Poděbradská - Kbelská								
Posuzovaný stav:		stav 2013, špičková hodina				délka cyklu tC (s):		80		
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem										
Vjezd (signální skupina)	Ip (pvoz/h )	Sp (pvoz/h )	zp (s)	CL1 (pvoz/h )	NA (pvoz )	CL2 (pvoz/h )	SL (pvoz/h )	zo (s)	CL3 (pvoz/h )	CL (pvoz/h)
VA-L	785	2000	22	0	4	180	1860	9	209	389
VC-L	809	2000	30	0	4	180	2000	0	0	180
VD-L	433	2000	24	94	5	225	1860	11	256	575

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy										
Vjezd (signální skupina)	IV (pvoz/h)	z (s)	SV (pvoz/h)	CV (pvoz/h)	Rez (%)	LF1 (m)	LF2 (m)	tw (s)	ÚKD	
									dosažená	požadovaná
VA-P	185	38	1600	760	76%	13		13		E
VA-R	809	30	2000	750	-8%	67		120	F	E
VA-R2	809	30	2000	750	-8%	67		120	F	E
VA-L		25	1860	389						
KA		5	1860	116						
VA-L + KA	365	30		505	12%	30		82	E	E
VB-P	535	24	1778	533	0%	50		120	F	E
VB-R	433	24	2000	600	28%	40		38	C	E
VB-R2	433	24	2000	600	28%	40		38	C	E
VC-P,R	937	22	1961	539	-74%	91		21	F	E
VC-R	785	22	2000	550	-43%	76		9	F	E
VC-L	63	22	1860	180	60%	6		36	C	
VD-P,R	566	49	1852	1134	50%	29		11	A	E
VD-R,L	536	49	1351	828	35%	28		17	A	E
VD-L		12	1887	575						
KD		5	1887	118						
VD-L + KL	200	17		693	71%	21		26	B	E
<b>Závěr:</b> Výsledky kapacitního posouzení mohou vykazovat nedostatečnou rezervu kapacity některých směrů i přesto, že ve skutečnosti vlivem dynamických změn programů signálního plánu k vyčerpání kapacity nedochází.										

**Tabulka 20: Kapacitní posouzení křižovatky Kolbenova/Kbelská**

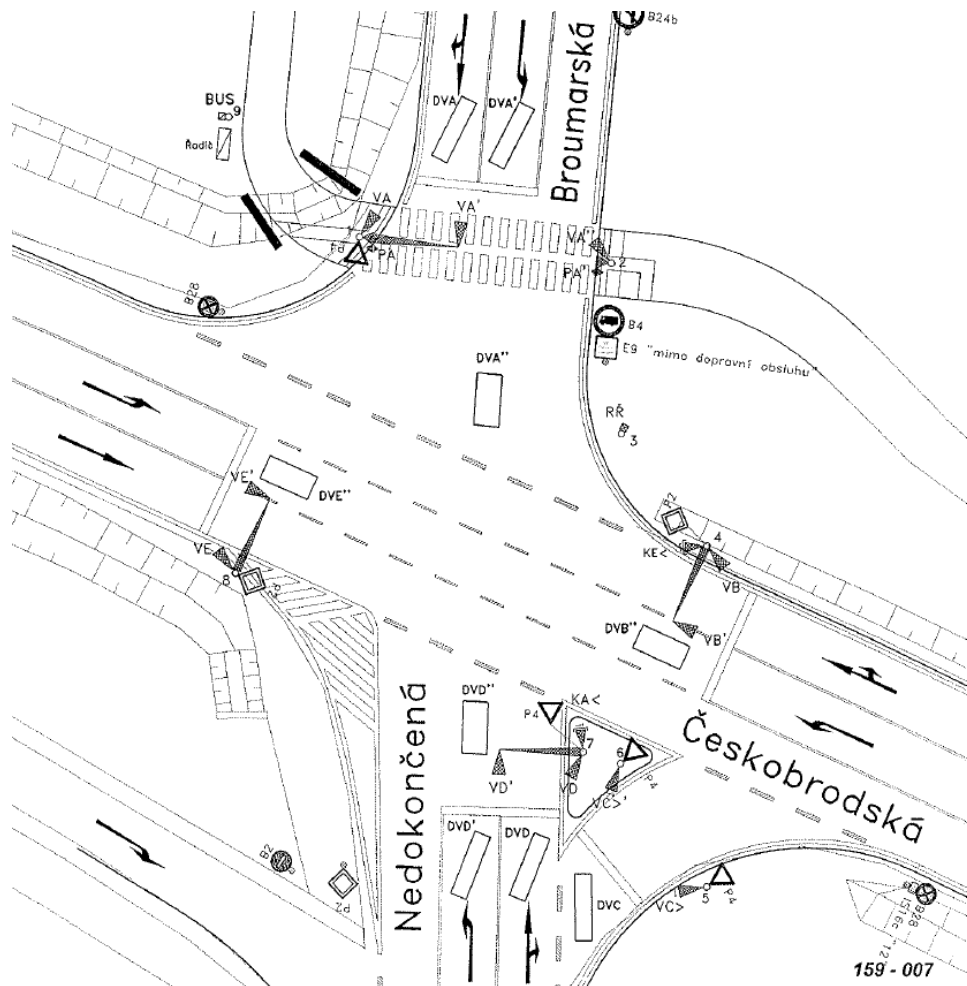
<b>Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235</b>										
Název křižovatky:		Praha 14, Kolbenova - Kbelská								
Posuzovaný stav:		stav 2013, špičková hodina				délka cyklu tC (s):			92	
<b>Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem</b>										
Vjezd (signální skupina)	Ip (pvoz/h)	Sp (pvoz/h)	zp (s)	CL1 (pvoz/h)	NA (pvoz)	CL2 (pvoz/h)	SL (pvoz/h)	zo (s)	CL3 (pvoz/h)	CL (pvoz/h)
VC-L	520	2000	10	0	4	157	0	0	0	157
VF-L	607	2000	10	0	4	157	0	0	0	157

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy										
Vjezd (signální skupina)	IV (pvoz/h)	z (s)	SV (pvoz/h)	CV (pvoz/h)	Rez (%)	LF1 (m)	LF2 (m)	tw (s)	ÚKD	
									dosažená	požadovaná
VA	790	37	2000	804	2%	72		120	E	E
VB	409	25	1760	478	14%	46		73	E	E
VC-R	304	10	2000	217	-40%	42			F	E
VC-L	58		1739	157	63%	9		55	D	E
VD	1036	42	1840	840	-23%	86			F	E
VE	356	30	1619	528	33%	37		38	C	E
VF-R	260	10	2000	217	-20%	36			F	E
VF-L	132		1739	157	16%	20		120	E	E
VK	514	37	1905	766	33%	47		30	B	E
<b>Závěr:</b> Výsledky kapacitního posouzení mohou vykazovat nedostatečnou rezervu kapacity některých směrů i přesto, že ve skutečnosti vlivem dynamických změn programů signálního plánů k vyčerpání kapacity nedochází.										

**D.1.2.3 Českobrodská – Rožmberská****Obrázek 15 - Náčrtek křižovatky Českobrodská / Rožmberská****Tabulka 21: Kapacitní posouzení křižovatky Českobrodská / Rožmberská**

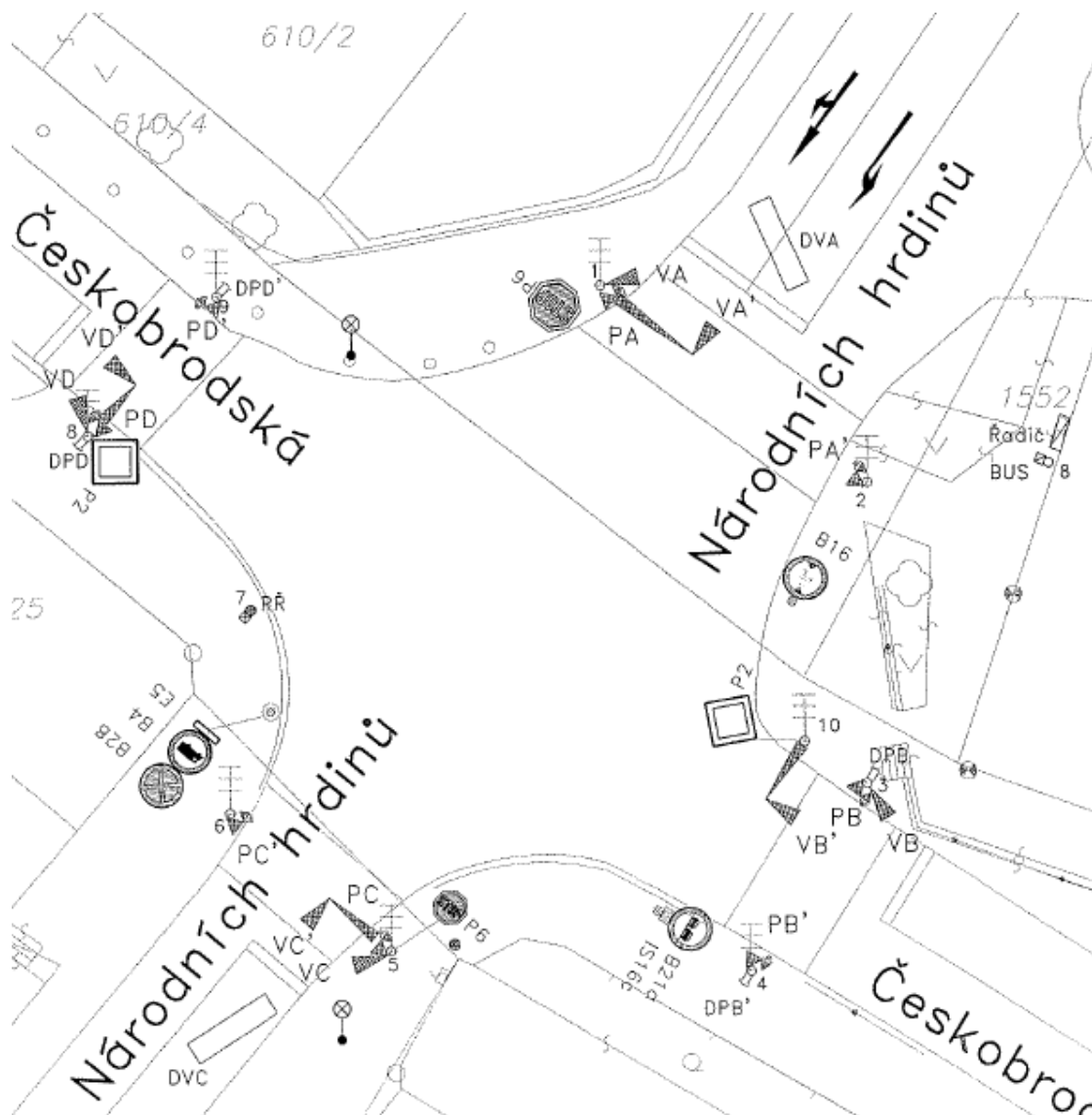
Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235										
Název křižovatky:		Praha 14, Českobrodská - Rožmberská								
Posuzovaný stav:		stav 2013, špičková hodina				délka cyklu tC (s):			80	
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem										
Vjezd (signální skupina)	Ip (pvoz/h)	Sp (pvoz/h)	zp (s)	CL1 (pvoz/h)	NA (pvoz)	CL2 (pvoz/h)	SL (pvoz/h)	zo (s)	CL3 (pvoz/h)	CL (pvoz/h)
VL	665	2000	34	83	5	225	1684	9	189	498
VB-L	20	1794	15	245	3	135	1739	9	196	576
VD-L	451	2000	43	346	3	135	1846	0	0	481
VE-L	93	1946	24	341	1	45	1829	0	0	386

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy										
Vjezd (signální skupina)	IV (pvoz/h)	z (s)	SV (pvoz/h)	CV (pvoz/h)	Rez (%)	LF1 (m)	LF2 (m)	tw (s)	ÚKD	
									dosažená	požadovaná
VA-P,R	461	43	1996	1073	57%	28		13	A	E
VK	451	43	2000	1075	58%	28		12	A	E
VL		38	1684	498						
KL		5	1684	105						
VL + KL	96	43		603	84%	6		10	A	E
VB-P,R	93	24	1946	584	84%	9		20	A	E
VB-L		19	1739	576						
KB		5	1739	109						
VB-L + KB	241	24		685	65%	22		23	B	E
VD-R	665	34	2000	850	22%	51		33	B	E
VD-L	162	34	1846	481	66%	12		18	A	E
VE-P,R	343	15	1794	336	-2%	37			F	E
VE-L	6	15	1829	343	98%	1		24	B	E
<b>Závěr:</b> Výsledky kapacitního posouzení mohou vykazovat nedostatečnou rezervu kapacity některých směrů i přesto, že ve skutečnosti vlivem dynamických změn programů signálního plánů k vyčerpání kapacity nedochází.										

**D.1.2.4 Českobrodská – Broumarská****Obrázek 16 - Náčrtek křižovatky Českobrodská / Broumarská****Tabulka 22: Kapacitní posouzení křižovatky Českobrodská / Broumarská**

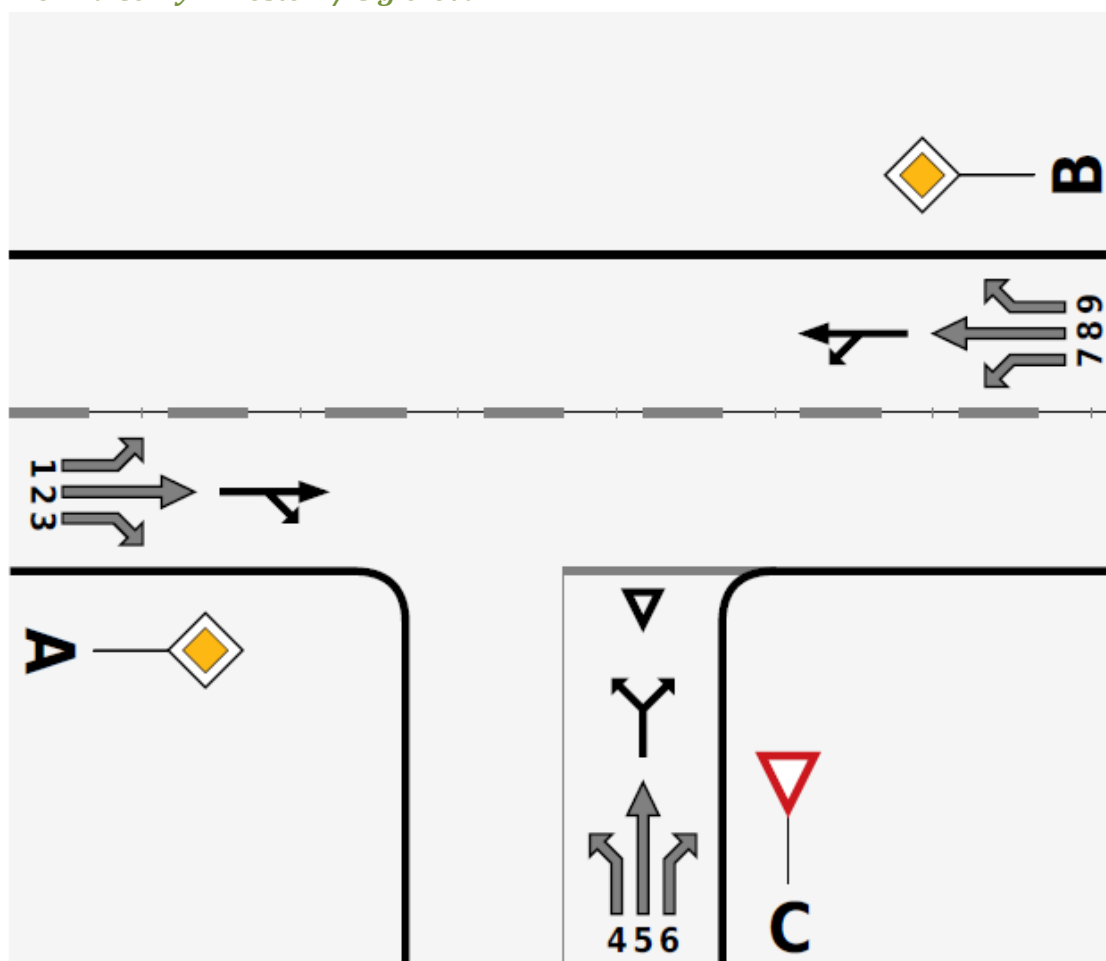
Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235											
Název křižovatky:		Praha 14, Českobrodská - Broumarská									
Posuzovaný stav:		stav 2013, špičková hodina					délka cyklu tC (s):		80		
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem											
Vjezd (signální skupina)	Ip (pvoz/h)	Sp (pvoz/h)	zp (s)	CL1 (pvoz/h)	NA (pvoz)	CL2 (pvoz/h)	SL (pvoz/h)	zo (s)	CL3 (pvoz/h)	CL (pvoz/h)	
VA-L	537	1957	15	-91	3	135	1829	9	206	250	
VB-L	556	2000	41	238	2	90	1778	0	0	328	
VD-L	568	1906	24	2	2	90	1829	0	0	92	
VE-L	781	1969	32	2	1	45	1854	9	209	256	

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy										
Vjezd (signální skupina)	IV (pvoz/h)	z (s)	SV (pvoz/h)	CV (pvoz/h)	Rez (%)	LF1 (m)	LF2 (m)	tw (s)	ÚKD	
									dosažená	požadovaná
VA-P,R	568	24	1906	572	1%	53		120	E	E
VA-L		19	1829	250						
KA		5	1829	114						
VA-L + KA	133	24		364	64%	12		25	B	E
VB-P,R	781	32	1969	787	1%	62		120	E	E
VB-L	46	32	1778	328	86%	4		16	A	E
(VC) VD-P,R	537	16	1957	391	-37%	57			F	E
VD-L	137	15	1829	92	-49%	15			F	E
VE-R	556	41	2000	1025	46%	36		16	A	E
VE-L		36	1854							
KE		5	1854							
VE-L + KE	155	41	3707	1900	92%	10		9	A	E
<b>Závěr:</b> Výsledky kapacitního posouzení mohou vykazovat nedostatečnou rezervu kapacity některých směrů i přesto, že ve skutečnosti vlivem dynamických změn programů signálního plánu k vyčerpání kapacity nedochází.										

**D.1.2.5 Českobrodská – Národních hrdinů (Dolní Počernice)****Obrázek 17 - Náčrtek křižovatky Českobrodská / Národních hrdinů****Tabulka 23: Kapacitní posouzení křižovatky Českobrodská / Národních hrdinů**

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235										
Název křižovatky:		Praha 14, Českobrodská - Národních hrdinů								
Posuzovaný stav:		stav 2013, špičková hodina				délka cyklu tC (s):		80		
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem										
Vjezd (signální skupina)	Ip (pvoz/h )	Sp (pvoz/h )	zp (s)	CL1 (pvoz/h )	NA (pvoz )	CL2 (pvoz/h )	SL (pvoz /h)	zo (s)	CL3 (pvoz/h	CL (pvoz/h)
VA-L	195	1653	15	92	3	135	1530	0	0	227

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy										
Vjezd (signální skupina)	IV (pvoz/h)	z (s)	SV (pvoz/h)	CV (pvoz/h)	Rez (%)	LF1 (m)	LF2 (m)	tw (s)	ÚKD	
									dosažená	požadovaná
VA-P,R	259	15	3118	585	56%	28		31	B	E
VA-L	71	15	1530	227	69%	8		32	B	E
VB	715	52	1626	1057	32%	33		15	A	E
VC	248	15	1653	310	20%	27		74	E	E
VD	548	50	1754	1096	50%	27		11	A	E
Závěr:										

**D.1.2.6 Za Černým Mostem / Cíglerova****Obrázek 18 - Schéma křižovatky Za Černým Mostem / Cíglerova****Tabulka 24: Kapacitní posouzení křižovatky Za Černým Mostem / Cíglerova**

Posouzení úrovně kvality dopravy				
Dopravní proud	Rezerva kapacity Rez [pvoz/h]	Délka fronty $N_{95\%}$ [m]	Střední doba zdržení $t_w$ [s]	Úroveň kvality dopravy UKD [-]
	29	30	31	32
1				
7	903	1	4	A
6	722	3	5	A
12				
5				
11				
4	159	29	22	C
10				
1+(2+3), 1+2, 1+3				
7+8	1354	3	3	
4+6	108	58	31	
10+11+12, 10+11, 11+12, 10+12				
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na <b>hlavní komunikaci</b>				<b>A</b>
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na <b>vedlejší komunikaci</b>				<b>C</b>

## D.2 Hromadná doprava osob

Hromadná doprava na území MČ Praha 14 je integrována do systému PID, jehož linky mají velký význam z hlediska dostupnosti nejenom centra Prahy, ale i dalších částí hlavního města a Středočeského kraje. Úloha MHD je v MČ Praha 14 nezastupitelná.

### D.2.1 Pražská integrovaná doprava PID

Pražská integrovaná doprava (PID) je integrovaný dopravní systém na území Prahy a přilehlém území Středočeského kraje. PID zahrnuje železnici, metro, tramvaje, autobusy, lanovou dráhu a přívozy, které provozuje celkem 17 dopravců. Pražská integrovaná doprava je budována s cílem nabídnout cestujícím kvalitní dopravní obsluhu zintegrovaného území, která bude nabízet konkurenceschopnou alternativu vůči individuální dopravě. Jednotný přestupní tarif PID umožňuje uskutečnit celou cestu na jeden jízdní doklad, a to bez ohledu na počet přestupů, zvolený dopravní prostředek a dopravce.

#### D.2.1.1 Tarify a ceny

##### **Pásmo P**

Pásmo obsahuje všechny linky metra, tramvají, městských autobusů, přívozů, lanové dráhy a některých železničních stanic a zastávek v centru Prahy. Pásmo P je počítáno jako dvě tarifní pásma, což lze odůvodnit rozlohou území, hustým pokrytím území ve smyslu způsobů přepravy, frekvencí spojů a rozmístění zastávek.

##### **Pásmo 0**

Do tohoto pásma jsou zařazeny příměstské autobusové linky a vybrané železniční stanice a zastávky v širší oblasti Prahy.

##### **Pásmo B**

Do pásma B náleží příměstské autobusové linky a vybrané železniční stanice v okrajových částech Prahy.

Tarify příměstských linek, tarify linek nezahrnutých do PID, SID

Nepřímo lze do územních tarifů Prahy 14 zařadit také tarify 1-7 příměstské dopravy, nebo tarify nabídky jiných subjektů, které oblast také obsluhují. V práci tato oblast nebude dále řešena.

### D.2.2 Středočeská integrovaná doprava - SID

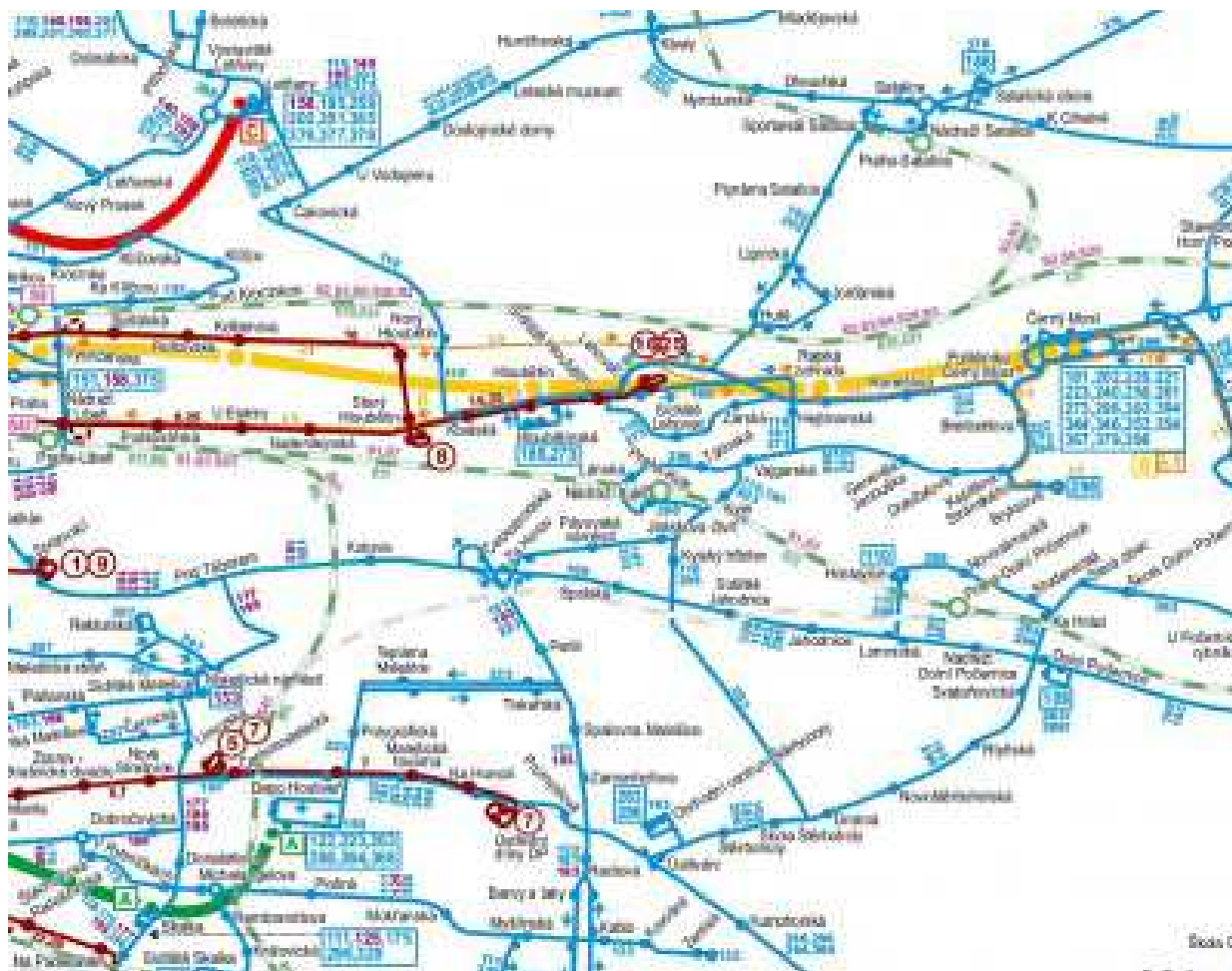
SID byla založena v roce 2005. V současné době působí linky SID ve všech okresech kromě okresu Mladá Boleslav, Mělník a části okresu Kladno v oblasti Slánska. V pražské příměstské oblasti se linky prolínají s Pražskou integrovanou dopravou (PID). Rozsah spojů, kvalita sítě, návaznost mezi spoji i jednotlivými dopravními systémy je řešena samostatně pro každý okres. Nadstavba v podobě udržování a rozvíjení tarifního systému, odbavovacího systému a dopravního plánování je řešena pro celý kraj na úrovni odboru dopravy.

Regionální autobusy z oblasti Středočeského kraje s přesahem do Prahy zasahují do území Prahy 14 prostřednictvím terminálu Černý Most. Jedná se o autobusové linky z Mladoboleslavska, které v současné době ještě nejsou zahrnuty do SID. Plánované začlenění do systému SID je do roku 2015.

### D.2.3 Současný stav dopravní obslužnosti území

Stávající stav je mj. výsledkem rozsáhlých změn v celé síti MHD v září 2012. Jednalo se o tyto změny:

- Tramvaj č. 25 byla odkloněna z Palmovky na Lehovec
- Tramvaj č. 16 je prodloužena přes zastávky Palmovka, Nádraží Vysočany na Lehovec
- Zrušeno bylo vedení tramvaje č. 3 a 19 z Palmovky na Lehovec, které je nahrazeno novými linkami č. 25 a č. 16
- Zrušeno bylo vedení tramvaje č. 15 z Palmovky na Vysočanskou
- Autobus č. 186 byl přesměrován ze Satalic na metro Hloubětín
- Autobus č. 202 byl prodloužen v trase Černý Most- Satalice-Kbely, Avia Letňany
- Trasa autobusu č. 296 byla upravena pro pracovní dny, na trase Černý Most – Bryksova byl vložen spoj
- Provoz metrobusu č. 177 Chodov – Opatov – Vysočanská
- Provoz metrobusu č. 158 Českomoravská – Vysočanská – Letňany



Obrázek 19 - Změny v síti MHD

### D.2.3.1 Metro

Černý Most – Zličín (trasa B) a zpět



Obrázek 20 - Trasa metra linky B

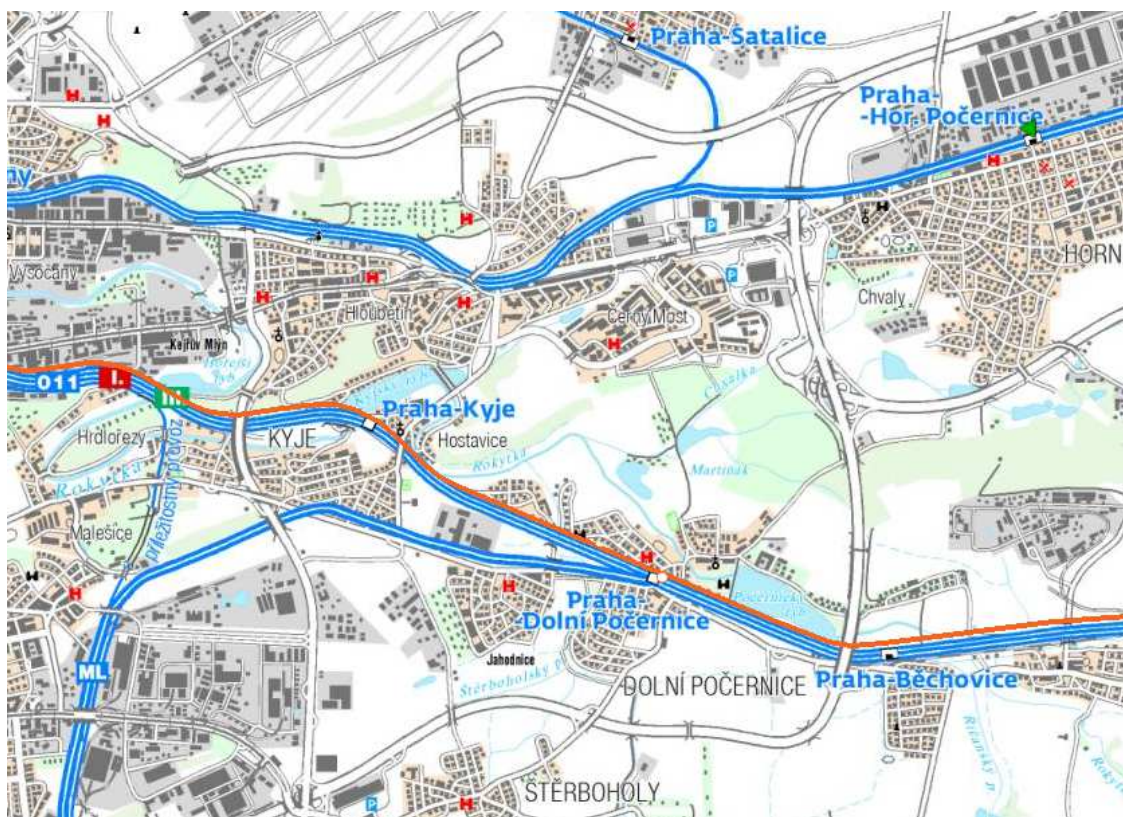
Černý Most je konečnou zastávkou trasy B, jedná se o nejdelší trasu metra v délce 25 km, doba přepravy mezi konečnými stanicemi je přibližně 41 minut. Přestupní uzly pro napojení na ostatní trasy metra jsou Florenc (trasa C) a Můstek (trasa A). Na trase se nachází přímé spojení s železniční sítí skrz stanici Smíchovské nádraží. Tvorba přestupního uzlu ve stanici Černý Most je přirozeným vyústěním plánu rozvoje, který je obecně založen na preferenci kolejové přepravy. Tento typ spojení lze považovat za diametrální.

Tabulka 25: Intervaly vlaků metra

	Čtvrtek (min)	Pátek (min)	Sobota (min)	Neděle (min)
5 – 6:30	3 – 10	3 – 10	10	10
6:30 – 8:30	2 – 3	2 – 3	7,5 – 10	10
8:30 – 9:45	2 – 4	2 – 4	7,5	10
9:45 – 13:30	5	5	7,5	10
13:30 – 15:30	3 – 4	3 – 5	7,5	7,5
15:30 – 17:30	3 – 4	4 – 5	7,5	7,5
17:30 – 19:00	3 – 5	5 – 6	7,5	7,5
19:00 – 20:00	5 – 7	5 – 7	7,5	7,5
20:00 – 24:00	10	10	10	10

### D.2.3.2 Železniční linky

Územím Prahy 14 procházejí tři železniční tratě:



Obrázek 21 – Železniční tratě na území Prahy 14

#### Trať 011 Praha – Kolín

Spojuje hlavní město Prahu a Kolín.

Provoz pravidelných osobních vlaků na trati je integrován do systému PID, v úseku Praha – Pečky jde o plnou integraci. Linka Praha – Kolín má od prosince 2002 v rámci Metropolitních linií přiděleno označení S1. Od prosince 2010 jezdí ve špičkách pracovních dnů v úseku Praha hl. n. – Úvaly rovněž vlaky linky S7.

#### Trať 070 Praha – Turnov

Spojuje hlavní město Praha se severočeským Turnovem přes Neratovice a Mladou Boleslav. Úsek mezi Prahou a Všetaty je součástí systému Pražské integrované dopravy a vlaky zde jezdí v systému příměstské železnice S, osobní vlaky jsou značeny jako linka S3, rychlíky jako linka R3

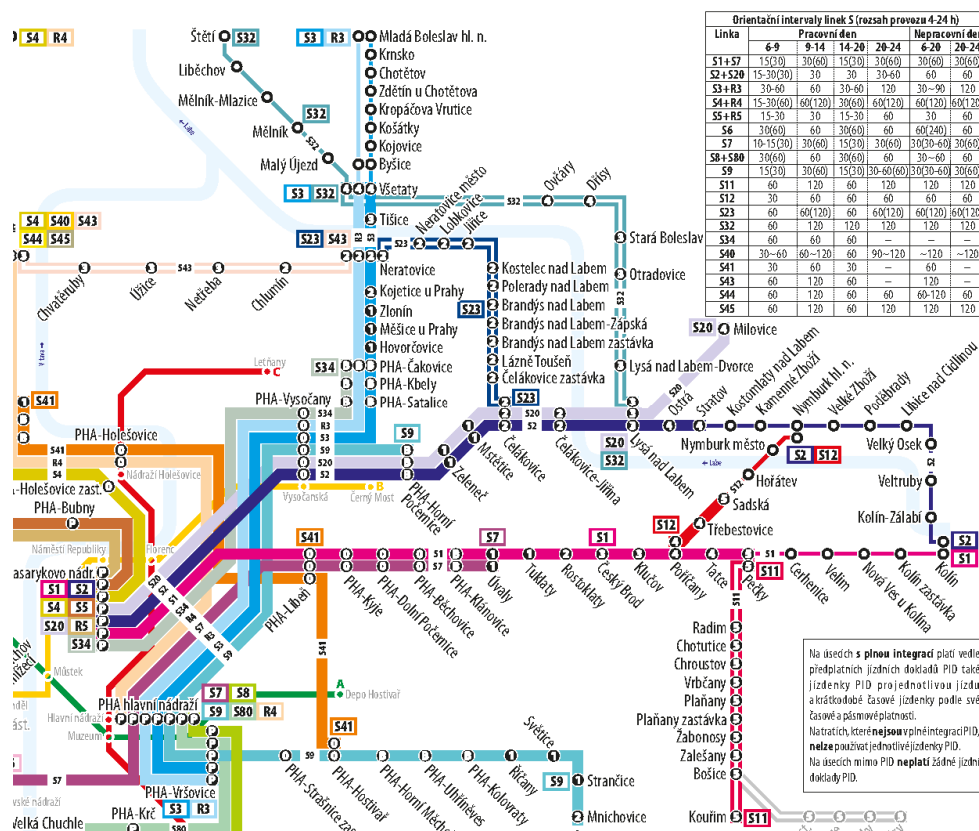
#### Trať 231 Praha – Lysá nad Labem – Kolín

Spojuje Prahu a Kolín přes Nymburk. Je součástí celostátní dráhy, takže jejím provozovatelem je SŽDC. Je významnou součástí systému PID, v rámci které zde jezdí v celé trati vlaky označované jako linka S2 a linka S20

#### Železniční linky zahrnuté v PID

Železniční zastávka na sledovaném území je Praha - Kyje

Výčet železničních linek systému PID procházejících územím MČ Prahy 14:



Obrázek 22 – Železniční linky PID

### R3 Praha Vršovice – Mladá Boleslav

Obsluhované zastávky/stanice: Praha-Vršovice, Praha hl. n., Praha-Vysočany, Praha-Čakovice, Neratovice, Všetaty, Mladá Boleslav hl. n., Bakov n. Jizerou, Bakov n. Jizerou m., Mnichovo Hradiště, Turnov, Malá Skála, Železný Brod, Jesenný, Plavy, Velké Hamry, Tanvald.

### S1 Praha Hlavní nádraží (Praha – Kyje) – Kolín

Obsluhované zastávky/stanice: Praha - Hlavní nádraží, Praha - Libeň, **Praha - Kyje**, **Praha - Dolní Počernice**, Praha - Běchovice, Praha - Klánovice, Úvaly, Tuklaty, Rostoklaty, Český Brod, Klučov, Poříčany, Tatce, Pečky, Cerhenice, Velim, Nová Ves u Kolína, Kolín zastávka, Kolín.

### S2 Praha Hlavní nádraží –Stratov

Linka S2 byla v roce 2013 posílena o dva páry spojů, v odpolední špičce v úseku Praha hl. n. – Říčany, dále došlo k prodloužení spoje do Horních Počernic, v ranní špičce pracovního dne byl zaveden nový vlak na trase Kutná Hora – Praha hl. n., který dále pokračuje jako spoj S9.

V současnosti je projektována nová zastávka – Rajská Zahrada, která by zlepšila dostupnost spoje pro Prahu 14, realizace se odkládá pro nedostatek finančních prostředků.

Obsluhované zastávky/stanice: Benešov u Prahy, Mrač, Čerčany, Pyšely, Čtyřkoly, Senohraby, Mirošovice u Prahy, Mnichovice, Strančice, Světlá, Říčany, Praha-Kolovraty, Praha-Uhřetěves, Praha-Hor.Měcholupy, Praha-Hostivař, Praha-Strašnice zast., Praha-Vršovice, Praha hl.n., Praha-Vysočany, Praha-Hor.Počernice, Zeleneč, Čelákovice, Čelákovice-Jiřina, Lysá n.Labem, Ostrá,

Stratov, Kostomlaty n.Labem, Kamenné Zboží, Nymburk hl.n., Velké Zboží, Poděbrady, Libice n.Cidlinou, Velký Osek, Veltruby, Kolín-Zálabí, Kolín

### **S3 Praha Vršovice – Neratovice**

Obsluhované zastávky/stanice: Praha-Vršovice, Praha hl. n., Praha-Vysočany, Praha-Satalice, Praha-Kbely, Praha-Čakovice, Hovorčovice, Měšice u Prahy, Zlonín, Kojetice u Prahy, Neratovice, Tišice, Všetaty, Byšice, Kojovice, Košátky, Kropáčova Vrutice, Chotětov, Mladá Boleslav hl. n.

### **S7 Úvaly (Praha – Kyje) – Beroun**

Zde je plánováno rozšíření intervalové špičky, v pracovní dny a prodloužení linky do Českého Brodu, případně Nymburka, další zvýšení frekvence spojů je podmíněno revitalizací zastávek a modernizací zabezpečovacího zařízení, je uvažováno o vybudování přívozu na Berounce, mezi Černošicemi a Kazínem.

Obsluhované zastávky/stanice: Úvaly, Praha - Klánovice, Praha - Běchovice, **Praha - Dolní Počernice, Praha - Kyje**, Praha - Libeň, Praha - Hlavní nádraží, Praha - Smíchov, Praha - Velká Chuchle, Praha - Radotín, Černošice, Černošice - Mokropsy, Všenory, Dobřichovice, Řevnice, Zadní Třebaň, Karlštejn, Srbsko, Beroun.

### **S9 Praha Horní Počernice – Strančice**

Na tomto spoji je také plánováno rozšíření intervalové špičky, po revitalizaci zastávek a modernizaci zabezpečovacího zařízení by bylo možné tímto spojením obsluhovat také Milovice a dosáhnout souhrnného snížení intervalu.

Obsluhované zastávky/stanice: Praha-Hor.Počernice, Praha-Vysočany, Praha hl.n., Praha-Vršovice, Praha-Strašnice zast., Praha-Hostivař, Praha-Hor.Měcholupy, Praha-Uhřetěves, Praha-Kolovraty, Říčany, Světlá, Strančice.

### **S20 Praha Masarykovo nádraží – Milovice**

Je možné snížit intervaly spoje a dosáhnout sladění s linkou S2. V současnosti je na tomto spoji, stejně jako u S2, projektována nová zastávka – Rajská Zahrada, která by zlepšila dostupnost spoje pro Prahu 14, realizace se odkládá pro nedostatek finančních prostředků.

Obsluhované zastávky/stanice: Praha Masarykovo n., Praha-Vysočany, Praha-Hor.Počernice, Zeleneč, Mstětice, Čelákovice, Čelákovice-Jiřina, Lysá n. Labem, Milovice.

### **S34 Praha Masarykovo nádraží – Praha Čakovice**

Obsluhované zastávky/stanice: Praha Masarykovo n., Praha-Vysočany, Praha-Satalice, Praha-Kbely, Praha-Čakovice.

#### **D.2.3.3 Tramvajové linky**

Linky tramvaje jsou obvykle všechny diametrálním spojením, což lze chápat jako spojení mezi okrajovými částmi, které prochází centrem.



linka	poř.	typ vozu	příjezd	výstup	nástup	odjezd	čas odjezd	nabídka	poptávka maxprofil
16	4	8	11	0	3	14	04,26	140	14
16	3	8	4	2	0	2	04,47	140	4
16	6	8	5	0	1	6	05,08	140	6
16	8	8	6	0	3	9	05,26	140	9
16	10	8	14	5	1	10	05,41	140	14
16	11	8	16	8	3	11	05,56	140	16
<b>suma</b>			<b>56</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>52</b>		<b>840</b>	<b>63</b>

Time	Demand (%)
5:00	0
5:01	0
5:02	0
5:03	0
5:04	0
5:05	0
5:06	0
5:07	0
5:08	0
5:09	0
5:10	10
5:11	11
5:12	0
5:13	0
5:14	0
5:15	0
5:16	0
5:17	0
5:18	0
5:19	0
5:20	0
5:21	0
5:22	0
5:23	0
5:24	0
5:25	0
5:26	0
5:27	0
5:28	0
5:29	0
5:30	0
5:31	0
5:32	0
5:33	0
5:34	0
5:35	0
5:36	0
5:37	0
5:38	0
5:39	0
5:40	0
5:41	0
5:42	0
5:43	0
5:44	0
5:45	0
5:46	0
5:47	0
5:48	0
5:49	0
5:50	0
5:51	0
5:52	0
5:53	0
5:54	0
5:55	0
5:56	0
5:57	0
5:58	0
5:59	0
6:00	0

25	8	8	4	0	0	4	04,28	140	4
25	14	8	12	1	2	13	04,49	140	13
25	15	8	8	1	5	12	05,09	140	12
25	13	8	21	1	7	27	05,28	140	27
25	4	8	14	1	12	25	05,44	140	25
25	5	8	22	2	9	29	05,57	140	29
<b>suma</b>			<b>81</b>	<b>6</b>	<b>35</b>	<b>110</b>		<b>840</b>	<b>110</b>

Time	Demand (%)
5:00	0
5:01	0
5:02	0
5:03	0
5:04	0
5:05	0
5:06	0
5:07	0
5:08	0
5:09	0
5:10	0
5:11	0
5:12	0
5:13	0
5:14	0
5:15	0
5:16	0
5:17	0
5:18	0
5:19	0
5:20	0
5:21	21
5:22	0
5:23	0
5:24	0
5:25	0
5:26	0
5:27	0
5:28	0
5:29	0
5:30	0
5:31	0
5:32	0
5:33	0
5:34	0
5:35	0
5:36	0
5:37	0
5:38	0
5:39	0
5:40	0
5:41	0
5:42	0
5:43	0
5:44	0
5:45	0
5:46	0
5:47	0
5:48	0
5:49	0
5:50	0
5:51	0
5:52	0
5:53	0
5:54	0
5:55	0
5:56	0
5:57	0
5:58	0
5:59	0
6:00	0

Souhrnně lze konstatovat, že obsazenost tramvajových linek v těchto zastávkách nepřekračuje 25%, což lze přičíst tomu, že se jedná o jednu z posledních zastávek na trase linek.

Pokud není výslovně uvedeno jinak, lze autobusové linky považovat za tangenciální spojení, linky jsou vedeny a spojují oblasti mimo centrum nebo se jedná o spojení mezi uzly významných diametrálních/radiálních linek. V případě Prahy 14 navazují linky na radiální a diametrální linky kolejové dopravy (metro, železnice, tramvaj).

V rámci analýzy generelu dopravy byly zpracovány výstupy (zpracovatelem generelu) z průzkumů, poskytnutých organizací ROPID, některých autobusových linek. Konkrétně byly vyhodnoceny změny v obsazenosti vzhledem k jednotlivým zastávkám a dále změny obsazenosti vzhledem k denní době. Grafy obsazenosti jednotlivých linek zobrazují denní průměry.

Obsluhované zastávky: **Černý Most, Bryksova, Brejččetlova, Rajsá zahrada**, Poliklinika Vysočany, Palmovka, Invalidovna, Karlínské náměstí, Florenc, Náměstí Republiky, Václavské

náměstí, Vodičkova, I. P. Pavlova, Jedličkův ústav, Pražského povstání, Pankrác, Budějovická, Nemocnice Krč, Petýrkova, U Kunratického lesa, Chodov.

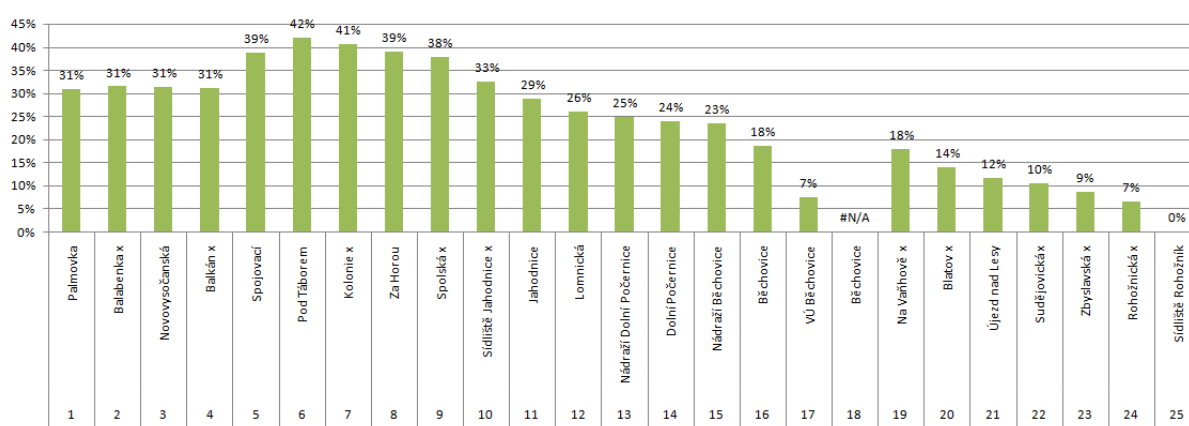
Tato linka je zřízena pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí, je v provozu v pracovní dny, se základním intervalem 60 minut. Účelem linky je zajištění dopravní obsluhy významných cílů (bezbariérové domy, zdravotnická zařízení, Jedličkův ústav a škola apod.), provoz linky je zajišťován kapacitními autobusy Iveco Crossway. Tuto linku lze považovat za diametrální.

## Linka č. 109 Palmovka (Jahodnice) – VÚ Běchovice a zpět

Jedná se o radiální linku spojující centrum (Palmovka) s okrajovou oblastí (Běchovice).

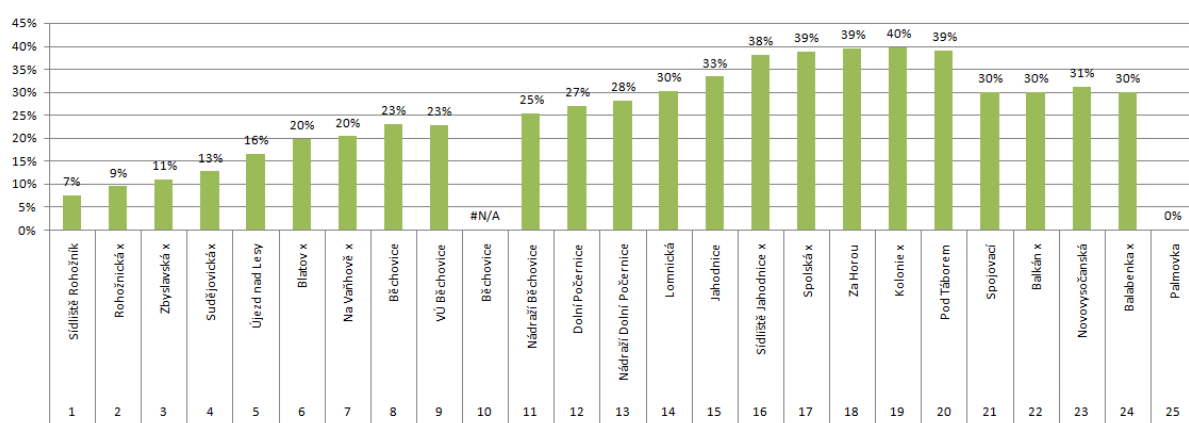
Směr Rohožník

**Graf 35: Obsazenost linky č. 109 (směr Rohožník)**



Směr Palmovka

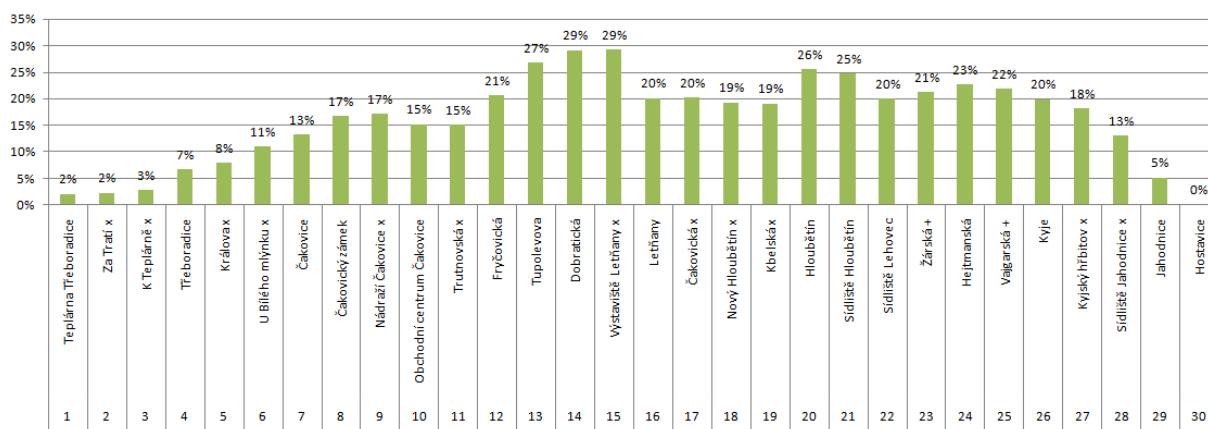
**Graf 36: Obsazenost linky č. 109 (směr Palmovka)**



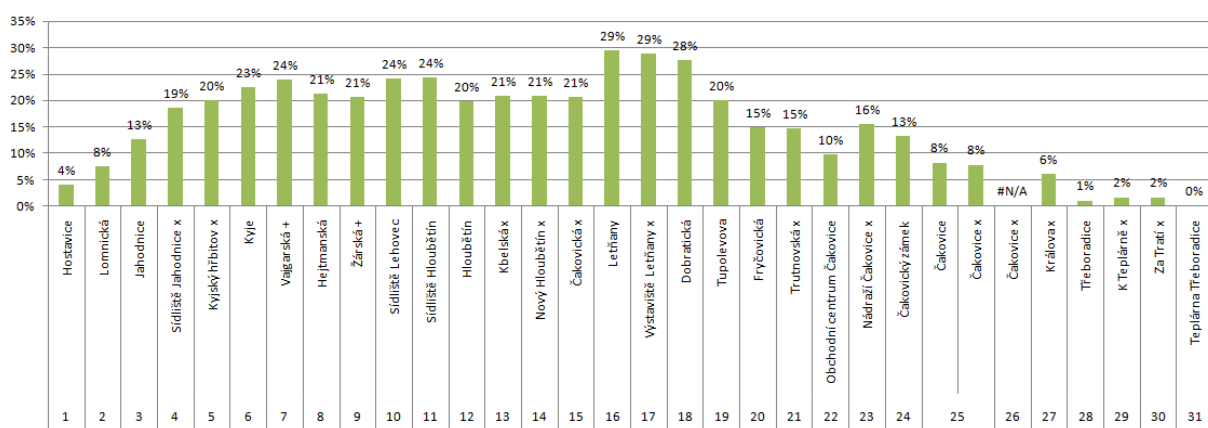
Obsluhované zastávky: Palmovka, Balabenka, Novovysočanská, Balkán, Spojovací, Pod Táborem, Kolonie, **Za Horou, Spolská, Sídliště Jahodnice, Jahodnice, Lomnická, Nádraží Dolní Počernice, Dolní Počernice, Nádraží Běchovice, Běchovice, VÚ Běchovice.**

**Linka č. 110 Hostavice (Jahodnice) – Teplárna Třeboradice a zpět**

Směr Třeboradice

**Graf 37: Obsazenost linky č. 110 (směr Třeboradice)**

Směr Hostavice

**Graf 38: Obsazenost linky č. 110 (směr Hostavice)**

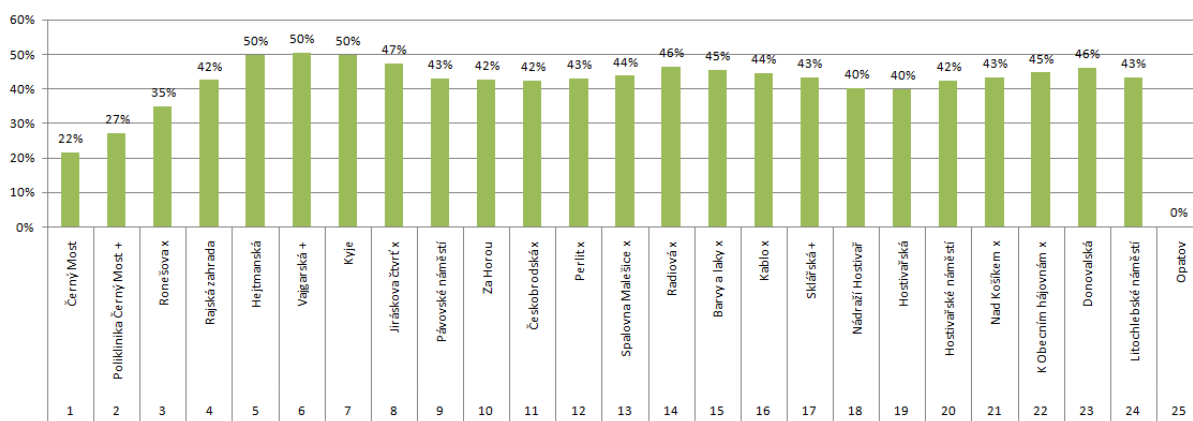
Obsluhované zastávky: **Hostavice, Lomnická, Jahodnice, Sídliště Jahodnice, Kyjský hřbitov, Kyje, Vajgarská, Hejtmanská, Žárská, Sídliště Lehovec, Sídliště Hlobětín, Hlobětín, Kbelská, Nový Hlobětín, Čakovická, Letňany, Výstaviště Letňany, Dobratická, Tupolevova, Fryčovická, Trutnovská, Obchodní centrum Čakovice, Nádraží Čakovice, Čakovický zámek, Čakovice, Čakovice, Králova, Třeboradice, K Teplárně, Za Trati, Teplárna Třeboradice.**

### Linka č. 181 Černý Most – Opatov a zpět

Tato linka od r. 2013 konsoliduje spoje linky 122, dodatečné spoje jsou vedeny ve špičce na úseku Opatov – Barvy a laky. Poptávka ve zbývající části úseku směrem na Černý Most je vyhodnocována.

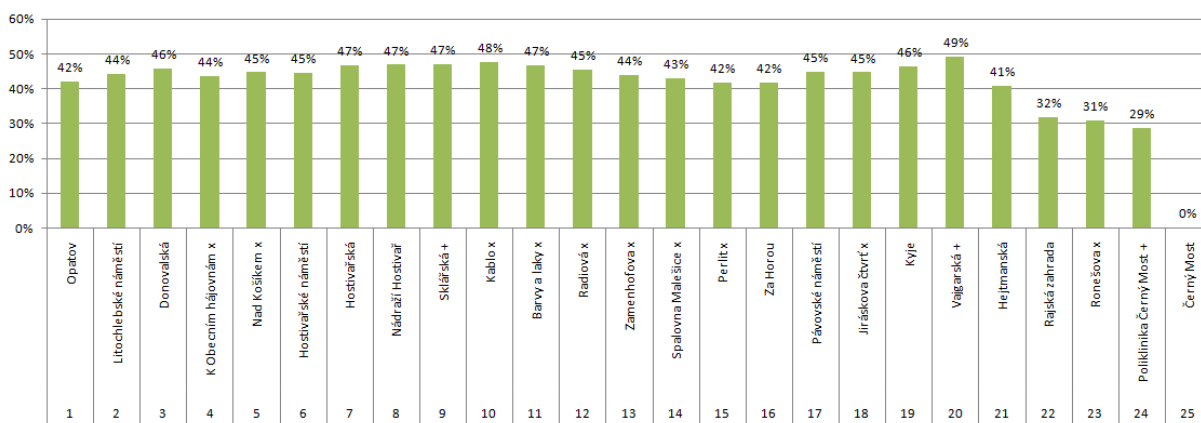
#### Směr Opatov

Graf 39: Obsazenost linky č. 181 (směr Opatov)



#### Směr Černý Most

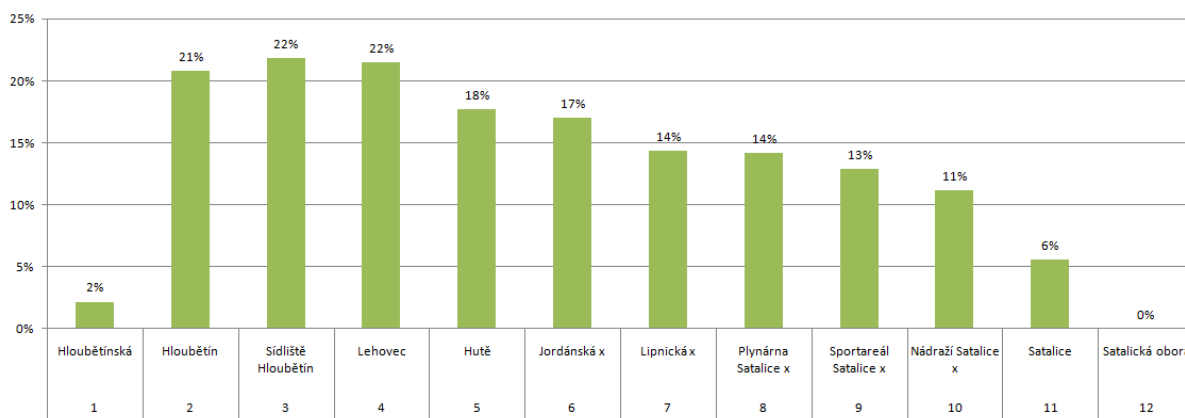
Graf 40: Obsazenost linky č. 181 (směr Černý Most)



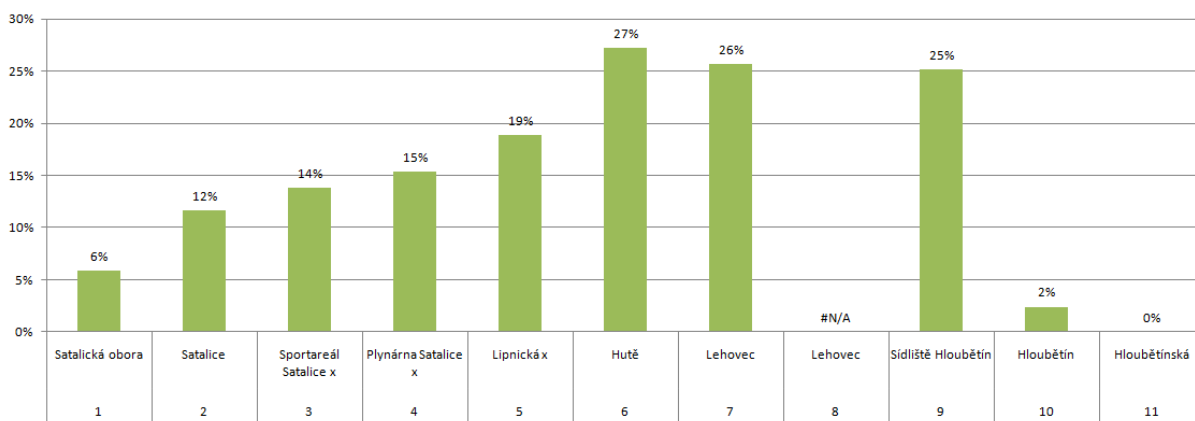
Obsluhované zastávky: Černý Most, Poliklinika Černý Most, Ronešova, Rajská zahrada, Hejtmanská, Vajgarská, Kyje, Jiráskova čtvrť, Pávoské náměstí, Za Horou, Českobrodská, Perlit, Spalovna Malešice, Radiová, Barvy a laky, Kablo, Sklářská, Nádraží Hostivař, Hostivařská, Na Groši, Hostivařské náměstí, Nad Košíkem, K Obecním hájovám, Donovalská, Litochlebské náměstí, Opatov a zpět.

**Linka č. 186 Hloubětínská – Satalická obora**

Směr Satalická obora

**Graf 41: Obsazenost linky č. 186 (směr Satalická obora)**

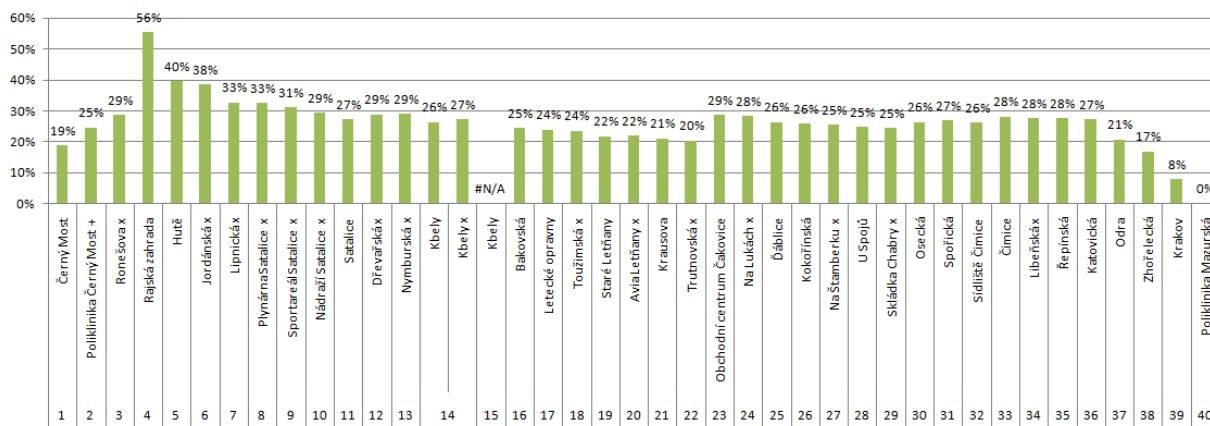
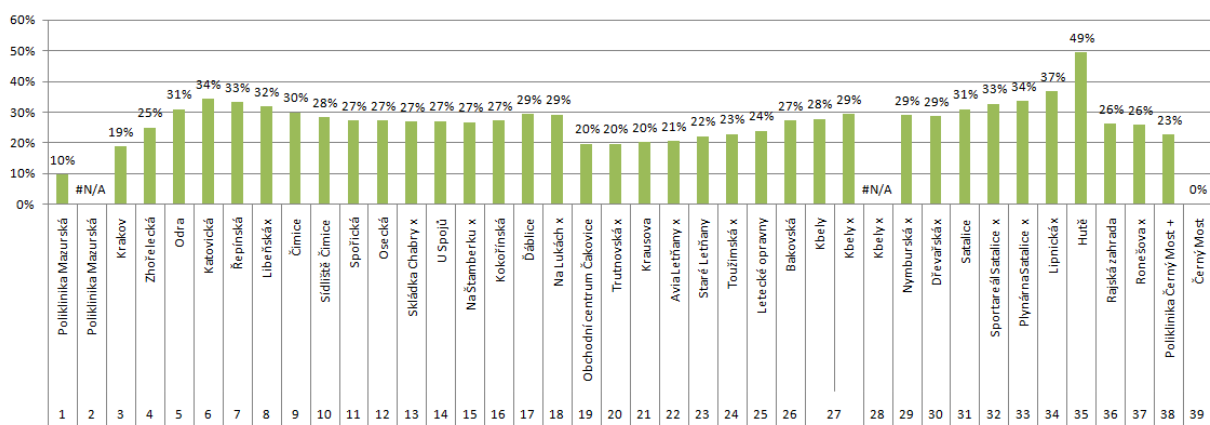
Směr Hloubětínská

**Graf 42: Obsazenost linky č. 186 (směr Hloubětínská)**

Obsluhované zastávky: **Hloubětínská, Hloubětín, Sídliště Hloubětín, Lehovec, Hutě, Jordánská, Lipnická, Plynárna Satalice, Sportareál Satalice, Nádraží Satalice, Satalice, Satalická obora.**

**Linka č. 202 Černý Most – Poliklinika Mazurská a zpět**

Zde došlo v r. 2013 ke zkrácení špičkových intervalů a jejich sjednocení s linkou č. 186.

**Směr Poliklinika****Graf 43: Obsazenost linky č. 202 (směr Poliklinika)****Směr Černý Most****Graf 44: Obsazenost linky č. 202 (směr ČM)**

Obsluhované zastávky: **Černý Most, Poliklinika Černý Most, Ronešova, Rajská zahrada, Hutě, Jordánská, Lipnická, Plynárna Satalice, Sportareál Satalice, Nádraží Satalice, Satalice, Dřevařská, Nymburská, Kbely, Kbely, Bakovská, Letecké opravy, Toužimská, Staré Letňany, Avia Letňany, Krausova, Trutnovská, Obchodní centrum Čakovice, Na Lukách, Ďáblice, Kokořinská, Na Štamberku, U Spoju, Skládky Chabry, Osecká, Spořická, Sídliště Čimice, Čimice, Libeňská, Řepínská, Katovická, Odra, Zhořelecká, Krakov, Poliklinika Mazurská.**

**Linka č. 220 Černý Most – K Zelenči – Černý Most**

Tuto linku lze považovat za okružní, zajišťuje spojení periferní oblasti s přestupním uzlem Černý Most.

Obsluhované zastávky: **Černý Most, Chvaly, U Tabulky, Stavební zóna Horní Počernice, Vlastibořská, Do Čertous, Sezemická, K Zelenči, Františka Veselého, Paceřická, Stavební zóna Horní Počernice, U Tabulky, Chvaly, Černý Most.**

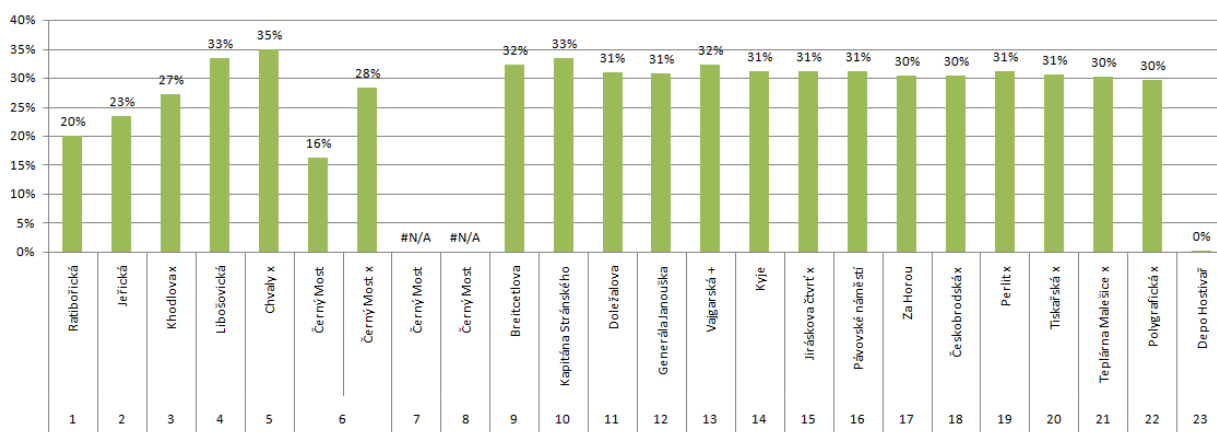
**Linka č. 221 Černý Most – Čertousy a zpět**

Jedná se o jednosměrnou radiální linku zajišťující přepravu do přestupního uzlu Černý Most.

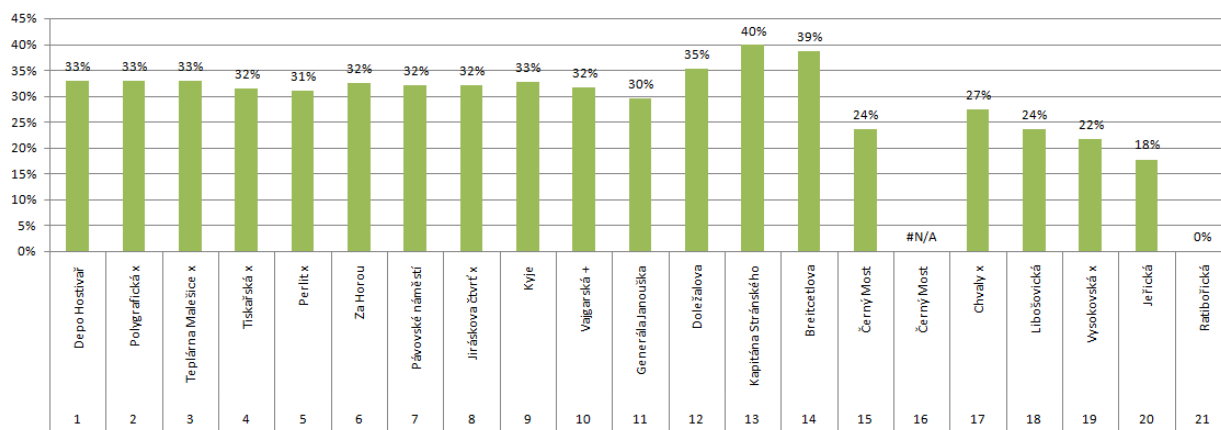
Obsluhované zastávky: **Černý Most**, Chvaly, Vojická, Nádraží Horní Počernice, Lukavecká, Divadlo Horní Počernice, Na Kovárně, Bártlova, Čertousy.

**Linka č. 223 Ratibořická (Černý Most) – Depo Hostivař a zpět**

Směr Depo Hostivař

**Graf 45: Obsazenost linky č. 223 (směr Depo Hostivař)**

Směr Ratibořická

**Graf 46: Obsazenost linky č. 223 (směr Ratibořická)**

Obsluhované zastávky: Ratibořická, Jeřická, Khodlova, Libošovická, Chvaly, **Černý Most**, Breitcetlova, Kapitána Stránského, Doležalova, Generála Janouška, Vajgarská, Kyle, Jiráskova čtvrť, Pákovské náměstí, Za Horou, Českobrodská, Perlit, Tiskařská, Teplárna Malešice, Polygrafická, Depo Hostivař.

**Linka č. 240 Černý Most – Háje a zpět**

Obsluhované zastávky: Černý Most, Obchodní centrum Černý Most, Nádraží Běchovice, Hasičská, Winklerova, Škola Dubeč, Za Pavilonem, Lázeňka, Dubeček, K Dubečku, Nádraží Horní

Měcholupy, Boloňská, Boloňská, Na Vartě, Bolevecká, Livornská, Nové Petrovice, Poliklinika Petrovice, Wattova, Morseova, Newtonova, Horčíčkova, Háje.

V r. 2013 dochází ke zvýšení frekvence v úseku Morseova – Háje, na žádost MČ Petrovice.

### Linka č. 250 Černý Most – Sídliště Rohožník a zpět

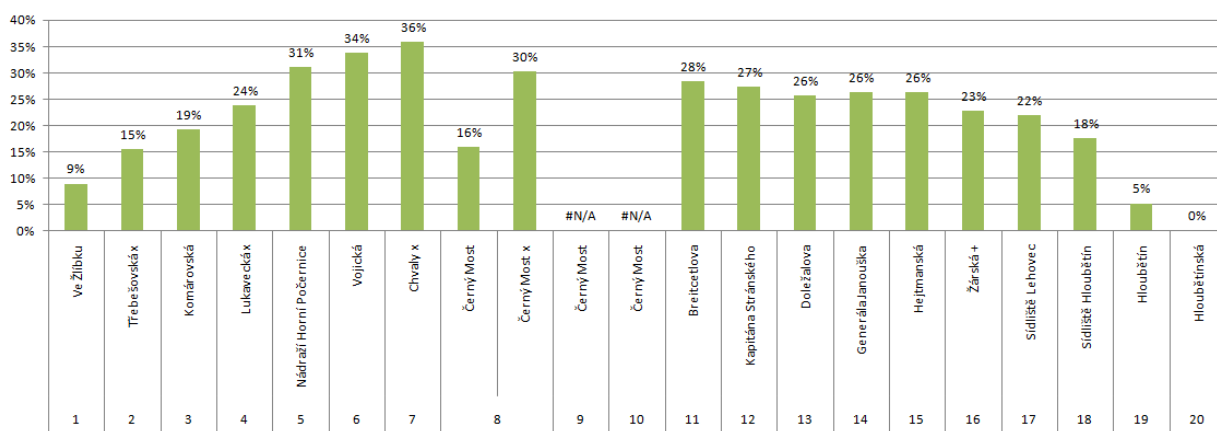
Černý Most, Obchodní centrum Černý Most, Nádraží Běchovice, Běchovice, Na Vaňhově, Blatov, Újezd nad Lesy, Sudějovická, Zbyslavská, Rohožnická, Sídliště Rohožník.

Jedná se o jednosměrnou radiální linku zajišťující přepravu do přestupního uzlu Černý Most.

### Linka č. 273 Ve Žlíbku (Černý most) – Hloubětínská a zpět

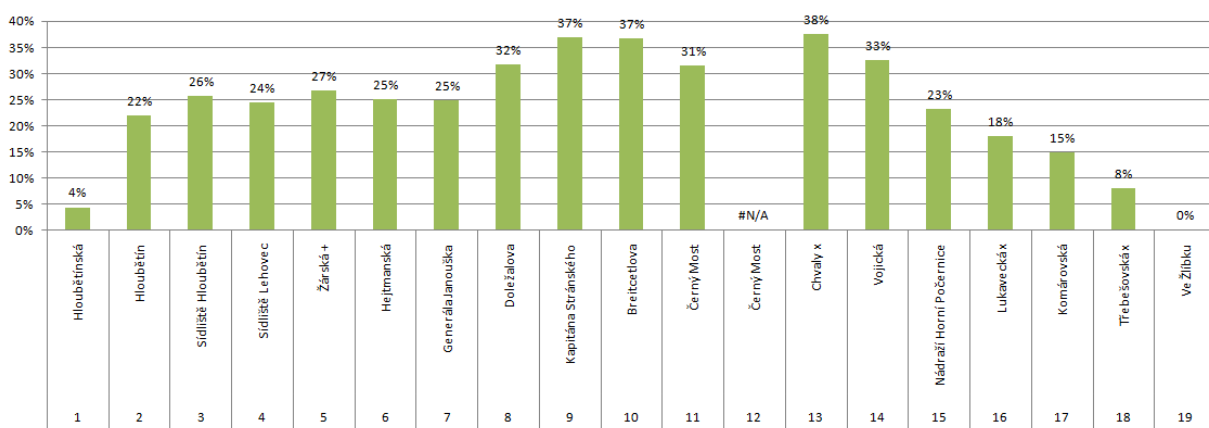
Směr Hloubětínská

Graf 47: Obsazenost linky č. 273 (směr Hloubětínská)



Směr Ve Žlíbku

Graf 48: Obsazenost linky č. 273 (směr Ve Žlíbku)

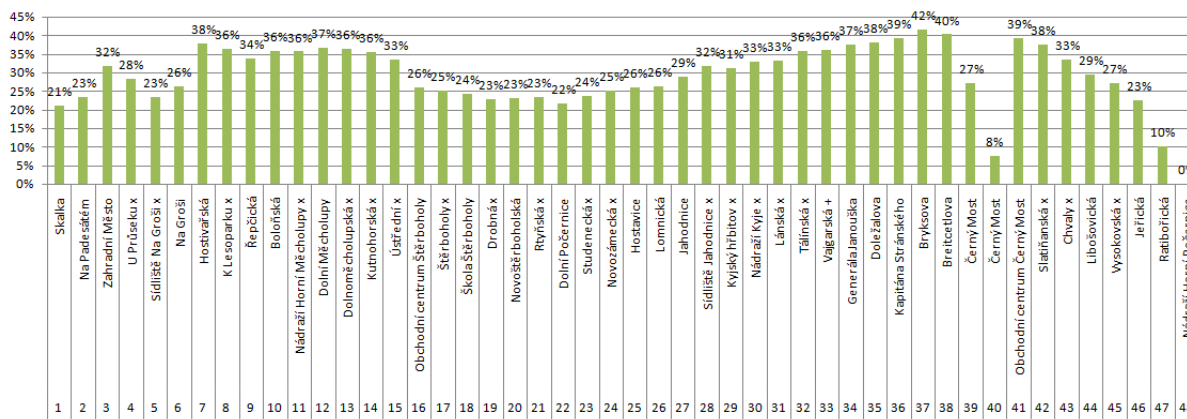


Obsluhované zastávky: Ve Žlíbku, Třebešovská, Komárovská, Lukavecká, Nádraží Horní Počernice, Vojická, Chvaly, Černý Most, Breitcetlova, Kapitána Stránského, Doležalova, Generála Janouška, Hejtmanská, Žárská, Sídliště Lehovce, Sídliště Hloubětín, Hloubětín, Hloubětínská.

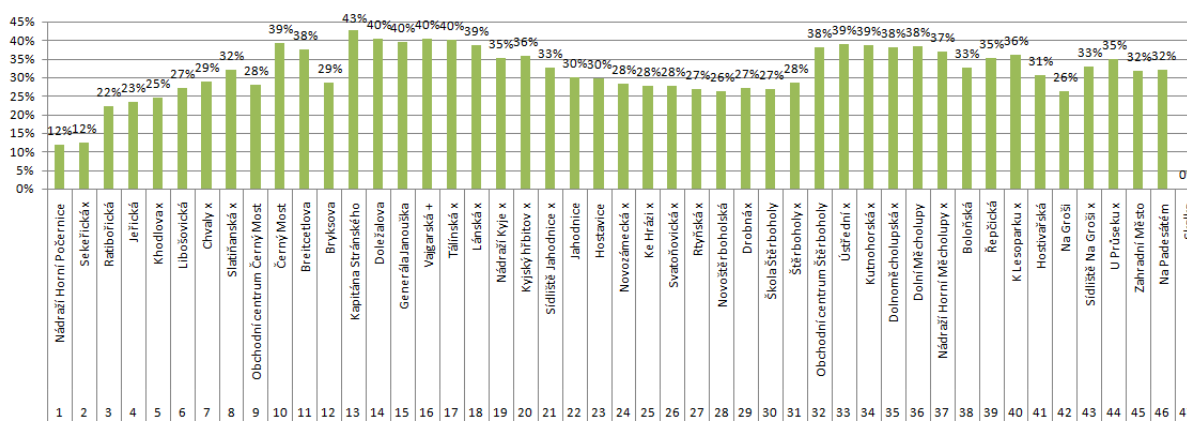
**Linka č. 296 Nádraží Horní Počernice (Černý Most) – Háje a zpět**

Dle dopravního plánu PID byla linka v r. 2013 rozšířena o zastávku Horčičkova, pro zvýšení možností přestupu pro cestující z oblasti Petrovic, nově také došlo k zajištění obslužnosti zastávek Stará obec a Škola Dolní Počernice ve směru od Štěrbohol.

Směr Nádraží Horní Počernice

**Graf 49: Obsazenost linky č. 296 (směr Horní Počernice)**

Směr Háje

**Graf 50: Obsazenost linky č. 296 (směr Háje)**

Obsluhované zastávky: Nádraží Horní Počernice, Sekeřická, Ratibořická, Jeřická, Khodlova, Libošovická, Chvaly, Slatiňanská, Obchodní centrum Černý Most, Černý Most přestup na Metro, Breitcetlova, Bryksova, Kapitána Stránského, Doležalova, Generála Janouška, Vajgarská, Tálínská, Lánská, Nádraží Kyje, Kyjský hřbitov, Sídliště Jahodnice, Jahodnice, Hostavice, Novozámecká, Ke Hrázi, Svatoňovická, Rtyňská, Novoštěrboholská, Drobná, Škola Štěrboholy, Štěrboholy, Obchodní centrum Štěrboholy, Ústřední, Kutnohorská, Dolnoměcholupská, Dolní Měcholupy, Nádraží Horní Měcholupy, Boloňská, Boloňská, Na Vartě, Bolevecká, Livornská, Nové Petrovice, Poliklinika Petrovice, Wattova, Morseova, Newtonova, Horčičkova, Háje přestup na Metro.

### Linka č. 512 Lehovec (Černý Most) – Ve Žlíbku

Jedná se o noční linku.

Obsluhované zastávky: **Lehovec, Hejtmanská, Generála Janouška, Doležalova, Kapitána Stránského, Breitcetlova, Černý Most**, Chvaly, Vojická, Nádraží Horní Počernice, Lukavecká, Komárovská, Třebešovská, Ve Žlíbku.

### Příměstské autobusové linky

Příměstské linky lze obvykle považovat za linky radiální, v tomto případě směřují do lokálního přestupního centra s vysokou hustotou spojů do významnějšího centra, pokud linky slouží spíše k přepravě mezi okrajovými částmi, jedná se o linky tangenciálního typu.

Linka č. 346 Černý Most – směr Brandýs n. L., Stará Boleslav (a zpět)

Linka č. 367 Černý Most – směr Brandýs n. L., Stará Boleslav (a zpět)

Linka č. 379 Černý Most – směr Brandýs n. L., Stará Boleslav (a zpět)

Linka č. 398 Černý Most – směr Poděbrady (a zpět)

Linka č. 304 Černý Most – směr Chvaly, nádr. Horní Počernice (a zpět)

Linka č. 344 Černý Most – směr Chvaly, nádr. Horní Počernice (a zpět)

Linka č. 353 Černý Most – směr Chvaly, nádr. Horní Počernice (a zpět)

Linka č. 354 Černý Most – směr Chvaly, nádr. Horní Počernice (a zpět)

### D.2.3.5 Vytíženost zastávek

Dalším ukazatelem je vytíženost zastávek, které lze považovat za významnější dopravní uzly:

#### Zastávka Breitcetlova

Na této zastávce je možno nastoupit na linky č. 223, 273, 296 a 799 (H1). Dopoledne, v období mezi 5:30 – 12:00 je na zastávce Breitcetlova směr Černý Most průměrně 51 % za všechny linky. Nejvíce vytížen je časový úsek od cca 7:28 – do 7:45. 7:32 je dokonce vytíženost vyšší než 100% (tj. 112 %). Dalšího vrcholu je potom na zastávce dosaženo mezi 8:07 – 8:22, kdy v 8:18 dosahuje vytíženost až 117 %. Další poměrně vytíženou dobou v dopoledních hodinách na této lince je 8:54 – 9:25, kdy se vytíženost pohybuje mezi 70 – 90 %. V 9:45 je opět dosahováno vrcholu s vytížeností 113 %.

Tabulka 26: Vytíženost v zastávce Breitcetlova

Číslo linky	Průměrná vytíženost mezi 5:30 – 12:00 Breitcetlova – směr Černý Most	Průměrná vytíženost mezi 12:00 – 22:00 Breitcetlova – směr Kpt. Stránského
223	47 %	38 %
273	59 %	36 %
296	72 %	45 %
557	3 %	N/A
799	4 %	1 %

Zdroj: ROPID – Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Jak je vidět z předchozí tabulky, v dopoledních hodinách je nejvíce vytížená linka 273 (72%). Vrchol je dosahován v čase mezi 8:18 – 9:46, kdy v 8:18 je vytíženost 117 % a v 9:46 113 %. Druhou nejvytíženější linkou je linka 273, kde je průměrná vytíženost 59%. Vrchol je dosahován mezi 7:28 – 7:54 (v 7:32 - 112 %).

V odpoledních hodinách (12:00 - 22:00) na zastávce Breicetlova směr Kpt. Stránského je vytíženost průměrně 34%. Nejvíce vytíženou linkou je opět linka 296 (průměrně 45 %), rozdíl mezi druhou nejvytíženější linkou 223 a třetí (273) je minimální (cca 2 %).

### Zastávka Hejtmanská

Zastávka Hejtmanská má dva směry, směr Rajská zahrada / Žárská a směr Vajgarská / Generála Janouška. Nachází se zde linky 110, 181 a 273 a 559.

V dopoledních hodinách (06:00 - 09:30) je zastávka Hejtmanská vytížena ve směru Rajská zahrada / Žárská průměrně 33 %. Směr Vajgarská / Generála Janouška ve stejném časovém období je průměrná vytíženost 24 %.

V odpoledních hodinách (15:00 - 18:30) je zastávka Hejtmanská vytížena ve směru Rajská zahrada / Žárská průměrně 34 %, opačný směr Vajgarská / Generála Janouška průměrně 40 %.

**Tabulka 27: Vytíženost v zastávce Hejtmanská**

Dopoledne 06:00 - 09:30				Odpoledne 15:00 - 18:30			
Číslo linky	Směr Rajská zahrada / Žárská	Vajgarská / Generála Janouška	/	Směr Rajská zahrada / Žárská	Vajgarská / Generála Janouška	/	
110	26 %	19 %		24 %	29 %		
181	40 %	42 %		49 %	43 %		
273	32 %	16 %		30 %	49 %		
559	62 %	-		-	7 %		

*Zdroj: ROPID – Regionální organizátor Pražské integrované dopravy*

Nejvytíženější linkou na zastávce Hejtmanská je linka 181. Její vytíženost se v obou směrech pohybuje ve sledovaných časových úsecích mezi 40 – 49 %. Vysoké číslo, 62 % vytíženosti u linky 559 je pozorováno ve směru Rajská zahrada / Žárská. Tato linka jede v období od 06:00-9:30 ale pouze jednou, a to v 7:45.

### Zastávka Hloubětín

Na zastávce Hloubětín byly zkoumány linky 110 a 273.

Linka 110 jde dvěma směry, tj. směr Kbelská a směr Sídliště Hloubětín. Vytíženost linky ve směru Hloubětín – Kbelská je mezi 06:00 – 20:00 podle průzkumu Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy průměrně 21 %. Nejvíce je linka v tomto směru zatížena v intervalech od 06:00- 07:00 (32 %), 12:00 – 13:00 (34 %) a 14:00 – 15:00 (30%).

Vytíženost linky 110 směrem Sídliště Hloubětín je ve sledovaném období 06:00 – 20:00 průměrně 29 %. Linka je nejvíce vytížena v intervalech: 10:00 – 11:00 (60%) a dále 15:00 -17:00 (43 – 44 %).

Linka 273 jde také dvěma směry ze zastávky Hloubětín. Jsou jimi směr Hloubětínská a směr Sídliště Hloubětín. Vytíženost linky ve směru Hloubětín – Hloubětínská je mezi 06:00 – 20:00

průměrně 3,74 %. Vrchol je na této lince dosahován mezi 07:00 - 08:00 (7,3 %) a mezi 12:00 – 13:00 (7,2 %).

Směr Hloubětín – Sídliště Hloubětín na lince 273 je vytížen mezi 06:00 – 20:00 průměrně 22,28 %. Vrcholy jsou převážně v odpoledních hodinách, tj. mezi 13:00 – 19:00 (30 – 36 %), např. mezi 17:00 – 18:00 je vytíženost nejvyšší (36 %).

### Zastávka Pávovské náměstí

Na zastávce Pávovské náměstí zastavují linky 181, 223 a 559. Zastávka vede dvěma směry, konkrétně Pávovské náměstí – Za Horou a Pávovské náměstí – Jiráskova čtvrť.

Směr Pávovské náměstí – Za Horou je v dopoledních hodinách (06:00 – 9:30) vytížen průměrně 55 %. V odpoledních hodinách (14:00 – 20:00) je to průměrně 29 %.

Opačný směr Pávovské náměstí – Jiráskova čtvrť je v dopoledních hodinách (06:00 – 9:30) vytížen průměrně 31 %. V odpoledních hodinách (14:00 – 20:00) je to průměrně 41 %.

**Tabulka 28: Vytíženost v zastávce Pávovské náměstí**

Číslo linky	Dopoledne 06:00 – 9:30		Odpoledne 14:00 – 20:00	
	Směr za Horou	Směr Jiráskova čtvrť	Směr za Horou	Směr Jiráskova čtvrť
181	59 %	41 %	40 %	43 %
223	50 %	21 %	21 %	40 %
559	-	68 %	7 %	-

*Zdroj: ROPID – Regionální organizátor Pražské integrované dopravy*

Nejvíce vytíženou linkou je na zastávce Pávovské náměstí linka 181, kde se vytíženost pohybuje mezi 40 – 59 %.

### Zastávka Sídliště Jahodnice

Na zastávce Sídliště Jahodnice se nacházejí linky 109, 110, 208 a 296.

Linka 109 vede ze zastávky Sídliště Jahodnice dvěma směry. Jedná se o směr Sídliště Jahodnice – Jahodnice a směr Sídliště Jahodnice – Spolská. Ve směru Sídliště Jahodnice – Jahodnice je linka vytížená mezi 06:00 - 20:00 průměrně 31 %. Vrchol vytíženosti je v odpoledních hodinách mezi 14:00 – 19:00 (38 – 46 %). V opačném směru (Sídliště Jahodnice – Spolská) je linka vytížená ve stejném časovém rozmezí 37 %. Vrchol je dosažen v ranních hodinách 06:00 – 08:00 (46 – 54 %).

Linka 110 vede ze zastávky Sídliště Jahodnice také dvěma směry. Jedná se o směr Sídliště Jahodnice – Kyjský hřbitov a směr Sídliště Jahodnice – Jahodnice. Ve směru Sídliště Jahodnice – Kyjský hřbitov je linka vytížená mezi 06:00 - 20:00 průměrně 27 %. Vrchol je dosažen mezi 07:00 – 08:00 (47 %). V opačném směru ve stejném časovém rozmezí 06:00 - 20:00 je vytíženost linky průměrně 17 %. Vrchol je v odpoledních hodinách mezi 14:00 - 15:00 hodinou, tj. 31 %.

Linka 208 vede stejnými směry jako linka 110, tj. směr Sídliště Jahodnice – Kyjský hřbitov a směr Sídliště Jahodnice – Jahodnice. Ve směru Sídliště Jahodnice – Kyjský hřbitov je linka vytížená mezi 06:00 - 20:00 průměrně 17 %. Vrchol je dosažen mezi 06:00 – 07:00 (39 %). V opačném

směru ve stejném časovém rozmezí 06:00 - 20:00 je vytíženost linky průměrně (14 %). Vrchol vytíženosti je v odpoledních hodinách mezi 17:00 – 18:00 (28 %).

Poslední linkou je linka 296, která vede ze zastávky Sídliště Jahodnice stejnými směry jako linky 208 a 110, tj. směr Sídliště Jahodnice – Kyjský hřbitov a směr Sídliště Jahodnice – Jahodnice. Ve směru Sídliště Jahodnice – Kyjský hřbitov je linka vytížená mezi 06:00 - 20:00 průměrně 37 %. Vrchol je dosažen mezi 14:00 – 15:00 (69 %). V opačném směru Sídliště Jahodnice – Jahodnice ve stejném časovém rozmezí 06:00 - 20:00 je vytíženost linky průměrně 31 %. Vrcholy jsou zde dva a to ráno mezi 06:00 – 07:00 (45 %) a odpoledne mezi 16:00 – 17:00 (45 %).

#### D.2.4 Standardy obsaditelnosti

Kapacita linek je navrhována dle platných standardů pro obsazenost vozidel z roku 1996, jejichž aplikace je s ohledem na rostoucí diverzifikaci vozového parku omezena a již nevyhovuje potřebě zvyšovat i nadále atraktivitu veřejné dopravy.

**Tabulka 29: Standardy obsaditelnosti**

Standardy obsaditelnosti – aktuální		
Druhy dopravy	Typ vozidla	Standard obsaditelnosti
metro	vůz (20 m)	124 osob
tramvaj	vůz (16 m)	70 osob
tramvaj	souprava (32 m)	140 osob
autobus	standardní (12 m)	59 osob
autobus	kloubový (18 m)	90 osob

*Zdroj: ROPID – Regionální organizátor Pražské integrované dopravy*

Z provedené analýzy vyplývá, že průměrná denní obsazenost jednotlivých tramvajových i autobusových linek se nepřesahuje 50%. Byly vysledovány extrémy v určitých denních dobách, které se promítnou do návrhové části generelu.

#### D.2.5 Docházková vzdálenost

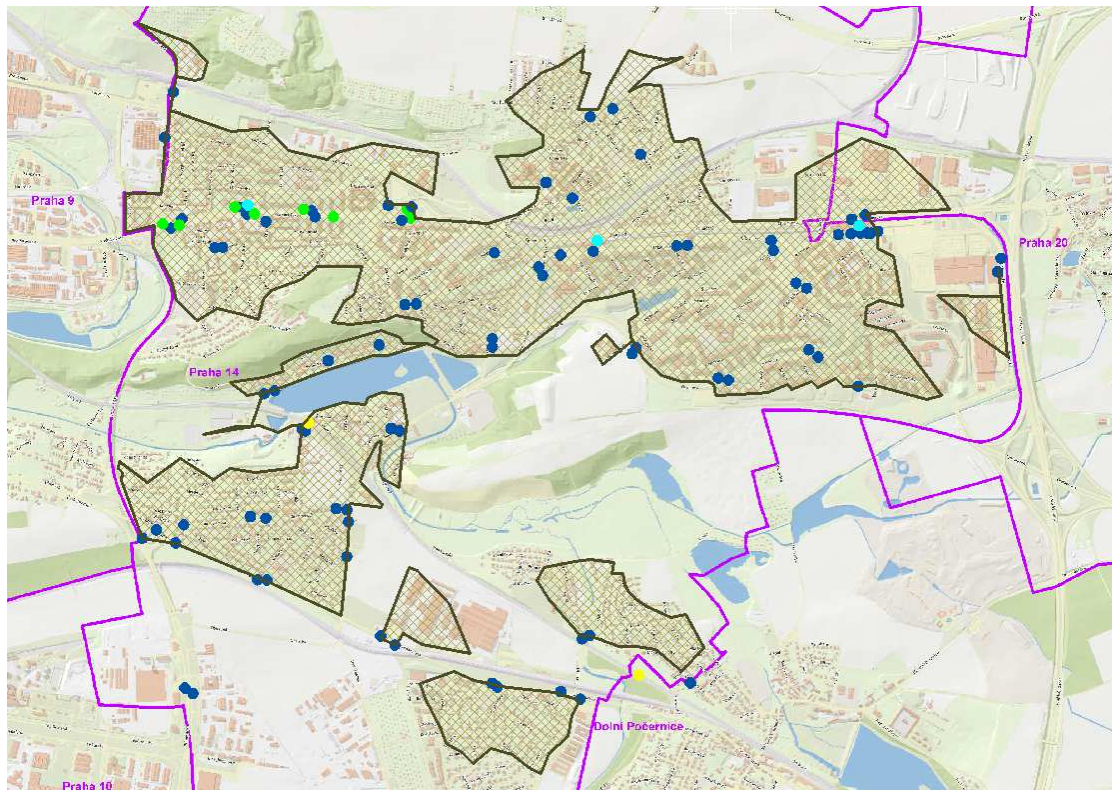
Standardy docházkových vzdáleností na zastávky pro území hl. m. Prahy jsou základním parametrem pro posuzování plošné obsluhy území. Standardy jsou aplikovány jako kritérium při dopravní obsluze území a nezohledňují intenzitu dopravní obsluhy ani její atraktivitu z pohledu rychlosti či intervalu.

**Tabulka 30: Standardy docházkové vzdálenosti**

Standardy docházkové vzdálenosti na zastávky – aktuální pro území hl. m. Prahy		
Typ zástavby	Běžná docházková vzdálenost	Docházková vzdálenost v odůvodněných případech
vysokopodlažní zástavba	400 m	600 m
nízkopodlažní zástavba	800 m	1 000 m

*Zdroj: ROPID – Regionální organizátor Pražské integrované dopravy*

V rámci analýzy docházkových vzdáleností v jednotlivých obytných oblastech byly vymezeny izolinie kolem všech zastávek v systému MHD ve vzdálenosti 400 m, což odpovídá zhruba pětiminutové (komfortní) docházkové vzdálenosti, docházkovou vzdálenost 800m lze pak považovat za desetiminutovou (základní).



**Obrázek 25 - Mapa oblastí s komfortní docházkovou vzdáleností**

Na základě analýzy docházkových vzdáleností lze konstatovat, že studované území vykazuje velmi dobré pokrytí zastávkami MHD.

Za lokality mimo komfortní docházkovou vzdálenost lze označit: ul. Bryksova, ul. Fejfarova, ul. Kuttelwascherova, ul. Františkova, ul. V Chaloupkách, ul. Litošická, ul. Hostavická, ul. Postřizinská, ul. Písčítá, ul. Kamencová, ul. Holenská, ul. Kaňovská, ul. Lomnická, ul. Jakubovská, ul. Jezdovická, ul. Dřínovská a ul. Froncova.

## **D.2.6 Plánované významné záměry s vlivem na MHD ve sledované lokalitě**

### **D.2.6.1 Železniční zastávka Rajská zahrada**

V současné době je zpracovávána studie proveditelnosti na stavbu Optimalizace žel. trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem, v rámci které jsou prověřovány technicko-ekonomické parametry záměru. V souvislosti s uvažovaným zřízením zastávky Rajská zahrada je třeba vyhodnotit její přínosy, neboť již v současné době je dobrá vazba železnice na metro B zřízena v ŽST Praha Vysočany a implementace nové zastávky může negativně ovlivnit cestovní doby významnějších přepravních proudů a z nich plynoucí celospolečenské přínosy.

Její realizace přichází do úvahy nejdříve po dokončení modernizace úseku Praha-Běchovice – Úvaly (nutnost zajištění odklonové vozby), tj. cca po roce 2017.

V minulosti byla možnost zřízení železniční zastávky připuštěna Ministerstvem dopravy za podmínek finanční spoluúčasti hlavního města Prahy na této investici (lávka pro pěší).

Na SŽDC panuje neoficiální názor, že SŽDC je ochotna zastávku vybudovat v případě, že město vybuduje přístupovou lávku od stanice metra Rajská zahrada a nad kolejištěm (zastávka SŽDC by se na tuto lávku napojila výstupovými schodišti a výtahy).

#### **D.2.6.2 Prodloužení tramvaje po Ocelkově ulici**

Jedná se o čtyřpruhovou směrově rozdělenou místní sběrnou komunikaci s širokým zeleným pásem, projekčně uvažovaným v 80. letech pro zřízení tramvajového pásu.

Původní dokumentace k výstavbě tramvajového pásu není v současné době v archivu Dopravního podniku ani organizace ROPID k dispozici.

Organizace ROPID má k záměru prodloužení tramvajových linek 16 a 25 dále po Ocelkově ulici až k ČČM kladný postoj.

Vozovna Hloubětín je v případě realizace záměru dostatečně dimenzována.

Realizací tohoto záměru by došlo ke zhodnocení finančních prostředků vynaložených na výstavbu Depo Hloubětín i stávajících tratí.

#### **D.2.6.3 Integrace SID a PID**

V roce 2013 vznikl dokument **Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji** ve spolupráci organizace ROPID a Odboru dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje jako výsledek pravidelných jednání společné pracovní integrační skupiny. Z jednání vyplynula potřeba provést nejprve podrobnou analýzu současného stavu, neboť se ukázala vzájemná nedostatečná informovanost o dopravních systémech na území Prahy a Středočeského kraje.

Integrace veřejné dopravy je společný zájem Prahy a Středočeského kraje i jejich obyvatel. Koordinované a integrované řešení dopravní obsluhy přináší nejen lepší dopravní obsluhu, ale také efektivnější využití financí objednavatelů.

Pro další rozvoj spolupráce mezi Prahou a Středočeským krajem v oblasti integrace veřejné dopravy byl navržen následující postup:

- projednání předloženého dokumentu ve výborech dopravy a radách hl. m. Prahy a kraje
- dopracování druhé etapy dokumentu s návrhem řešení integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji
- zahájení přípravy postupné integrace a koordinace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji

## D.3 Doprava v klidu

Doprava v klidu, na rozdíl od liniových dopravních systémů (komunikační síť, síť MHD atd.) sama od sebe netvoří systém. Ovlivňovat dopravu v klidu a utvářet ji v ovladatelný systém je možné její organizací (dopravním značením) a cenovou regulací.

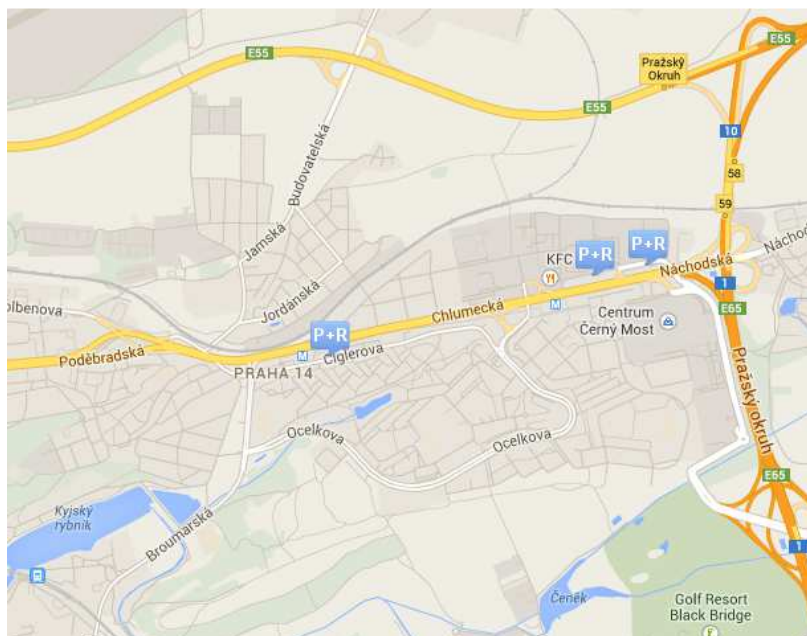
### D.3.1 Záchytná parkoviště P+R

Princip parkovišť P+R spočívá v odstavení vozidla pro řidiče dojíždějící do města a následné pokračování v cestě hromadou dopravou. Parkoviště P+R se zřizují na okraji města s přístupem na MHD. Jsou v provozu od 4:00 do cca 1:00 (do posledního spoje metra nebo vlaku) a jsou určena pouze pro osobní automobily.



Obrázek 26 - P+R Černý Most

Na území Prahy 14 se nachází tři parkoviště P+R, všechna jsou situována na komunikaci Chlumecká:



Obrázek 27 - Mapa s vyznačením polohy parkovišť P+R

#### D.3.1.1 Parkoviště P+R Rajská zahrada



Obrázek 28 - Mapa s vyznačením polohy parkovišť P+R

Celková kapacita 88 stání.

Parkoviště je přístupné z ul. Ciglerova, která je spojena s přivaděčem ul. Chlumecká. Parkoviště má dobrou vazbu na stanici metra a autobusovou zastávku Rajska zahrada.

#### D.3.1.2 Parkoviště P+R Černý Most



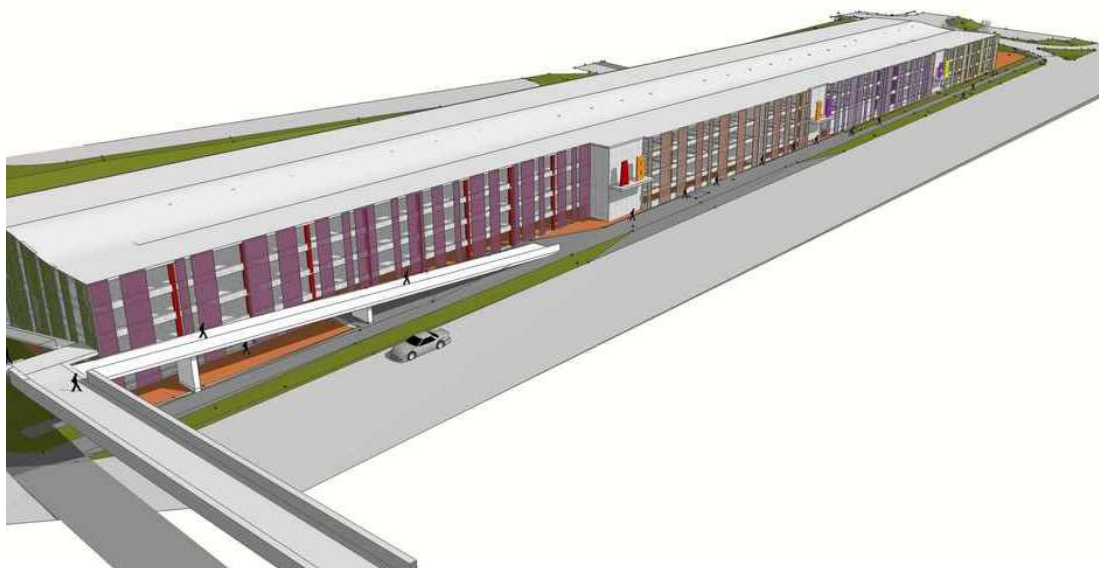
Obrázek 29 - Mapa s vyznačením polohy parkovišť P+R

Parkoviště P+R Černý Most I  
Celková kapacita 294 stání.

Parkoviště P+R Černý Most II  
Celková kapacita 131 stání.

Obě parkoviště jsou přístupna přímo z ul. Chlumská a mají dobrou vazbu na stanici metra Černý Most a autobusovou zastávku Černý Most.

V současné době se připravuje realizace projektu „Parkovací dům Černý Most“. Jedná se o výstavbu parkovacího domu (880 parkovacích stání) na místě stávajícího P+R Černý Most I.



Obrázek 30 - Nové parkoviště P+R Černý Most

### D.3.2 Ostatní placená parkoviště, nezařazená do systému P+R

Tyto parkoviště na území Prahy 14 mají obdobný, takřka stejný význam jako parkoviště v systému P+R. Vyznačují se polohou na okraji sídelní jednotky a dobrou návazností na městskou hromadnou dopravu. Jedná se o tyto parkoviště.

#### D.3.2.1 Parkoviště Sklenská

Celková kapacita 200 stání.

Parkoviště je přístupné z ul. Pospíchalova, která se přímo navazuje na Ocelkovu. Docházková vzdálenost ke stanici metra a autobusu Rajská zahrada je 350m.

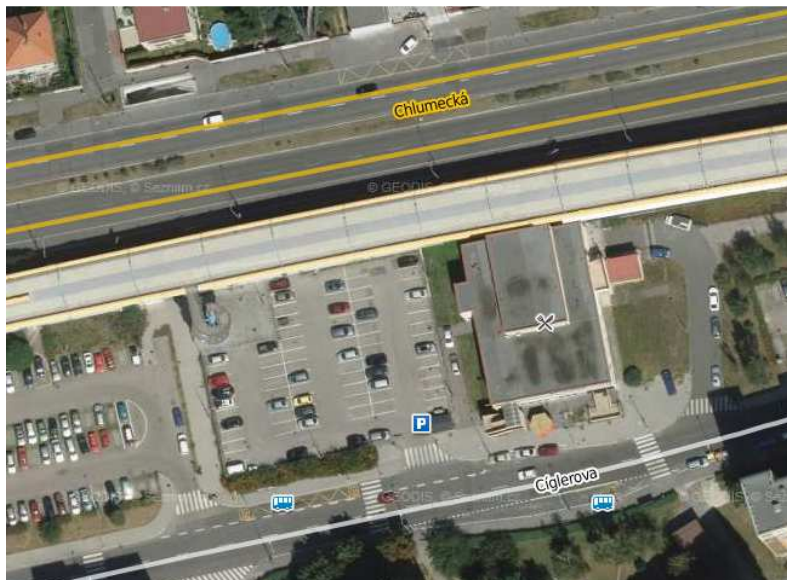


Obrázek 31 – Parkoviště Sklenská

#### D.3.2.2 Parkoviště Na Chlumecké

Celková kapacita 76 stání.

Parkoviště je přístupné z ul. Cíglérova, která je spojena s přivaděčem ul. Chlumská. Parkoviště je v blízkosti parkoviště P+R Rajská zahrada. Parkoviště má dobrou vazbu na stanici metra a autobusovou zastávku Rajská zahrada. Docházková vzdálenost ke stanici metra a autobusu Rajská zahrada je 250m.

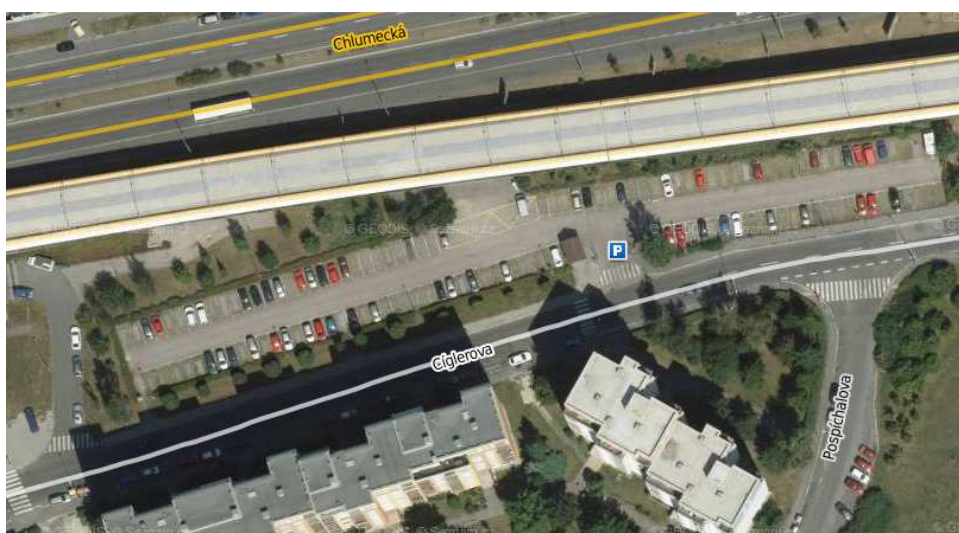


Obrázek 32 - Parkoviště Na Chlumecké

#### **D.3.2.3 Parkoviště Cíglérova**

Celková kapacita 129 stání.

Parkoviště je přístupné z ul. Cíglérova, která je spojena s přivaděčem ul. Chlumská. Docházková vzdálenost ke stanici metra a autobusu Rajská zahrada je 350m.



Obrázek 33 - Parkoviště Cíglérova

#### **D.3.2.4 Parkoviště Cíglérova Besico**

Celková kapacita 145 stání.

Parkoviště je přístupné z ul. Cíglérova, která je spojena s přivaděčem ul. Chlumská. Docházková vzdálenost ke stanici metra a autobusu Černý Most je 150m. Docházková vzdálenost k zastávce autobusu Poliklinika Černý Most je 20m.



Obrázek 34 - Parkoviště Cíglérova - Besico

#### ***D.3.2.5 Parkoviště Ocelkova***

Celková kapacita 260 stání.

Parkoviště je přístupné z ul. Ocelkova. Docházková vzdálenost k zastávce autobusu Doležalova je 80m.



Obrázek 35 - Parkoviště Ocelkova

#### ***D.3.2.6 Parkoviště Krylovecká***

Celková kapacita 110 stání.

Parkoviště je přístupné z ul. Slévačská, která je napojena na ul. Poděbradskou. Docházková vzdálenost k zastávce tramvaje a autobusu Lehovec je 160m. Docházková vzdálenost k zastávce tramvaje a autobusu Sídliště Hloubětín je 250m.



Obrázek 36 - Parkoviště Krylovecká

### D.3.3 Parkoviště B+R

Záchytná parkoviště typu "přijed' na kole a jed'" (Bike+Ride) jsou součástí většiny P+R umístěných u stanic metra nebo nádraží a jsou provozována ve vazbě na následné použití hromadné dopravy. B+R jsou v provozu od 4:00 do cca 1:00 (do posledního spoje metra nebo vlaku) a jsou určena pouze pro cyklisty.



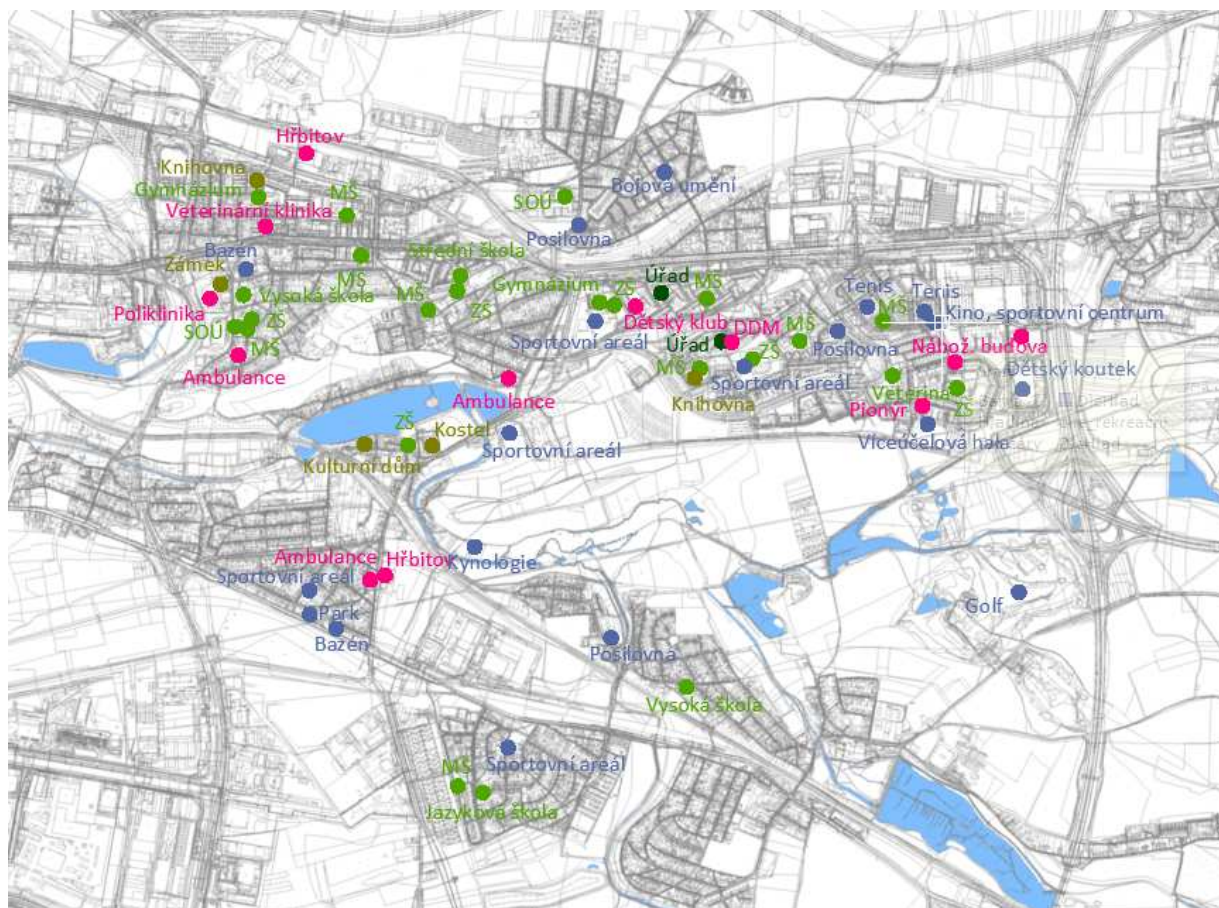
Obrázek 37 - Parkoviště B+R (ilustrační foto)

Stojan na kola je umístěn v blízkosti objektu obsluhy P+R. Uzamčení kola je možné i zámek, který zapůjčí obsluha parkoviště proti záloze 20 Kč. Klíč od takového zámku se uschová u obsluhy parkoviště a cyklista obdrží kontrolní kartu, proti které mu bude po návratu opět

vydán klíč. Úschova kola je zdarma. Na území Prahy 14 se nachází parkoviště systému B+R u stanice metra Černý Most a u stanice metra Rajska zahrada, obě při parkovištích systém P+R.

### D.3.4 Významné cíle dopravy v klidu

U významných cílů je třeba řešit dopravu v klidu vždy individuálně a nelze ji ponechat jen na obecných podmínkách parkování v městské části. Individuální posouzení se ovšem musí vztahovat nejen na charakter objektu, ale i na specifické podmínky daného území a jeho širšího okolí. Některé zásady lze ovšem uplatnit obecně s mírnou obměnou pro konkrétní objekt (cíl) a jeho charakter. Jedná se zejména o zajištění dopravní obsluhy s krátkodobým parkováním (tzv. Kiss and Ride) K+R, umožňující vystoupení případně vyložení nákladu a pokračování vozidla v další jízdě. Doporučení pro zřízení tohoto druhu parkování je zejména u autobusových a železničních nádraží. Jeho zřízení se dá ovšem úspěšně aplikovat u všech cílů parkování (dovoz dětí do škol, za sportem, u divadel atd.). Toto stání má být navrhováno s co nejkratší docházkovou vzdáleností do cíle (přenos zavazadel do odbavovací haly, přechod dětí bez kolize s další dopravou atd.)



Obrázek 38 - Přehled významných cílů pro parkování

Analýza dopravy v klidu se z pohledu významných cílů zaměřila na stanovení potřeby parkovacích stání (dle vyhlášky č. 26) a reálné uspokojení této potřeby. Na území Prahy 14 se vesměs parkovací stání u významných cílů prolínají s odstavnými stání obytných oblastí a nejsou nijak oddělena, což může výrazně zhoršovat možnost řidiče zaparkovat před navštěvovanou institucí, zejména v době ranní a odpolední dopravní špičky. Většina významných cílů se navíc nachází v oblastech s výrazným deficitem odstavných stání.

Přehled významných cílů z hlediska dopravy v klidu:

### Administrativa:

**Tabulka 31: Přehled významných cílů - Administrativa**

Úřady zřízené na území MČ Praha 14	Ulice	Katastrální území	Potřebný počet parkovacích stání dle vyhlášky č. 26 OTTP 10/1999	Vyhrazený počet parkovacích stání	Deficit
Úřad MČ Praha 14	Bratří Venclíků 1073/8	Černý Most	18	18	0
Úřad Práce ČR – oddělení SSP pro Prahu 14	Gen. Janouška 844	Černý Most	6	0	6

### Mateřské školy:

**Tabulka 32: Přehled významných cílů - Mateřské školky**

MŠ zřízené na území MČ Praha 14	Ulice	Katastrální území	Kapacita	Potřebný počet parkovacích stání dle vyhlášky č. 26 OTTP 10/1999	Vyhrazený počet parkovacích stání	Deficit
MŠ Obláček	Šebelova 874/2	Černý Most	222	8	0	8
<b>34 stání v přilehlé ulici při MŠ</b>						
MŠ Sluníčko	Generála Janouška 1005/4	Černý Most	112	4	0	4
<b>22 stání v přilehlé ulici při MŠ.</b>						
MŠ Korálek	Bobkova 766	Černý Most	224	8	0	8
<b>22 stání v přilehlé ulici při MŠ.</b>						
MŠ Vybíralova 968	Vybíralova 968	Černý Most	112	4	0	4
<b>10 stání v přilehlé ulici při MŠ.</b>						
MŠ Vybíralova 967	Vybíralova 967	Černý Most	112	4	0	4
<b>10 stání v přilehlé ulici při MŠ.</b>						
MŠ Paculova	Paculova 1115/12	Černý Most	112	4	0	4
<b>3 stání v přilehlé ulici při MŠ.</b>						
MŠ Chvaletická	Chvaletická 917	Hloubětín	110	4	0	4
<b>18 stání v přilehlé ulici Vizírská při MŠ.</b>						
MŠ Štolmířská	Štolmířská 602/4	Hloubětín	112	4	0	4
<b>5 stání v přilehlé ulici při MŠ.</b>						
MŠ Zelenečská	Zelenečská 500/32	Hloubětín	157	6	0	6

**stání v přilehlé ulici při MŠ**

MŠ Jahodnice	Kostlivého 1218	Hostavice	133	5	0	5
--------------	-----------------	-----------	-----	---	---	---

**10 stání v blízkosti MŠ, 4 parkovací stání uvnitř areálu pro zásobování.****Obrázek 39 - Parkovací stání školky a odstavná stání bytového souboru (zdroj: Mapy.cz)****Tabulka 33:: Přehled významných cílů - Soukromé MŠ**

Soukromé MŠ zřízené na území MČ Praha 14	Ulice	Katastrální území	Kapacita	Potřebný počet parkovacích stání dle vyhlášky č. 26 OTPP 10/1999	Vyhrazený počet parkovacích stání	Deficit
Soukromá MŠ Jahoda	Vybíralova 969/2	Černý Most	34	2	0	2
<b>10 stání v blízkosti MŠ.</b>						
Dětské studio Pohádka	Bobkova 777	Černý Most	50	2	0	2
<b>10 stání v blízkosti MŠ.</b>						
K. C. Motýlek	Vlčkova 1067	Černý Most	40	2	0	2
<b>Dostatečný počet stání v blízkosti MŠ.</b>						
Mateřské centrum Klubíčko	Vlčkova 1067	Černý Most	40	2	0	2
<b>Dostatečný počet stání v blízkosti MŠ.</b>						
Dětský klub Myšáci	Chlumecká 1645	Kyje	15	1	1	0
<b>Dále dostatečný počet parkovacích stání na ulici Blatská.</b>						
14 Centrum volného času	Kučerova 14/768	Černý Most	10	1	0	1
<b>Dostatečný počet stání v blízkosti MŠ.</b>						
Baby Hrošík	Vaňkova 297/9	Hloubětín	20	1	0	1
<b>Dostatečný počet stání v blízkosti MŠ.</b>						

Mateřské centrum Pastelka	Sadská 530	Hloubětín	Asi 30	1	0	1
<i>Dostatečný počet stání v blízkosti MŠ.</i>						
Miniškolka Matýsek	Klánovická 487/2a	Hloubětín	20	1	0	1
<i>Dostatečný počet stání v blízkosti MŠ.</i>						
MŠ Be Happy	Římovská 1000	Hutě	20	1	1	0
<i>Dostatečný počet stání v blízkosti MŠ.</i>						
Foxíkova jazyková školka	Staňkovská 938	Jahodnice	20	1	0	1
<i>Dostatečný počet stání v blízkosti MŠ.</i>						
Dětský klub a školička Jahodnice	Bezdrevská 546	Jahodnice	40	2	0	2
<i>Dostatečný počet stání v blízkosti MŠ.</i>						
MŠ Pětikvítek	Milevská 6	Kyje	20	1	0	1
<i>Dostatečný počet stání v blízkosti MŠ.</i>						
Soukromá školička Domeček	Herdovská 806/1	Kyje	40	2	0	2
<i>Dostatečný počet stání v blízkosti MŠ.</i>						

**Základní školy:****Tabulka 34: Přehled významných cílů - Základní školy**

ZŠ zřízené na území MČ Praha 14	Ulice	Katastrální území	Kapacita	Potřebný počet parkovacích stání dle vyhlášky č. 26 OTPP 10/1999	Vyhrazený počet parkovacích stání	Deficit
ZŠ Vybíralova	Vybíralova 964/8	Černý Most	1100	37	0	37
<i>Možnost parkování v ulici Vybíralova.</i>						
ZŠ Generála Janouška	Generála Janouška 1006	Černý Most	800	27	0	27
<i>Možnost parkování v ulicích Dygrýnova a Vašíkova.</i>						
ZŠ Bratří Venclíků	Bří. Venclíků 114/1	Černý Most	810	27	0	27
<i>Možnost parkování v ulici Vlčkova.</i>						
ZŠ Hloubětínská	Hloubětínská 700	Hloubětín	500	17	0	17
<i>Možnost parkování v ulici Hloubětínská.</i>						
ZŠ Chvaletická	Chvaletická 918/3	Hloubětín	730	25	0	25
<i>Možnost parkování v ulici Vizírská, 4 parkovací stání uvnitř areálu pro zásobování.</i>						
ZŠ Šimanovská	Šimanovská 16	Kyje	260	9	0	9
<i>Možnost parkování v ulici Šimanovská a Za Školou.</i>						

**Speciální školy**

**Tabulka 35: Přehled významných cílů - Speciální školy**

Speciální školy zřízené na území MČ Praha 14	Ulice	Katastrální území	Kapacita	Potřebný počet parkovacích stání dle vyhlášky č. 26 OTTP 10/1999	Vyhrazený počet parkovacích stání	Deficit
Speciální škola Mochovská - Tolerance	Mochovská 570	Hloubětín	200	7	0	7
<i><b>Možnost parkování v ulici Zelenečská a Mochovská.</b></i>						
ÚJOP UK Hloubětín	Hloubětínská 78/26	Hloubětín	nezjištěna	nezjištěno	0	nezjištěn
<i><b>16 parkovacích míst v blízkosti školy.</b></i>						

**Střední školy:****Tabulka 36: Přehled významných cílů - Střední školy**

SŠ zřízené na území MČ Praha 14	Ulice	Katastrální území	Kapacita	Potřebný počet parkovacích stání dle vyhlášky č. 26 OTTP 10/1999	Vyhrazený počet parkovacích stání	Deficit
Gymnázium Vybíralova	Vybíralova 964/8	Černý Most	nezjištěna	nezjištěno	0	nezjištěn
<i><b>Možnost parkování v blízkosti SŠ.</b></i>						
Soukromé Gymnázium ARCUS	Bří. Venclíků 1140/1	Černý Most	nezjištěna	nezjištěno	0	nezjištěn
<i><b>Možnost parkování v blízkosti SŠ.</b></i>						
Soukromá SŠ cestovního ruchu ARCUS	Kardašovská 691	Lehovec	nezjištěna	nezjištěno	0	nezjištěn
<i><b>Možnost parkování v blízkosti SŠ.</b></i>						
SOU gastronomie a podnikání	Za Černým Mostem 3/362	Hutě	nezjištěna	nezjištěno	19 + 6 BUS	nezjištěn
<i><b>Dále možnost parkování v blízkosti SOU.</b></i>						
Soukromá SŠ Start	Chvaletická 918	Hloubětín	nezjištěna	nezjištěno	0	nezjištěn
<i><b>Možnost parkování v blízkosti SŠ.</b></i>						

**Vysoké školy:****Tabulka 37: Přehled významných cílů - Vysoké školy**

VŠ zřízené na území MČ Praha 14	Ulice	Katastrální území	Kapacita	Potřebný počet parkovacích stání dle vyhlášky č. 26 OTTP 10/1999	Vyhrazený počet parkovacích stání	Deficit
VŠ tělesné výchovy a sportu	Pilská 9	Hostavice	nezjištěna	nezjištěno	6	0

PALESTRA						
<i>Dostatečný počet parkovacích stání v areálu VŠ.</i>						

**Nemocnice:****Tabulka 38: Přehled významných cílů - Nemocnice**

Nemocnice zřízené na území MČ Praha 14	Ulice	Katastrální území	Počet lůžek	Potřebný počet parkovacích stání dle vyhlášky č. 26 OTPP 10/1999	Vyhrazený počet parkovacích stání	Deficit
Gyncetrum, s.r.o.	Hloubětínská 3/13	Hloubětín	nezjištěno	nezjištěno	0	nezjištěn
<i>Možnost parkování na náměstíčku před nemocnicí.</i>						

**Polikliniky, zdravotní ordinace:****Tabulka 39: Přehled významných cílů - Polikliniky a ordinace**

Zdravotnické ordinace zřízené na území MČ Praha 14	Ulice	Katastrální území	Počet lékařských ordinací	Potřebný počet parkovacích stání dle vyhlášky č. 26 OTPP 10/1999	Vyhrazený počet parkovacích stání	Deficit
Dům zdraví Bioregena	Vajgarská 1141	Kyje	21	21	14	7
<i>Dále možnost parkování na ulici Želivská.</i>						
Poliklinika Černý Most, Parník	Generála Janouška 902/17	Černý Most	28	28	28	0
Poliklinika Hloubětín	Klánovická 487	Hloubětín	17	17	10	7
<i>10 stání před poliklinikou, dále možnost parkování na ulici Klánovická a Soustružnická.</i>						
Objekt Havana	Mochovská 535/38	Hloubětín	10	10	0	10
<i>Dostatečný počet stání v blízkosti objektu.</i>						

**Kultura a náboženství:****Tabulka 40: Přehled významných cílů - Kultura a náboženství**

Kulturní a náboženské zařízení zřízená na území MČ Praha 14	Ulice	Katastrální území	Potřebný počet parkovacích stání dle vyhlášky č. 26 OTPP 10/1999	Vyhrazený počet parkovacích stání	Deficit
KD Kyje	Šimanovská 47	Kyje	40	25	15
<i>Další možnost parkování v ulici Šimanovská a Za Školou.</i>					
Románský kostel sv. Bartoloměje	Prelátská 12	Kyje	5	0	5
<i>Možnost parkování v ulici Prelátská a Šimanovská.</i>					

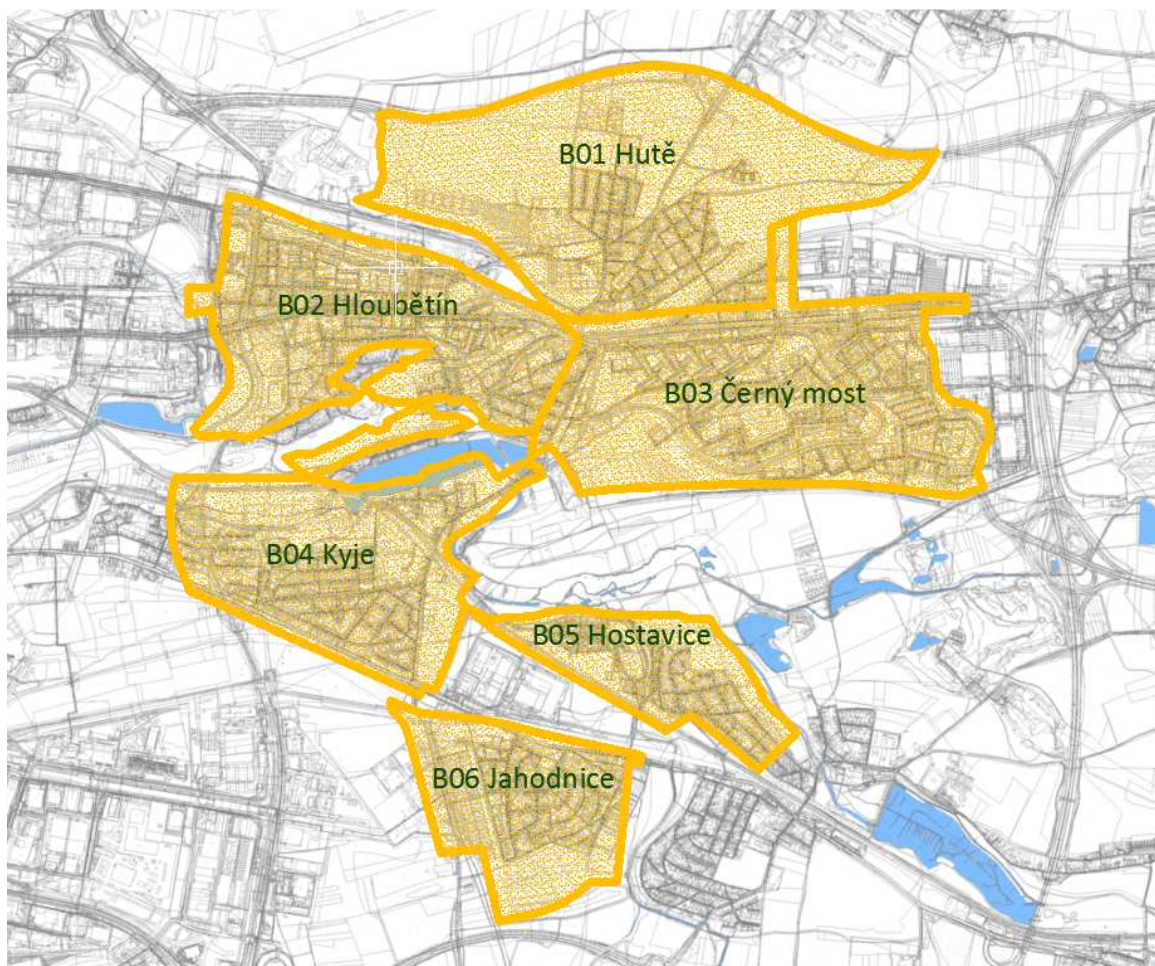
Knihovna pro dospělé a děti	Poděbradská 4/489	Hloubětín	25	0	25
<i>19 parkovacích stání v blízkosti knihovny.</i>					
Knihovna pro děti a dospělé	Generála Janouška 1060	Černý Most	5	0	5
<i>Možnost parkování v ulici Doležalova.</i>					
Pojízdná knihovna	Bryksova, ul. 9. května, Světská, Rožmberská	Černý Most, Jahodnice, Kyje, Kyje	1	0	1
<i>Možnost parkování v blízkosti pojízdné knihovny (autobusu).</i>					
Zámek Hloubětín	Hloubětínská 3/13	Hloubětín	17	17	0
<i>Dalších 17 parkovacích stání před areálem.</i>					
Plechárna Černý Most	Bryksova 1002	Černý Most	25	0	25
<i>Možnost parkování na ulici Bryksova.</i>					

**Sport a rekreace:****Tabulka 41: Přehled významných cílů - Sport a rekreace**

Sportovní a rekreační zařízení zřízená na území MČ Praha 14	Ulice	Katastrální území	Potřebný počet parkovacích stání dle vyhlášky č. 26 OTPP 10/1999	Vyhrazený počet parkovacích stání	Deficit
Bazén Hloubětín	Hloubětínská 80	Hloubětín	38	0	38
<i>Parkovací stání na náměstíčku.</i>					
TJ Kyje	Broumarská 851	Kyje	52	0	52
<i>V blízkosti TJ parkoviště s nezpevněným povrchem.</i>					
TJ Kyje	Hamerská 1307	Kyje	18	0	18
<i>4 parkovacích stání v blízkosti TJ.</i>					
TJ SLAVOJ TESLA Hloubětín	Hloubětínská 14/9	Hloubětín	28	0	28
<i>Možnost parkování na náměstíčku.</i>					
TJ SOKOL Jahodnice	Bezdvorská 26	Jahodnice	7	0	7
<i>Možnost parkování v blízkosti TJ.</i>					
Tenis Centrum Černý Most	Bryksova 773/45	Černý Most	1	0	1
<i>Možnost parkování v ulici Bryksova.</i>					
Golf resort Praha	Národních hrdinů 891	Dolní Počernice	nezjištěn	74	nezjištěn
Hummer fitness club	Pilská 20	Hostavice	8	4	4
SPORT CENTRUM PRO-6	Za Černým Mostem 1425	Kyje	20	20	0

### D.3.5 Obytná území

Doprava v klidu v obytných územích je nezbytná součást bydlení. Zajištění dostatečného počtu odstavných a parkovacích míst odpovídajících poptávce je základní princip řešení dopravy v klidu v obytných oblastech. Regulace počtu stání je proveditelná jen velmi obtížně a zásadně zhoršuje kvalitu bydlení. Základním ukazatelem pro problematiku oblasti je hustota zástavby s omezeným veřejným prostorem. Velký deficit odstavných a parkovacích míst je na velkých sídlištích a v okolí vícepodlažních obytných bloků.



Obrázek 40 - Mapa obytných oblastí

#### D.3.5.1 Metodika průzkumu dopravy v klidu

V jednotlivých obytných oblastech byl vypracován dopravní průzkum parkovacích stání. Výchozí hodnoty pro zpracování dopravního průzkumu byly počty bytových jednotek v konkrétních ulicích dle podkladů statistického úřadu (základní sídelní jednotky). Tyto jednotky byly rozděleny do kategorií bytů do 100m<sup>2</sup> s potřebou jednoho stání a nad 100m<sup>2</sup> s potřebou dvou stání (dle ČSN 736110 a vyhlášky o obecných požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze a jejích příloh).

Průzkum probíhal formou pasportu parkovacích stání na aktuálních ortofotomapách z roku 2013, včetně verifikace zjištěných stání dle programu Doprava (pasport dopravního značení ve správě TSK)



Obrázek 41 - Pasport stání v obytných oblastech

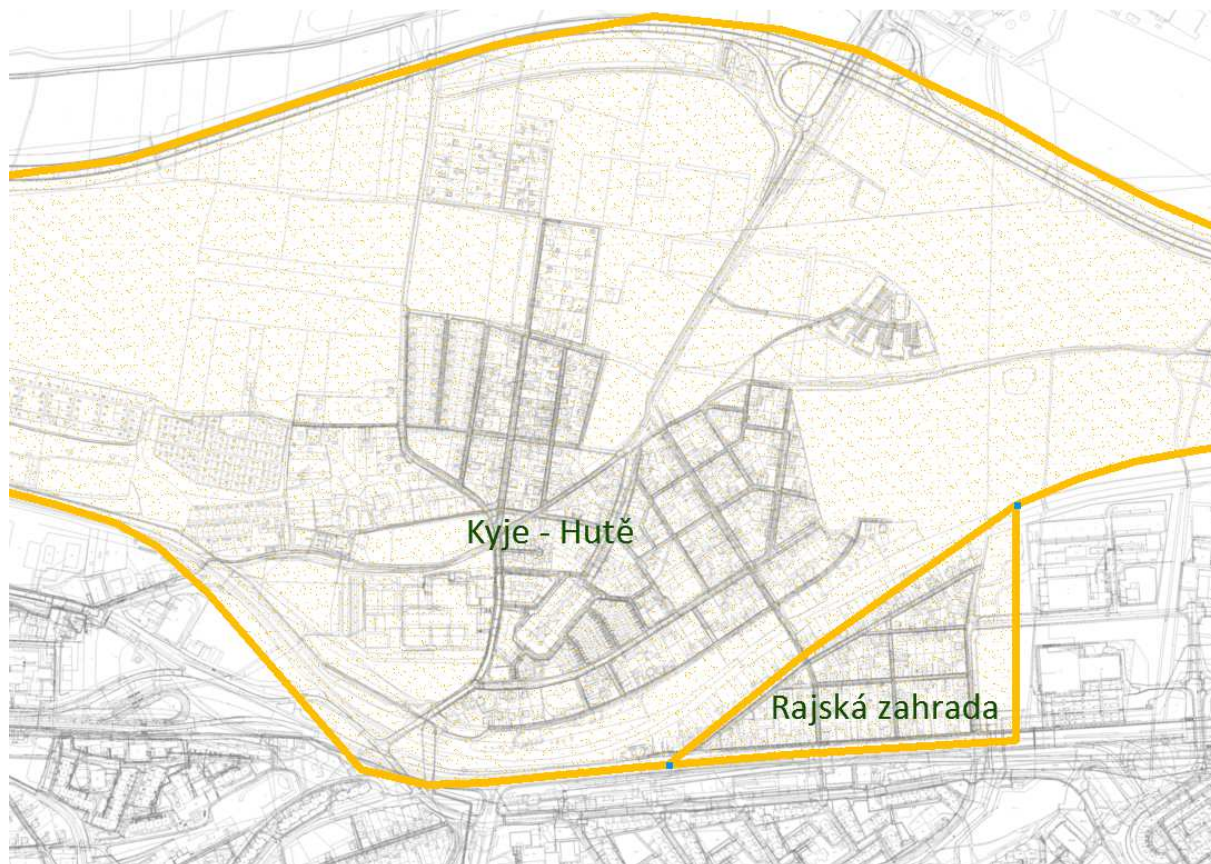
Jednotlivých posuzovaných lokalitách je situace ve třech možných variantách.

- První varianta – počet odstavných a parkovacích míst je dostatečný s částečnou rezervou. Nedostatek parkovacích míst je jen lokální a dá se řešit rozptylem v okolí území. Toto jsou zejména oblasti se zástavbou rodinných domů a s možností parkování v zahradě či přilehlé garáži.
- Druhá varianta – počet odstavných a parkovacích míst osciluje kolem rozmezí vyrovnané nabídky a poptávky. V oblastech s převládající zástavbou rodinných domů a občasnou bytovou výstavbou. V těchto oblastech se nedostatek parkovacích míst dá řešit realizací parkovacích a odstavných stání na terénu a realizací vícepodlažních garážových objektů.
- Třetí varianta - počet odstavných a parkovacích míst je nedostatečný. Nedostatek míst je v těchto případech výrazný a není řešitelný navýšením míst na terénu. Řešení je možné pouze realizací vícepodlažních garážových objektů. Tyto kritické oblasti jsou lokality se zástavbou vícepodlažních bytových objektů s blokovou zástavbou.

Pro každou z dílčích oblastí je zpracována mapa s rozčleněním dle jedné z možných variant. Ty jsou součástí návrhové části Generelu dopravy.

### D.3.6 Vyhodnocení odstavných stání v obytných oblastech

#### D.3.6.1 B 01Hutě



Obrázek 42 - Obytná oblast Hutě

#### Kyje - Hutě:

V oblasti ulic s RD je parkování zajištěno na pozemcích RD. Doprava v klidu je v oblasti výstavby RD dostatečná. V oblasti bytových domů je velký deficit parkovacích stání. Konkrétně jsou nejkritičtější ulice Lipnická a Pelušková. Dochází k částečnému rozptýlení do okolí bytových domů. Nicméně deficit zde je více než trojnásobný.

Tabulka 42: Počty stání - Hutě

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání:	1964
Počet stání zjištěný průzkumem	1089+70 garážových
<b>Deficit stání:</b>	<b>805</b>

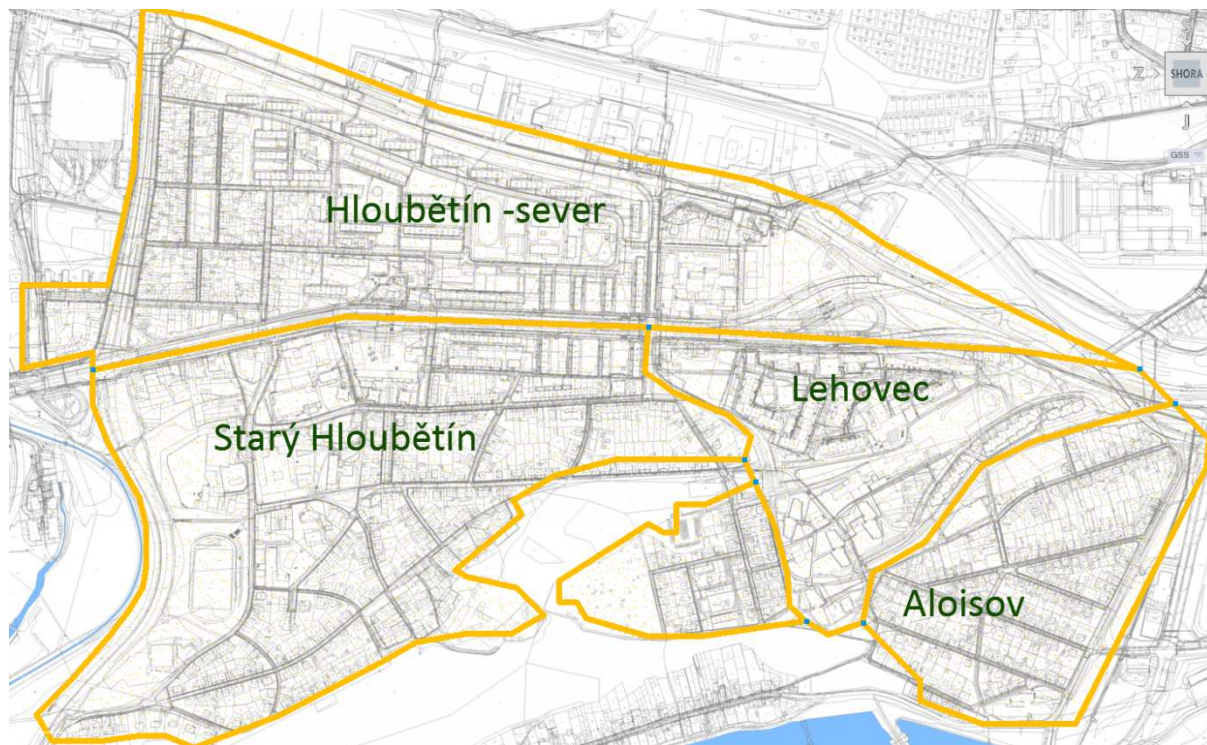
#### Rajská zahrada

Oblast Rajská zahrada je tvořena zástavbou rodinných domů s možností parkování na pozemku RD. Počet míst pro dopravu v klidu je v této oblasti dostatečný.

Tabulka 43: Počty stání - Rajská zahrada

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání:	328
Počet stání zjištěný průzkumem	455
<b>Přebytek stání:</b>	<b>127</b>

### D.3.6.2 B02 Hloubětín



Obrázek 43 - Obytná oblast Hloubětín

#### Aloisov (Nad Rybníkem)

V oblasti převažuje zástavba RD s parkováním na pozemcích RD. Součástí oblasti jsou i tři bytové domy, kde dochází k mírné kumulaci nedostatku stání. Počet parkovacích míst v této oblasti vychází s mírným deficitem.

Tabulka 44: Počty stání - Aloisov

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání:	1017
Počet stání zjištěný průzkumem	921
<b>Deficit stání:</b>	<b>96</b>

#### Hloubětín sever

Do oblasti byla zahrnuta oblast bytových domů Nový Hloubětín a také zástavba RD Starého Hloubětína. Tyto části spolu tvoří celek, který je od okolních oblastí oddělen ul. Poděbradskou

a Kbelskou. Do oblasti se zástavbou RD se rozptyluje doprava v klidu z lokality s bytovými domy. Tyto dvě části se z pohledu dopravy v klidu dají oddělit pouze s ohledem na docházkové vzdálenosti. Největší deficit míst k počtu bytových jednotek je na ul. Zelenečská. Posuzován je ovšem celek.

Oblast vykazuje značný deficit stání.

**Tabulka 45: Počty stání - Hloubětín sever**

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání:	2230
Počet stání zjištěný průzkumem	1284 + 20 garážových
<b>Deficit stání:</b>	<b>926</b>

### Lehovec

Oblast sídliště Lehovec je ukázkovým příkladem nevyřešené dopravy v klidu s velkým více než polovičním deficitem.

Při ulici Slévačská se nachází 95 samostatných garáží.

**Tabulka 46: Počty stání - Lehovec**

Požadovaný počet odstavných stání:	2056
Počet stání zjištěný průzkumem	776 + 95 garážových
<b>Deficit stání:</b>	<b>1185</b>

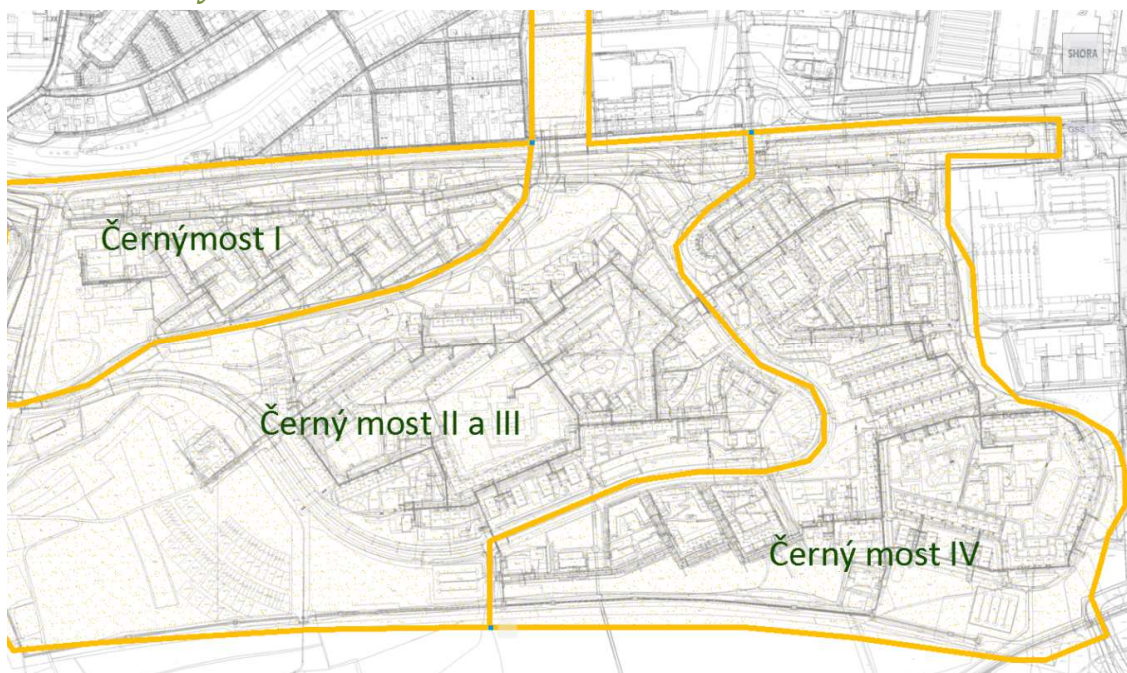
### Starý Hloubětín

Do oblasti je zařazena lokalita s výstavbou RD, historické jádro Hloubětína, ale také bytová výstavba u ul. Poděbradské. Oblasti z hlediska dopravy v klidu tvoří spojitou lokalitu a dochází k rozptýlu parkování. Rozptýl je ovlivněn docházkovou vzdáleností. V oblasti s výstavbou RD je počet stání dostatečný. Problematická místa jsou v lokalitách s kumulací bytových domů ul. Klánovická, Šestajovická, Horoušanská.

**Tabulka 47: Počty stání - Starý Hloubětín**

Požadovaný počet odstavných stání:	1623
Počet stání zjištěný průzkumem	1217 + 10 garážových
<b>Deficit stání:</b>	<b>396</b>

### D.3.6.3 B03 Černý Most



Obrázek 44 - Obytná oblast Černý Most

#### Černý Most I

Oblast je tvořena montovanou technologií z počátku 80. let (panelovými domy). Zástavba je koncipována do opakovaných uzavřených bloků s otevřenými nárožími. Na severní straně přiléhá pás placených parkovišť (611 stání), která nejsou zahrnuta do systému P+R, avšak mají obdobný charakter. V rámci analýzy bylo uvažováno, že slouží z 80% rezidentům. I přesto však deficit stání dosahuje 1/3 potřebného počtu stání.

Tabulka 48: Počty stání - Černý Most I

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání:	1952
Počet stání zjištěný průzkumem	816 + 488 placená parkoviště
<b>Deficit stání:</b>	<b>648</b>

#### Černý Most II a III (ČM II západ)

Oblast je tvořena montovanou zástavbou z počátku 90. let (panelovými domy) se středovým makroblokem. Po obvodě je rozvolněn zástavbou vyšších i nižších řadových domů. Uvnitř je umístěn pás veřejného vybavení (MŠ, ZŠ,...). V území je výrazný deficit odstavných stání.

Tabulka 49: Počty stání - Černý Most II a III

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání:	4505
Počet stání zjištěný průzkumem	1974 + 25 garážových
<b>Deficit stání:</b>	<b>2506</b>

### Černý Most IV (ČM II střed)

Oblast je tvořena bytovými domy realizovanými v období 1996-2002. Jedná se o blokovou zástavbu s jasnou urbanistickou strukturou s atypickými domy. Vnitřní části bloků zaujímají podzemní garáže.

Dle analýzy provedených průzkumů obsazenosti garážových stání je dlouhodobá obsazenost přibližně 60%. Což vede k rozptylu do okolních ulic zástavby a i přes poměrně nízký teoretický deficit stání (cca 18%), mohou obyvatelé lokality pociťovat odstavování vozidel za problematické.

Tabulka 50: Počty stání - Černý Most IV

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání:	3386
Počet stání zjištěný průzkumem	1659 + 1080 garážových
<b>Deficit stání:</b>	<b>647</b>

#### D.3.6.4 B04 Kyje



Obrázek 45 - Obytná oblast Kyje

### Aloisov (Tálinská)

Oblast je tvořena zástavbou RD. Doprava v klidu je řešena na pozemcích RD. Charakter oblasti je čistě rezidenční.

Tabulka 51: Počty stání - Aloisov (Tálínská)

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání:	252
Počet stání zjištěný průzkumem	249
<b>Deficit stání:</b>	<b>3</b>

**Jiráskova čtvrť**

Oblast je tvořena převážně zástavbou RD se zajištěním parkování na vlastních parcelách. V severovýchodní části oblasti je soubor bytových domů, které mají řešeno parkování ve své blízkosti s rozptylem do nejbližšího okolí.

Tabulka 52: Počty stání - Jiráskova čtvrť

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání:	1382
Počet stání zjištěný průzkumem	1579
<b>Přebytek stání:</b>	<b>197</b>

**Staré Kyje**

Malá uzavřená oblast se zástavbou RD a službami. Doprava v klidu je řešena na pozemcích RD a v bezprostřední blízkosti.

Tabulka 53: Počty stání - Staré Kyje

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání:	259
Počet stání zjištěný průzkumem	294
<b>Přebytek stání:</b>	<b>35</b>

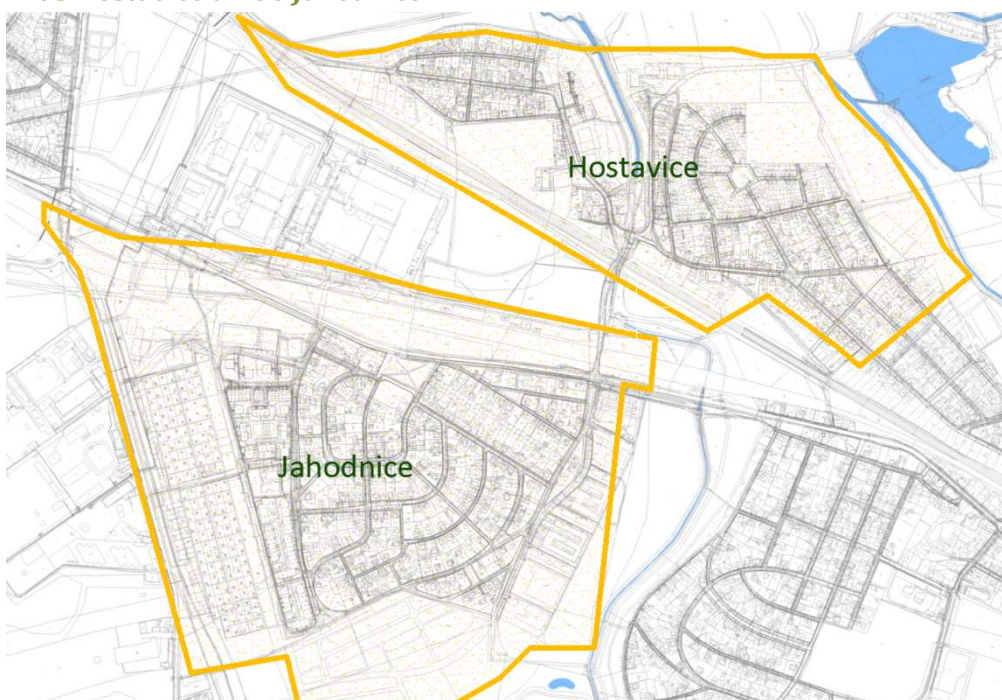
**Za Horou**

Jedná se o oblast tvořenou RD, kde je parkování zajištěno na pozemcích RD. Oblast je dopravně výrazně uzavřena.

Tabulka 54: Počty stání - Za Horou

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání:	158
Počet stání zjištěný průzkumem	249
<b>Přebytek stání:</b>	<b>91</b>

#### D.3.6.5 B05 Hostavice a B06 Jahodnice



Obrázek 46 - Obytná oblast Hostavice a Jahodnice

##### Hostavice

Oblast je tvořena zástavbou RD. Doprava v klidu je řešena na pozemcích RD. Dle průzkumu se v oblasti mírný deficit, který je ovšem vzhledem k charakteru oblasti nepatrný. Jedná se o vyrovnaný stav.

Tabulka 55: Počty stání - Hostavice

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání :	825
Počet stání zjištěný průzkumem	693
<b>Deficit stání:</b>	<b>132</b>

##### Jahodnice

Zástavba RD je v oblasti ze západní a východní strany semknuta výstavbou bytových domů. Doprava v klidu je řešena převážně na pozemcích RD. V lokalitách s bytovými domy je mírný deficit. Vzhledem k charakteru oblasti se jedná takřka o vyrovnaný stav.

Tabulka 56: Počty stání - Jahodnice

Požadovaný počet odstavných a parkovacích stání :	1445
Počet stání zjištěný průzkumem	1257
<b>Deficit stání:</b>	<b>188</b>

## D.4 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava na území MČ Praha 14 se odehrává ve dvou funkcích:

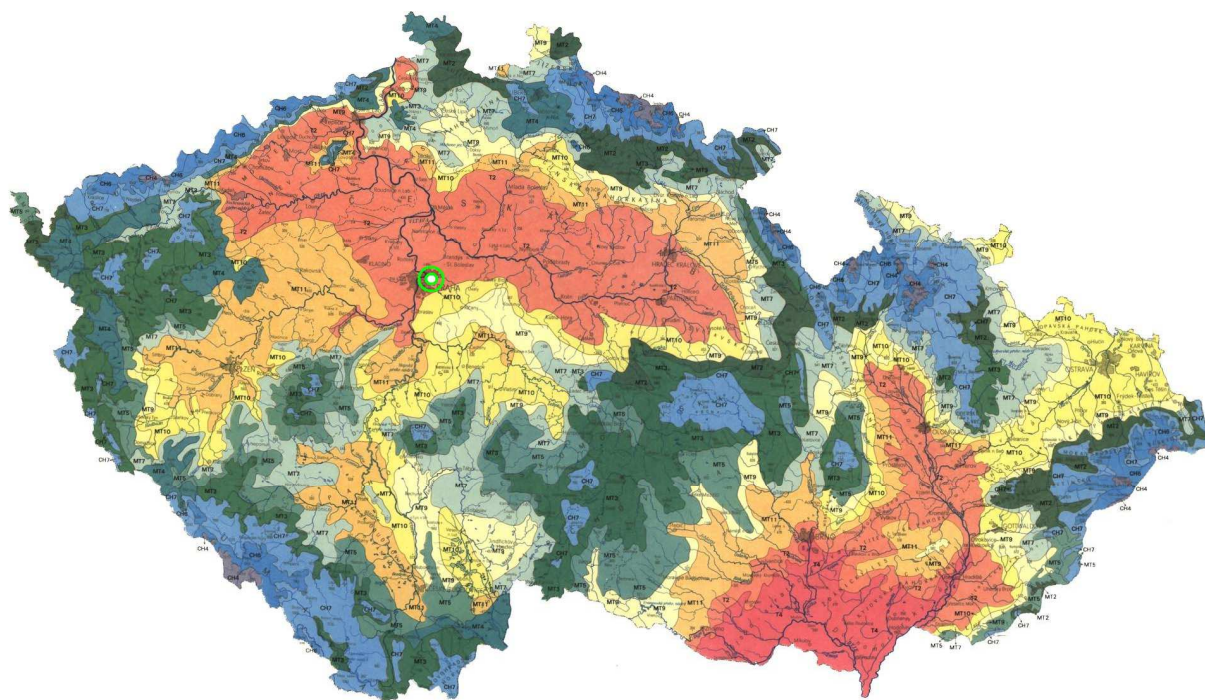
- Dopravní
- Rekreační, oddechová a sportovní

Na většině cyklotras ovšem dochází ke spojení obou funkcí, proto je lze chápat jako cyklotrasy s funkcí dopravně-rekreační, kde vždy jedna z funkcí jistou mírou převyšuje svojí důležitostí nad tou druhou.

### D.4.1 Vnější podmínky pro cyklistickou dopravu

Městská část Praha 14 se rozkládá na severovýchodě hlavního města Prahy. Do jeho správního území spadá území Kyje, Černý Most, Hostavice a v nadpoloviční většině Hloubětín. Dále městská část vykonává některé působnosti i pro území městské části Praha - Dolní Počernice.

Z pohledu zhodnocení jeho potenciálu pro dopravu na kole je důležitým kritériem rozloha území a jeho geomorfologie. Praha 14 se rozkládá na ploše zhruba 13,50 km<sup>2</sup> a leží na území ohraničeném směrově rozdělenými komunikacemi (Vysočanská radiála - sever, Šterboholská spojka - jih, Pražský okruh - východ, ulice Průmyslová). Celé území je rozděleno krajinnými lokalitami Bažantice a Rokytka na severní a jižní část, které dále radiálně rozdělují pozemní komunikace sběrného charakteru spolu s železničními tratěmi.



Obrázek 47 - Klimatická mapa ČR

#### Klimatické podmínky:

Nadmořská výška: 210m n. m. (údolí Rokytky) - 287m .n. m. nejvyšší část hřebenu Tábor - Čihadla)

Průměrné lednové teploty: -2 - -3°C

Průměrné červnové teploty: 18 - 19 °C

Průměrná roční teplota: 9°C

Průměrné roční srážky: 615mm/rok

Praha 14 se rozkládá ve druhém nejteplejším pásmu v České republice (viz. obr. č. 1), proto lze konstatovat, že zabezpečuje příznivé klimatické podmínky umožňující zařadit kolo mezi plnohodnotné dopravní prostředky. Zkušenosti ze zemí s rozvinutou cyklistickou kulturou navíc potvrzují, že existuje přímá úměra mezi kvalitou cyklistické infrastruktury a celoročním využíváním kola pro každodenní cesty za prací, nikoliv mezi příznivým klimatem či rovinatostí a používáním kola pro dopravní cesty. Klima (a podstatně ani utváření povrchu) tedy není pro využívání kola rozhodující.

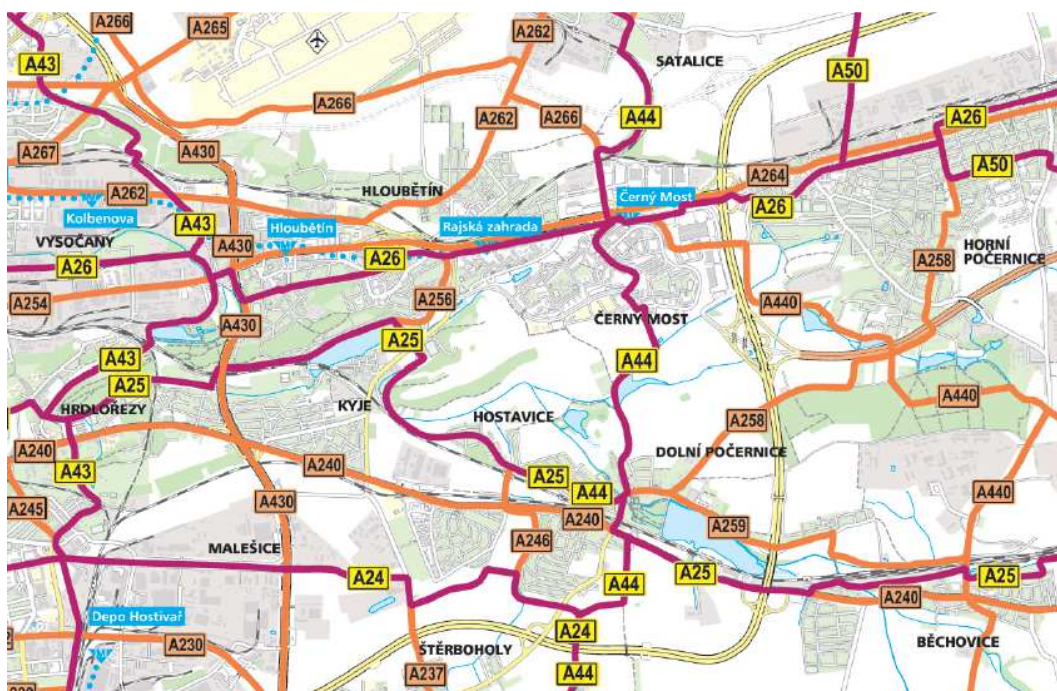
## **D.4.2 Stávající cyklotrasy, cyklostezky a jiné alternativní trasy**

### **D.4.2.1 Číslování cyklotras**

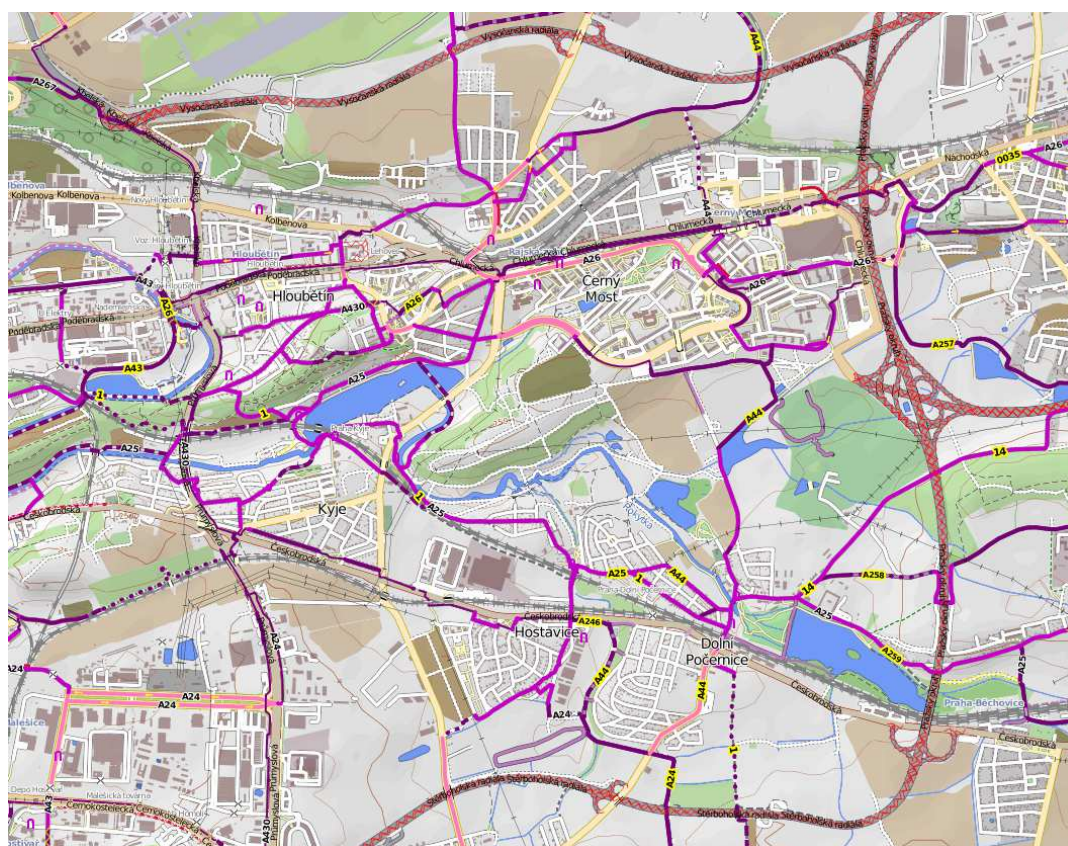
Páteřní trasy prvního řádu A1 a A2 jsou vedeny podél Vltavy a jsou z velké části (mimo centrum) průjezdné po cyklostezkách s vyloučením automobilové dopravy. Na ně jsou napojeny páteřní trasy (pro Prahu 14: A24-A26) vedené převážně podél významných potoků (pro Prahu 14: A26 podél Rokytky). Sít' doplňují páteřní trasy zhruba rovnoběžné s Vltavou (pro Prahu 14: A44), které jsou ale doposud vyznačené jen v krátkých úsecích.

Páteřní trasy jsou doplněné sítí tras hlavních (pro Prahu 14: A256, A262, A264 a A430). Hlavní trasy doplňují páteřní trasy, v řadě případů je nahrazují.

Koncepce celoměstského systému má podobu zhruba 1000 značených cyklotras, avšak v nynější podobě je značena zhruba pouze její třetina (neznačené úseky jsou v textu podtrženy vlnovkou), kdy se navíc na cyklotrasách ještě vyskytují fragmenty staršího značení. Dálková trasa č. 1 vycházející z centra Prahy je historicky vyznačena tam, kde se neshoduje s městským systémem. Stejně tak mnohdy zůstává na místě starší místní značení. Staré místní trasy ale nejsou udržované a u dálkových tras je údržba spíše nahodilá.



Obrázek 48 - Značené cyklotrasy Praha 14



Obrázek 49 - Značení cyklotras Praha 14

V roce 2011 národní cyklokoordinátor Jaroslav Martinek z Centra dopravního výzkumu oznámil, že do tří let má být zaveden nový systém číslování hlavních dálkových cyklotras. Tato změna se dotýká dálkové cyklotrasy č. 14, která by se změnila na cyklotrasu č. 17 (Praha - Mladá Boleslav - Krkonoše), ovšem k žádné změně značení na ní prozatím nedošlo (viz. obr. č. 5).



Obrázek 50 - Značení dálkových cyklotras ČR

Cyklotrasy jsou po městské části vedeny vesměs po veřejných komunikacích s co nejmenším provozem. Úseky volené po komunikacích se silným provozem motorových vozidel nebo jinak nebezpečná místa jsou v textu vyznačeny následovně: (!).

#### D.4.2.2 Dálkové cyklotrasy

##### Páteří dálková cyklotrasa I. třídy č. 1

Cyklotrasa č. 1 slouží ke spojení dvou největších měst v České republice, čili Prahy s Brnem. V současné době jsou značeny tři úseky:

- Praha, Národní divadlo - Praha, Královice v délce 27km
- Mukařov - Jevany - Nučice - Dobré Pole v délce 26km
- Kutná Hora - Třebešice - Čáslav - Hostovice - Žleby - Ronov nad Doubravou - Seč - Hlinsko - Tišnov - Nový Dvůr - Brno v délce 201km

Přes městskou část Praha 14 vede dálková cyklotrasa č. 1 (Hrdlořezy - Kyje - Dolní Počernice) ulicemi V Chaloupkách - Hostavická - Oborská - Lánská - Tálínská - Lednická - Šimanovská - Hodějovská - Froncova - Pilská - Novozámecká - Nár. hrdinů.

##### Dálková cyklotrasa II. třídy č. 14

Dle plánovaného nového značení dálkových cyklotras by měla přes městskou část Praha 14 vést dálková cyklotrasa č. 17 (viz. bod 1.2.1. Číslování cyklotras). V současné době jsou pod tímto číslem značeny dva úseky:

- Praha, Hostovice - H. Počernice - Zeleneč v délce 11km
- Hrádek n.N. (CZ/PL) - Chrástava - Liberec - Sychrov - Turnov - Pleskotský mlýn - Jičín - Libáň - Dětenice v délce 132km

Přes městskou část Praha 14 vede dálková cyklotrasa č. 14 (Dolní Počernice - Horní Počernice - Zeleneč) z ulice Novozámecká - Kněžnická - V Ráji - Nár. hrdinů - Pod pražským okruhem - Do Svěpravic.

#### **D.4.2.3 Značené městské cyklotrasy**

##### **A24 (Újezd - Královice)**

Cyklotrasa A24 se zájmového území dotýká na jihozápadní a jižní části (Malešovice - Hostovice - Dolní Počernice - Dubeč), kdy je mezi územími Malešovice a Hostovice přerušena. Vede ulicemi Lomnická - Holenská - podél Štěrboholského a Hostavického potoku - K lesíku.

##### **A25 (Národní divadlo - Úvaly)**

Cyklotrasa A25 je vedena ze západní do jihovýchodní části řešeného území (Hrdlořezy - Kyje - Hostovice - Dolní Počernice) z ulice Čelakovická - podél železniční trati (Praha - Český Brod - Kolín) - Lánská - Tálínská - mezi Kyjskými rybníky - přes ulici Broumarká - Za Rokytou - Hodějovická - Frončova - Pilská - Novozámecká - Vokřínská - Malšovské nám. - V Ráji - Nár. hrdinů

##### **A26 (Libeň - Horní Počernice) - neoficiálně značená**

Cyklotrasa A26 je vedena ze severozápadní do severovýchodní části řešeného území (Vysočany - Hloubětín - Horní Počernice) za ulic Průmyslová - Hloubětínská - Šestajovická - Vaňkova - v Chaloupkách - přes Slévačskou - Vizírská - Kukelská - přes Slévačskou - Hůrská - Vajgarská - Čiglerova (!) - Ocelkova - Bryksova (jednosměrná) - Bobkova (jednosměrná) - Bryksova - Chlumecká (!).

##### **A44 (Petrovice - Letňany)**

Cyklotrasa A44 je vedena ze severovýchodní do jihovýchodní části zájmového území (Satalice - Černý Most - Dolní Počernice) ulicemi Za Novákovou zahradou - pod Vysočanskou radiálou - přes pole nad Černým Mostem - Ocelkova (!) - přes chodník - Bobkova - okolo ulice Ocelkova - Bryksova - k rybníku Martiňák - Hodějovická - Bakurinova - Nad Rokytou - Nár. hrdinů, kde se rozděluje:

- ulicí Nár. hrdinů do Dolních Počernic
- ulicemi V Ráji - Vokřínská - Novozámecká - Pilská - podél ulice Českobrodská a Štěrboholského potoku - k ulici Ústřední v Dolních Počernicích

##### **A 246 (Dolní Počernice - Hostavice)**

Cyklotrasa A246 se zájmového území dotýká na jižní části (Dolní Počernice - Hostavice) a spojuje stávající cyklotrasy č.1, A 25, A 44 a A 24 vedením od ulice Pilská, přes ulici Českobrodská, podél ulice Českobrodská a Štěrboholského rybníku k napojení na stávající cyklotrasu A 24 směrem do Hostavic.

##### **A 258 (Dolní Počernice - Horní Počernice)**

Cyklotrasa A258 se zájmového území dotýká na jihovýchodní části (Dolní Počernice - Horní Počernice) a vede od křižovatky Nad Rokytou / Nár. hrdinů, ulicí Nár. hrdinů, pod Pražským okruhem směrem do Horních Počernic.

#### **A 259 (Dolní Počernice - Běchovice)**

Cyklotrasa A259 se zájmového území dotýká na jihovýchodní části (Dolní Počernice - Běchovice) a vede od křižovatky V Ráji / Nár. hrdinů, ulicemi Nár. hrdinů, Nad Ryb., pod Pražským okruhem směrem do Běchovic.

#### **0035 (Černý Most - Horní Počernice)**

Cyklotrasa 0035 se zájmového území dotýká na severovýchodní části (Černý Most - Horní Počernice). Vede od sjezdu z ulice Chlumecká, podél ulic Chlumecká a Náchodská, ulicí Šplechnerova směrem do Horních Počernic.

#### ***D.4.2.4 Neznačené městské cyklotrasy a jiné alternativní trasy***

**A256 (spojující A25 - A26 od kyjského rybníku po ulici Cíglerova)**

**A262 (Hloubětín - Satalice)**

**A 264 (Hloubětín - Černý Most)**

**A430 (Malešovice - rozhraní území Hrdlořezy - Kyje)**

**X1 (zkratka A1 - Kyje)**

**X25 (Kyje - Hostavice)**

**X239 (Štěrboholy - Hostavice)**

**X243 (Kyje)**

**X257 (Hloubětín - Černý Most)**

**X265 (Rajská zahrada - Kbely)**

**X430 (Hloubětín)**

#### ***D.4.2.5 Stávající cyklostezky a opatření pro cyklisty***

##### **Černý Most - Dolní Počernice**

Cyklostezka pro pěší i cyklisty byla otevřena v roce 2005 a měří 356m. Leží na ní značená cyklotrasa A44 a vede z ulice Bryksova přes cyklistickou okružní křižovatku směrem k čistírně odpadní vod na ulici Madarova. Je řešena v šířce 3,0m a je neosvětlená.

##### **Ulice Bobkova - Bryksova**

Tyto ulice na území Černý Most spojuje cyklostezka, jejíž severní větev vede ke stojanům u nákupního centra Černý Most.

##### **Satalice - Černý Most**

V úseku značené cyklotrasy A44 z ulice Za Novákovou zahradou na území Satalice po ulici Skorkovská na území Černý Most je vedena cyklostezka s nepevným povrchem křižující pole, které se obdělává.

##### **Ulice Bobkova**

Je v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Bryksova - Kučerova vybavena cykoobousměrkou.

### **Ulice Za Černým Mostem**

Je v úseku za křižovatkou s ulicí Jordánská - Jamská vybavena cykloobousměrkou s piktogramem na jejím konci.

### **Mimoúrovňové křížení pod ulicí Chlumecká v blízkosti stanice metra Černý Most**

Je v úseku od křižovatky s ulicí Chlumecká po parkoviště P+R vybaveno pruhem pro cyklisty.

### **Ulice Kbelská**

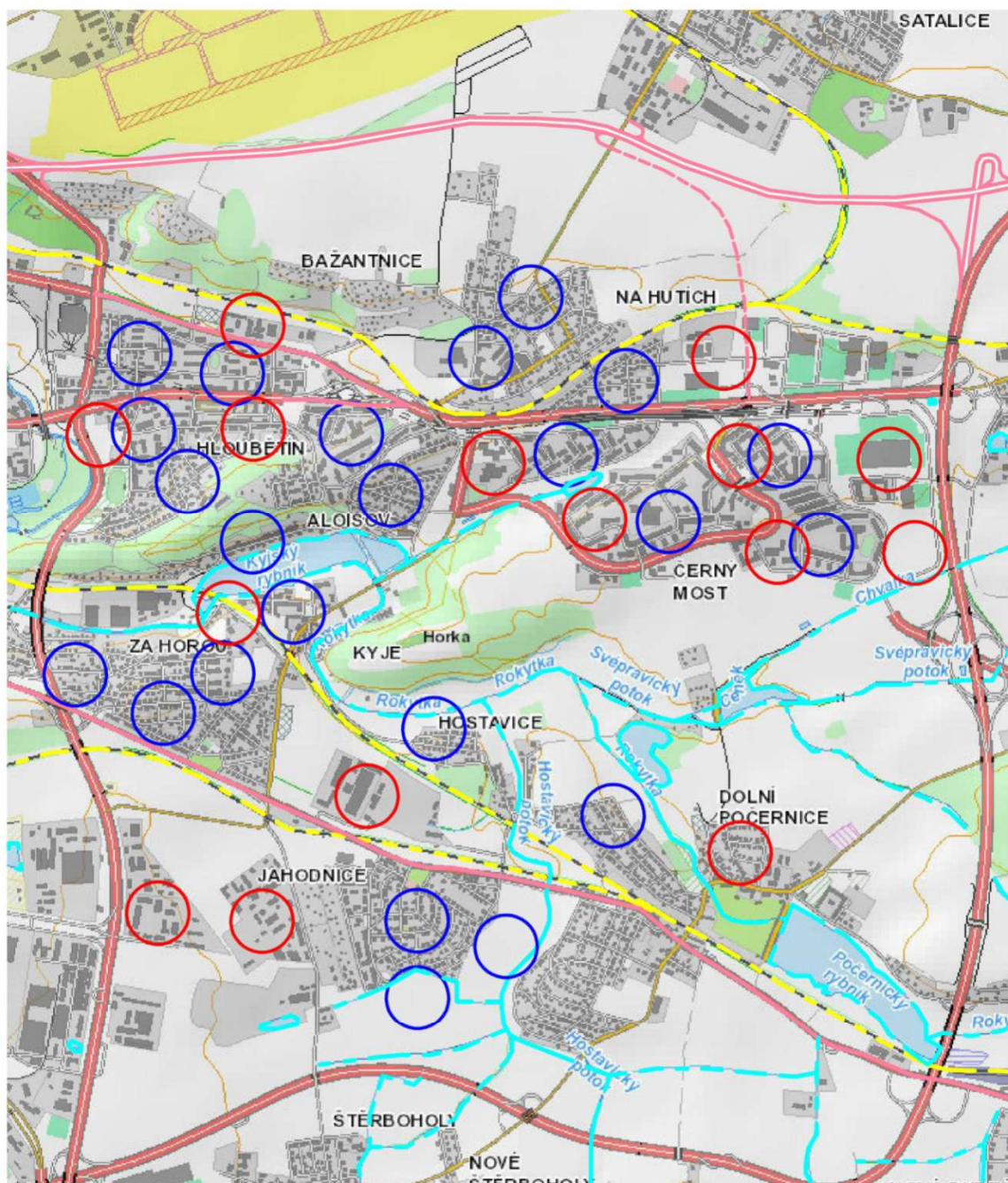
Je v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Konzumní a Mochovská vybavena cykloobousměrkou.

## **D.4.3 Zdroje a cíle cyklistické dopravy**

Znalost rozložení obyvatelstva a pracovních příležitostí v rámci městské části je nutnou podmínkou ke zjištění důležitých vztahů v území. Základní rozdělení zdrojů a cílů cest se po rozboru typického životního stylu obyvatel dá definovat následovně:


- Zdroje představují lokality pro bydlení.
- Cíle lze rozlišovat na dopravní s rekreační dle preference při jejich dosahování (rychlost, atraktivita prostředí).
- Cíle dopravní: cesta na pracoviště, každodenní nákupy a sociální kontakty (průmyslové a výrobní areály, nákupní centra a obchody, školy, nemocnice, úřady).
- Cíle rekreační: víkendové nákupy, každodenní a víkendový sport a rekreace (rekreační zázemí městské části - stadiony, parky, lesoparky, lesy, rybníky, plovárny, ale i nákupní centra a obchody, atd.).

Na základě územního plánu městské části Praha 14 byly zohledněny zdroje a cíle stávající i navrhované. Vzhledem k rozloze MČ je jízdní kolo relevantním dopravním prostředkem pro všechny vztahy. Pohyb na jízdním kole vedle reliéfu znesnadňují liniové bariéry, kterými jsou vodní toky a díla (zejména řeka Rokytka, Svěpravický, Štěrboholský a Hostavický potok spolu s Kyjským rybníkem a rybníkem Martiňák (Čeněk)), železniční tratě a směrově rozdělené i nerozdělené pozemní komunikace.







## LEGENDA:

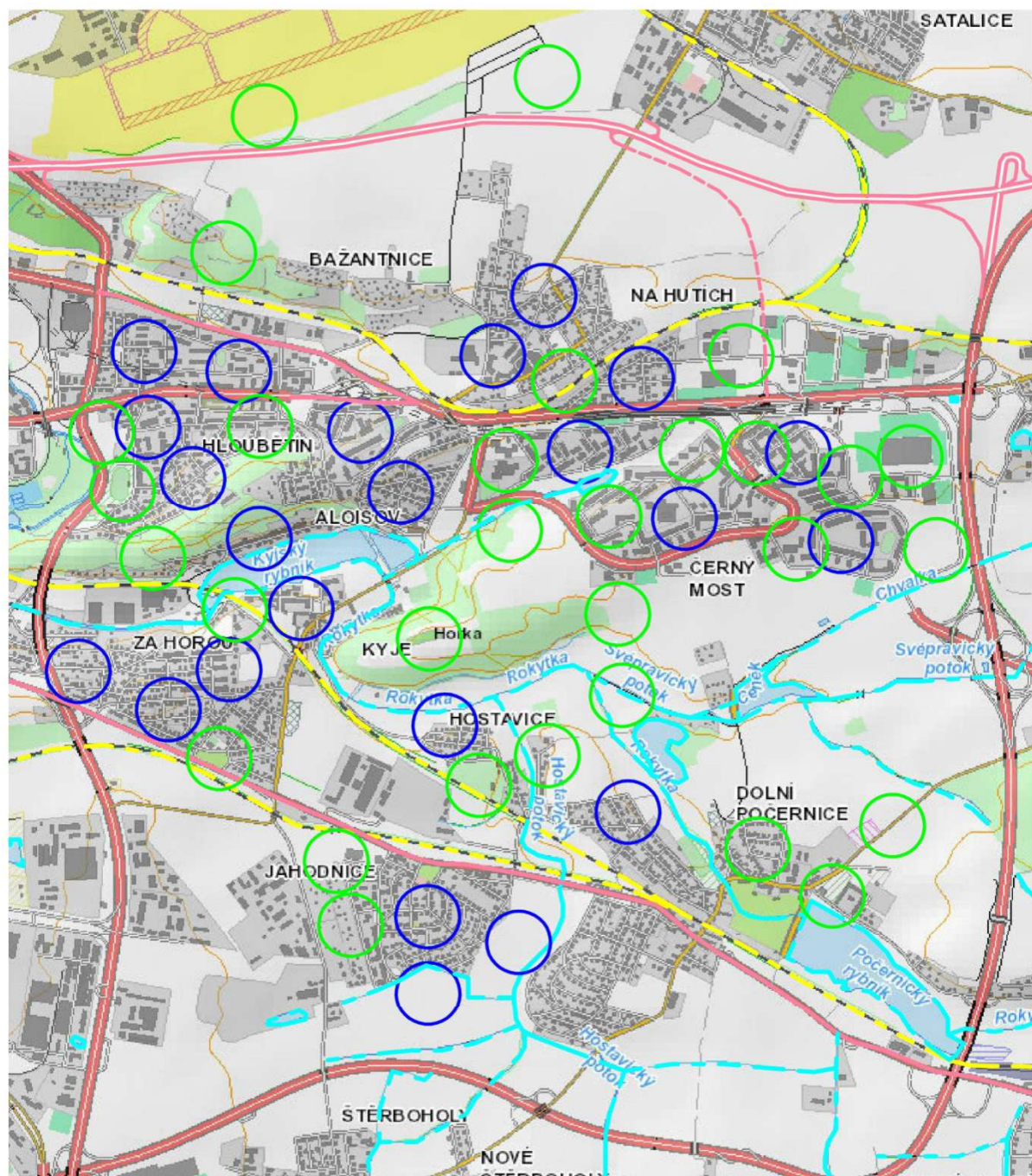
### DOPRAVNÍ POPTÁVKA:

-  ZDROJE – LOKALITY PRO BYDLENÍ
-  CÍLE – DOPRAVNÍ (PRACOVISTĚ, NÁKUPNÍ CENTRA, SOCIÁLNÍ KONTAKT)

### BARIÉRY:



-  STÁVAJÍCÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE
-  PLÁNOVANÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE
-  ŽELEZNIČNÍ TRÁŽE
-  VODNÍ TOKY A DÍLA

Obrázek 51 - Zdroje a dopravní cíle cyklistické dopravy







## LEGENDA:

### DOPRAVNÍ POPTÁVKA:

-  ZDROJE – LOKALITY PRO BYDLENÍ
-  CÍLE – REKREAČNÍ (SPORT, REKREACE, NÁKUPNÍ CENTRA)

### BARIÉRY:

-  STÁVAJÍCÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE
-  PLÁNOVANÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE
-  ŽELEZNIČNÍ TRATE
-  VODNÍ TOKY A DÍLA

Obrázek 52 - Zdroje a rekreační cíle cyklistické dopravy

## D.4.4 Infrastruktura veřejné dopravy přístupná přepravě jízdních kol

### D.4.4.1 Železnice

Na všech tratích zahrnutých do Pražské integrované dopravy (dále jen "PID") je provoz zajištěn vozidly umožňujícími přepravu jízdních kol. Přepravu většího množství jízdních kol umožňují zejména spoje (linky) zajišťované elektrickými jednotkami nebo s posílenými soupravami pro přepravu jízdních kol. Pro linky vedené na území MČ Praha 14 (Pro Prahu 14: S1 - Praha - Poříčany - Kolín > trať 011, S2 - Praha - Lysá n. L. - Nymburk - Kolín > trať 231 a S20 - Praha - Lysá n. L. - Milovice > trať 231+232) je pro přepravu jízdních kol k dispozici rozšířená přeprava kol. Pro cestující s platnou jízdenkou PID je na území Prahy (pásma P, 0 a B) přeprava jízdních kol jako spoluzavazadla zdarma.



### D.4.4.2 Metro

Přeprava jízdních kol je v metru zdarma. V metru mohou být přepravována v každém voze maximálně dvě jízdní kola na každé poslední plošině ve směru jízdy. Pro přepravu jízdního kola lze použít vybrané výtahy ve stanicích metra (Pro Prahu 14: Černý Most). Výtahy jsou označeny modrým piktogramem jízdního kola.

#### Přístup cyklistů k nástupištím metra linky B:



##### Stanice Hloubětín

Stanice hlubinného charakteru. Přístup do vestibulu zajištěn rampami z obou stran ulice Poděbradská.



##### Stanice Rajská zahrada

Stanice povrchového charakteru. Obě nástupiště jsou přístupná přímo z ulice i cyklostezky na tubusu. Za vjezdem do parkoviště P+R (Park and Ride) se nachází hlídané stání B+R (Bike and Ride). Vzdálenost k vestibulu je 100m.



##### Černý Most

Stanice povrchového charakteru v úrovni chodníku. Z lávky pro pěší, která stanici kříží, vedou schody a výtah, který lze od 1.2.2013 legálně využít. Bezbariérový přístup na cyklostezku je z jižní strany stanice. Jediné bezbariérové spojení z cyklostezky na lávku je pomocí výtahu. Za parkovištěm P+R se nachází hlídané stání B+R).



### Tipy pro umístění kol:

- 1. až 4. vůz soupravy - pravá strana plošiny ve směru jízdy, pozor v nácestných stanicích s bočními nástupišti (pro Prahu 14: Rajská zahrada).
- Poslední vůz soupravy - opření kola o zadní stěnu plošiny, lépe více na pravé straně vozu.

První tři plošiny každého vozu nejsou pro přepravu jízdních kol určeny (viz. obr. č.8).



#### D.4.4.3 Tramvaje

Přeprava jízdních kol v tramvajích je zdarma, ale mohou být přepravovány pouze ve vybraných úsecích ve směru z centra, a to v pracovní dny v období 19:00 - 7:00, v nepracovní dny celodenně. Tyto úseky však na území MČ Praha 14 nejsou.



Zastávky, kde je povolen nástup s jízdním kolem do tramvaje, jsou označeny symbolem viz. obr. č. 9. Jízdní kola mohou být přepravována pouze v místech určených pro přepravu kočárků - u krátkých vozů většinou na konci vozu, u článkových vozidel na jedné či více vnitřních plošinách. Na každé takové plošině je možné přepravovat maximálně dvě jízdní kola. Přeprava je vyloučena při zvýšené poptávce. Před nástupem a výstupem z vozidla dá cestující s jízdním kolem znamení řidiči, který však může nástup vyloučit.



### D.4.5 Nadřazené záměry koncepce dopravy

#### D.4.5.1 Územní plán

Základním předpokladem podpory cyklistické dopravy je její rovnocenné a integrální začlenění do všech koncepčních, územně-plánovacích a strategických dokumentů městské části. Cyklistika

pak má být prezentována nejen v souvislosti s dopravní problematikou, ale také se životním prostředím, zdravím a cestovním ruchem. Podstatou územního plánování je nediskriminovat žádný druh dopravy a všem druhům dopravy poskytnout shodné podmínky.

#### **Hlavní cíle:**

- Ve všech územně-plánovacích podkladech a dokumentech uplatnit vymezený systém koridorů cyklistické infrastruktury a ten dále v podrobnějších návrzích rozpracovat. Prostorové a funkční plánování maximálně uzpůsobit dosažitelnosti cílů.
- Princip rovnovážného řešení problematiky cyklistické dopravy je třeba následně uplatňovat ve všech stupních projektových dokumentací.
- Při jakémkoliv přetváření, resp. doplňování vnitřních struktur městské části je nutné koordinovaně integrovat koncepčně potřebné vhodné prvky cyklistické infrastruktury.
- Zahrnovat prvky cyklistické infrastruktury do novostaveb a rekonstrukcí komunikační sítě města je povinností jednotlivých investorů.
- Systémově označovat realizované nebo i jinak bezpečně sjízdné úseky cyklistických tras.

#### ***D.4.5.2 Plánované rekonstrukce, revitalizace a opravy***

##### **Cyklotrasa A 265 (Kbely - Kyje)**

Oficiální označení cyklotrasy A265 od stanice metra Rajská zahrada, přes křižovatku Cíglerova / Broumarská, ulicemi Chlumecká, Jordánská, Za Černým Mostem > Kbely.

##### **Křižovatka Cíglerova / Broumarská**

V rámci rekonstrukce zájmové křižovatky se světelnou signalizací realizovat přejezdy pro cyklisty na severním a západním rameni pro jejich převedení směrem od Hutí / Hloubětína ke stanici metra Rajská zahrada.

##### **Cyklotrasa A 256 (Rajská zahrada - A 25)**

Oficiální označení cyklotrasy A 256 od křižovatky Cíglerova / Broumarská, ulicí Vajgarská, kde se rozdělí na ulici Tálínská, kde se napojí na plánovaně oficiálně označenou cyklotrasu A 25 ve směru na Prahu 9 a mezi Kyjským rybníkem a ulicí Broumarská směrem do Dolních Počernice nebo parku U Čeňku.

##### **Změna vedení cyklotrasy č. 1 v blízkosti železniční stanice Praha - Kyje**

Zrušení vedení cyklotrasy č. 1 od železniční stanice Praha - Kyje ulicemi Šimanovská s křížením přes ulici Broumarská a na části ulice Hodějovská a její převedení na ulici Lednická s křížením přes ulici Broumarská, dále podél železniční trati po nově vybudované cyklostezce přes stávající podchod pod železniční tratí (u poldru).

##### **Rekonstrukce ulice Broumarská**

V rámci rekonstrukce zájmové ulice realizovat cyklokoridor pro zlepšení přístupové cesty k technologickému parku, zvýšení bezpečnosti cyklistů jedoucích z Kyjí a Černého Mostu a kultivaci cyklistické dopravy.

##### **Cyklokoridor v ulici Ocelkova**

Od křižovatky Sklenská / Vajgarská, sále ulicí Ocelkova realizovat cyklokoridor pro zlepšení přístupové cesty k technologickému parku, zvýšení bezpečnosti cyklistů jedoucích z Hloubětína, Kyjí a Černého Mostu a kultivaci cyklistické dopravy.

### **Cyklotrasa A 26 (Průmyslová - A 44)**

Oficiální označení cyklotrasy A 26 ve směru od podjezdu pod ulicí Průmyslová, jižně podél ulice Průmyslová, mezi ulicí Průmyslová a hřištěm Slavoje Hloubětín, ulicemi Hloubětínská, Šestajovická, Vaňkova, V Chaloupkách, Rochovská, Kardašovská, podél ulic Poděbradská a Chlumecká, ke křižovatce Cíglerova / Broumarská, opět podél ulice Chlumecká, po tubusu mezi stanicemi metra Rajska zahrada - Černý Most k napojení na plánovaně oficiálně označenou cyklotrasu A 44 v blízkosti pěší zóny u stanice metra Černý Most, dále v souběhu s cyklotrasou A 44 ulicemi Bryksova, Bobkova, opět Bryksova, Chlumecká, Hartenberská, pod Pražským okruhem směrem na Horní Počernice (MČ Praha 20) k napojení na stávající cyklotrasu 0035.

### **Cyklotrasa A 264 (stanice metra Černý Most - 0035)**

Oficiální označení cyklotrasy A 264 od místa napojení plánovaně oficiálně označených cyklotras A 26 a A 44, pěší zónou u stanice metra Černý Most, parkovištěm, podél ulice Chlumecká s napojením na stávající cyklotrasu 0035.

### **Prodloužení ulice Ocelkova mezi ulicemi Chlumecká - Budovatelská**

V rámci plánované stavby začlenit cyklistickou dopravu, konkrétně zastoupenou plánovanou oficiálně označenou cyklotrasou A 262 s napojením na stávající cyklotrasu A 44.

### **Parkovací stání v ulici Vlčkova**

V rámci stavební úpravy provést integrační opatření v podobě cykloobousměrky pro napojení školního areálu k plánovanému cyklokoridoru na ulici Ocelkova.

### **Ulice Klánovická**

Vyznačit cykloobousměrku v ulici Klánovická v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Hloubětínská a Soustružnická pro zlepšení obsluhy cyklistické dopravy v území.

### **Ulice V Chaloupkách**

Vyznačit cykloobousměrku v ulici V Chaloupkách v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Šestajovická a Vaňkova pro zlepšení obsluhy cyklistické dopravy v území.

### **Ulice Jaroslavická**

Vyznačit cykloobousměrku v ulici Jaroslavická v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Cidlinská a Slévačská pro zlepšení obsluhy cyklistické dopravy v území.

## **D.4.6 Kritická a problémová místa**

### **Obecně**

V místech „legalizovaných“ chodníků pro pojezd cyklistů je nutno snížit obruby v místech napojení - možnost využití i pro realizaci míst pro přecházení s hmatovými úpravami.

### **Změna vedení cyklotrasy č.1 od Hořejšího rybníku k ulici Průmyslová**

Ve stávající cyklotrase č. 1 se při křížení ulice Průmyslová na ulici V Chaloupkách nachází problémové místo v podobě schodiště bez lišt směrem na nadchod. Možná změna vedení trasy od přemostění Rokytky podél bývalého náhonu k napojení na plánovaně oficiálně označenou cyklotrasu A 26, podjezdem pod ulicí Průmyslová, jižně podél ulice Průmyslová, mezi ulicí Průmyslová a hřištěm Slavoje Hloubětín, na ulici Hloubětínská s napojením na stávající trasu na ulici Hostavická. Tímto řešením by byla vyřešena i otázka napojení na plánovanou rekreační cyklotrasu přírodním parkem Smetanka (MČ Praha 9).

### **Páteří dálková cyklotrasa I. třídy č. 1**

U železniční stanice Praha - Kyje trati Praha - Český Brod - Kolín chybí zastřešené stojany na kola pro případnou kombinaci cyklistické a železniční dopravy.

Při křížení s ulicí Českobrodská doplnit na světelné křižovatce předsunutou stopčáru s piktogramem cyklisty.

### **Cyklotrasa A 24 (Malešice - Dubeč)**

Propojení cyklotrasy A 24 v úseku Jahodnice- Malešice ulicemi Lomnická, Manželů Dostálových, k ulici U Technoplynu, přes ulici průmyslová na území MČ Praha 9.

### **Cyklotrasa A 25 (Průmyslová - Dolní Počernice)**

Oficiální označení cyklotrasy A 25 vedoucí od ulice Čelákovická (MČ Praha 9) pod ulicí Průmyslová, mezi zahrádkami a železniční tratí, krátkým souběhem s cyklotrasou č. 1 ulicí Lánská, ulicí Tálínská, po hrázi Kyjského rybníku, přes ulici Broumarská, ulicemi Za Rokytou, Hodějovská, Froncova s pokračováním již značené cyklotrasy A 25 ulicemi Pilská, Novozámecká, Vokřínská. Dále je možno cyklotrasu A 25 prodloužit ulicemi V Ráji, Nár. hrdinů, Dubenecká, podél ulice Českobrodská k železniční stanici Praha - Běchovice (MČ Praha - Běchovice).

### **A26 (Libeň - Horní Počernice)**

Při napojování z ulice Cíglerova na ulici Ocelkova a průjezdem a odbočováním z ulice Ocelkova, které jsou vysoce dopravně zatížené, vzniká nebezpečné místo, kde by bylo vhodné zřídit pruh pro cyklisty, popřípadě piktogram pro zviditelnění a jasné vymezení průjezdu cyklistů křižovatkou. Případně situaci řešit průjezdem cyklistů po chodníku s přejezdem přes přechody se světelnou signalizací (kolize s autobusovou zastávkou Breitcetlova).

### **A44 (Petrovice - Letňany)**

U stanice metra Černý Most linky B na schodech k severnímu nástupišti doplnit lišty pro snazší výstup s kolem.

### **Propojení stanic metra Rajská zahrada a Černý Most - rybník Martiňák**

Pro spojení stanice metra Rajská zahrada s rybníkem Martiňák možno využít plánovaně oficiálně označenou cyklotrasu A 26 po tubusu mezi stanicemi metra Rajská zahrada - Černý Most k napojení na plánovaně oficiálně označenou cyklotrasu A 44 s vedením ulicemi Bryksova, Bobkova, podél ulice Ocelkova, opět ulicí Bryksova, plánovaným parkem U Čenku, přes stávající cyklostezku k rybníku Martiňák. Dále je možno realizovat cyklokoridor ulicí Cíglerova pro spojení s plánovaně oficiálně označenými cyklotrasami A26, A 256, A 264 a A 265 z důvodu zlepšení přístupové cesty k rybníku Martiňák, zvýšení bezpečnosti cyklistů jedoucích z Kbel, Hloubětína, Kyjí a Černého Mostu a kultivace cyklistické dopravy.

### **Cyklotrasa A 240 (Průmyslová - A44)**

Propojení cyklotrasy A 240 v úseku Dolní Počernice - Hrdlořezy od stávající cyklotrasy A 44 ulicemi Svatoňovická, Kohoutovská (případně Bohuslavická), podél ulice Českobrodská, ulicemi Baštýřská, 9. května, Trvaná, pod železniční tratí, přes ulici Českobrodská, ulicemi Mílovská (přes Jiráskův sad), Dářská, přes ulici Průmyslová směrem na MČ Praha 9.

### **Cyklotrasa A 257 (A 25 - A 44)**

Oficiální označení cyklotrasy A 257 od křížení cyklotrasy A 25 s ulicí Broumarská, přes plánovaný Přírodní park Klánovice - Čihadla, směrem k ulici Dobrovolného, podél ulice

Ocelkova, ulicí Arnošta Valenty, přes plánovaný park U Čeňku k napojení se stávající cyklotrasou A 44. Možno pokračovat dále krátkým souběhem po stávající cyklotrase A 44 ulicemi Bryksova (cykloobousměrka), mezi obchodními domy k napojení na plánovaně oficiálně označenou cyklotrasu A 26.

#### **Cyklotrasa A 262 (A 265 - A 26)**

Oficiální označení cyklotrasy A 262 vedoucí od cyklotrasy A 265 od křižovatky Za Černým Mostem / K Hutím ulicí K Hutím, pod železniční tratí, s křížením přes ulici Kolbenova, západně podél ulice Kolbenova směrem na ulici Slévačská, odkud po obou stranách ulice Poděbradská, přes stanici metra Hloubětín, k napojení na cyklotrasu A 26. V rámci označení by byla cyklotrasa prodloužena k plánovaně oficiálně označené cyklotrase A 26 ve směru stanice metra Rajska zahrada v blízkosti ulice Kardašovská.

#### **Cyklotrasa A 262 (Za Černým Mostem - A44)**

Oficiální označení cyklotrasy A 262 od křižovatky Za Černým Mostem / Jamská, pokračováním ulicí Jamská před napojením na ulici Lipnická (Budovatelská), mezi poli k napojení na stávající cyklotrasu A 44.

#### **A 264 (Hloubětín - Černý Most)**

U stanice metra Černý Most linky B doplnit chodník se sníženými obrubami. Při následném přejezdu přes odbočovací rameno z ulice Chlumecká na cyklotrasu 0035 zlepšit rozhledové poměry přechodu (ve výhledu brání živý plot).

#### **Cyklotrasa A 430 (podél ulice Průmyslová)**

Oficiální označení cyklotrasy A 430 podél ulice Průmyslová pro spojení a uzavření cyklotras od ní přecházejících z MČ Praha 9 a Praha 10 na území MČ Praha 14.

#### **Ulice Doležalova a Vašátkova**

Od křižovatky Generála Janouška / Doležalova po křižovatku Vašátkova / Dygrýnova možno vyznačit cykloobousměrku pro zlepšení obsluhy cyklistické dopravy v okolí budovy základní školy Generála Janouška.

#### **Ulice Bryksova**

V ulici Bryksova možno vyznačit cykloobousměrku v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Vybíralova a Kpt. Stránského pro zlepšení obsluhy cyklistické dopravy v okolí budovy základní školy a gymnázia a taktéž pro zvýšení propustnosti území pro plánovanou oficiálně označenou cyklotrasu A 257 ve směru k cyklotrase a 26 (Horní Počernice).

### **D.4.7 Plánované stavební záměry s vlivem na cyklistickou dopravu**

#### **Park U Čeňku**

Park U Čeňku je plánovanou součástí Přírodního parku Klánovice - Čihadla mezi územími Černý Most - Hostavice - Dolní Počernice. V rámci celého přírodního parku by měla vzniknout síť cyklostezek pro rozšíření nabídky volnočasových aktivit nejen pro příznivce cyklistiky, ale i chodce, běžce, bruslaře, apod.

## D.5 Pěší doprava

Pěší dopravu nelze v přehledu dopravních systémů v žádném případě pominout. Chůze je důležitou součástí života člověka, a aniž si to uvědomujeme, je základní nebo jedinou součástí každé cesty.

Pěší dopravu lze dělit dle její funkce:

- Přepravení funkce pěší dopravy (základní síť pěších tras, významná pěší propojení, pěší dostupnost center občanské vybavenosti s terminálů PID a jejich uživatelská příjemnost)
- Společenská funkce pěší dopravy (ulice předurčené svým charakterem pro rozvoj společenských aktivit ve městě – a městské prostory)
- Rekreační funkce pěší dopravy (rekreační trasy a pěší dostupnost rekreačních území)

Vlastní pohyby pěších a jejich intenzity nebyly při zpracování analytické části generelu systematicky sledovány, z dílčího monitoringu byly definovány základní pěší vazby.

### D.5.1 Nadřazené záměry koncepce pěší dopravy

#### D.5.1.1 Zásady rozvoje pěší dopravy

Na základě usnesení výboru dopravy ZHMP č. ze dne 13. 9. 2007 byly zpracovány Zásady rozvoje pěší dopravy na území Prahy. Jejich cílem bylo stanovit priority města při podpoře pěší dopravy v rámci dopravního systému města, definovat podmínky a vhodná opatření ke zvýšení pohodlí a bezpečí chodců.

#### Hlavní body Zásad rozvoje pěší dopravy:

- Zajistit pro chodce přístupnost a prostupnost všech částí města.
- Prosazovat komfortní trasy jak po stránce technických parametrů a bezpečnosti, tak i z hlediska uživatelské příjemnosti navržených řešení (např. zajistit umístování přechodů pro chodce v přirozených trasách pěší dopravy, zajistit chráněné přechody pro chodce na přístupových trasách ke školám a zdravotnickým zařízením)
- Hlavní pěší trasy musí být komfortní i pro osoby s omezenou schopností pohybu (nevidomí, staří, invalidé, ...)
- Při mimoúrovňových kříženích s jinými druhy dopravy hledat uživatelsky nejpříjemnější řešení (co nejbližší přirozené trase s minimalizací ztracených spádů a se zajištěním podmínek pro využívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace).
- Podporovat bezpečnost chodců, zejména při křížení s jinými druhy dopravy (prosazovat užití moderních prvků dopravního zklidňování komunikací, chráněné přechody pro chodce na přístupových trasách ke školám a zdravotnickým zařízením, tam kde je to možné upřednostňovat oddělení chodců a cyklistů před vytvářením smíšených stezek pro pěší a cyklisty, ...)

V současné době MHMP shromažďuje podněty pro nový územní plán z hlediska pěší dopravy, potažmo pro vypracování Generelu pěší dopravy na území hl. m. Prahy. Ten si klade za cíl rozpracovat Zásady rozvoje pěší dopravy do konkrétní podoby a tím zakotvit konkrétní řešení výhodná pro pěší

### D.5.1.2 Územní plán

#### Statistiky pěší dopravy:

- Chůzí se vykoná ¼ všech vnitroměstských cest.
- Dělbá přepravní práce za rok 2007 za 24 hodin při členění hromadná doprava - individuální automobilová doprava - pěší - cyklisté byla 43% - 33% - 23% - 1%.
- Z 800 tisíc cest souvisí 40% s bydlením, 22% s prací, 17% se stravováním a nákupy a 21% se zbývajících účely.
- Nejvíce chodecky aktivní skupinou jsou žáci a studenti, kteří konají 30% cest pěšky.
- Zaměstnavatel či osoba samostatně výdělečně činná vykoná pouze 14% svých cest pěšky.
- Obyvatelé okrajových částí hlavního města Prahy vykonávají okolo 15% svých cest pěšky.

Je třeba zdůraznit, že sama pěší doprava má malé prostorové nároky. Ve srovnání počtu lidí, kteří projdou nebo projedou 3,5 m úsekem městského prostoru za jednu hodinu, vychází pěší doprava po tramvajové vůbec nejlépe (cca 19 tis. osob), zatímco stejný ukazatel u individuální automobilové dopravy je pouze 2 tis. osob. Z tohoto jsou prostorové nároky a efektivita využití městského prostoru více než zřejmé.

Tabulka 57: Prostorové nároky a efektivita využití městského prostoru

Prostorové nároky vs. efektivita využití městského prostoru		
Dopravní prostředek	Rychlost [km/h]	Počet osob na 1m šířky městského prostoru/hodinu
Osobní automobil	15 - 25	120 - 220
Osobní automobil	60 - 70	750
Jízdní kolo	10 - 14	1500
Chodec	4	3600
Autobus	10 - 15	2700
Autobus ve vyhrazeném pruhu	35 - 45	5200

### D.5.1.3 Bezbariérovost

Co se týče bezbariérových úprav (pro pohyb nevidomých, s dětským kočárkem nebo na invalidním vozíku) je situace v hl. m. Praze stále nevyhovující. Bezbariérové úpravy se mnohdy nevyskytují ani na stavbách a zařízeních pro dopravu, občanskou a technickou vybavenost, ale ani na chodnících, přechodech pro chodce, místech pro přecházení, systémech dopravního a orientačního značení, čekárnách, vozidlech MHD a parkových cestách. S tímto problémem i úzce souvisí skutečnost, že se často lidem s pohybovým či orientačním handicapem staví do cesty překážky nestavebního charakteru (reklamy, nevhodně zaparkovaná vozidla, atd.).

Bezbariérové řešení je přitom nedoceníitelné (a legislativně podložené) nejen „vozíčkáři“, ale také velkou skupinou osob byt' jen s dočasným omezením pohybu, která ve vyspělých státech tvoří téměř 30 % populace.

## **D.5.2 Stávající pěší trasy**

### **D.5.2.1 Naučná stezka Prahy 14 (funkce rekreační)**

Naučná stezka Prahy 14 je okružní stezkou začínající a končící u stanice metra B Hloubětín. Byla založena v březnu 2007, je dlouhá cca 11,7 km a má 14 zastávek:

- Metro Hloubětín
- Hloubětínský zámek
- Kyjský rybník
- Kostel sv. Bartoloměje
- Hráz suchého poldru
- Suchý poldr - střed
- Hostavice (zvonička)
- Jahodnice
- Pískovna
- Čihadla
- Nám. Plk. Vlčka
- Rybník Aloisov
- Rajská zahrada
- Hutě

Naučná stezka Prahy 14 je vedena od stanice metra B Hloubětín od ulice Poděbradská ulicemi Hloubětínská, Hostavická, Oborská, Tálínská, Morušová, Šimanovská, Broumarská, Českobrodská, Travná, 9. Května, Českobrodská, Pilská, Vidlák, přes Rokytku a Svěpravický potok, 2x lávkou přes ulici Ocelkova, ulicí Bobkova, po tubusu metra B od stanice Černý Most ke stanici Rajská zahrada, ulicemi Cíglerova, Za Černým Mostem, Nad Hutěmi, okolo zahrádkářské osady, pod železniční tratí, mezi hřbitovem a obchodním domem Lidl Česká republika, v.o.s., přes ulici Kolbenova, ulicí Zálužská, přes ulice Zelenečská a Mochovská ke stanici metra B Hloubětín.

### **D.5.2.2 Hlavní pěší trasy (funkce přepravní)**

Převážná část pěších cest má za cíl zastávky MHD, ty jsou dle analýzy v komfortní docházkové vzdálenosti na většině území Prahy 14. Celkově lze konstatovat, že je pěší infrastruktura až na několik výjimek, na území MČ Praha 14 dostatečná. Hlavními přepravní směry jsou v obytných oblastech:

- Obytná oblast Hutě > stanice metra B Rajská zahrada, tramvajová zastávka Lehovec, autobusové zastávky na ul. Jamská a Cíglerova
- Obytná oblast Hloubětín > stanice metra B Hloubětín, zastávky tramvajových a autobusových linek na ulici Poděbradská
- Obytná oblast Černý Most > stanice metra B Černý Most a Rajská zahrada, zastávky autobusových linek na ulici Ocelkova
- Obytná oblast Kyje > autobusové zastávky na ulici Broumarská, Rožmberská a Českobrodská, železniční stanice Praha - Kyje

- Obytná oblast Jahodnice > autobusové zastávky na ulici Českobrodská
- Obytná oblast Hostavice > autobusová zastávka Hostavice, železniční stanice Praha - Dolní Počernice

### D.5.3 Bariéry

Mezi bariéry na území MČ Praha 14 se řadí:

- Pozemní komunikace:
  - o Vysočanská radiála - sever
  - o Štěrboholská spojka - jih
  - o Pražský okruh - východ
  - o Ulice Průmyslová - západ
  - o Ulice Chlumecká, Poděbradská a Kolbenova - sever
  - o Ulice Českobrodská - jih
  - o Ulice Národních hrdinů - jihovýchod
  - o Ulice Broumarská a Nedokončená - západ
- Železniční tratě:
  - o trať 011
  - o trať 070
  - o tratě 231
- Vodní toky a díla:
  - o Řeka Rokytka
  - o Svěpravický potok
  - o Hostavický potok
  - o Štěrboholský potok
  - o Kyjský rybník
  - o Rybník Martiňák (Čeněk)
- Pásky zeleně
  - o Přírodní park Klánovice Čihadla

### D.5.4 Kritická a problémová místa

#### Podjezd pod železniční tratí - ulice K Viaduktu

Jeden z hlavních problémů v podobě izolace Hutí od okolní zástavby a rozumného spojení do centra se dotýká i pěší dopravy. U podjezdu ulice K Viaduktu pod železniční tratí, který je frekventovaným místem pro dopravní spojení Hutí s oblastí Černý Most, končí chodníky před i za podjezdem a mostní otvor je šířkově schopen převést pouze jeden jízdní pruh pro motorová vozidla. Toto místo je navíc, kromě mostu přes železniční trať na ulici Za Černým Mostem, jediným možným místem pro bezkolizní překonání železniční tratě v zájmové spojnici, proto je z pohledu pěší dopravy značně nevyhovující.



Obrázek 53 - Podjezd v ulici K Viaduktu - jižní pohled



Obrázek 54 - Podjezd v ulici K Viaduktu - severní pohled

### **Chybějící trasa Horní Počernice - rybník Martiňák (Čeněk)**

Chybějící pěší trasy spojující Horní Počernice s rybníkem Martiňák (Čeněk) po trase od Pražského okruhu podél OC Černý Most a potoku Chvalka s napojením na stávající stezku u rybníku Martiňák (Čeněk).

### **Chybějící trasa křižovatka Průmyslová / Českobrodská – Malešice (Průmyslová zóna)**

Chybějící pěší trasy spojující křižovatku ulic Poděbradská / Českobrodská s produkční lokalitou v Malešicích po trase pod železniční tratí, skrz rozvodnou Malešice, přes ulice Teplárenská a Tiskařská.

### **Chybějící trasa Satalice - Černý Most**

Chybějící pěší trasy s oddělením od stávající cyklotrasy A44 spojující Satalice s Černým Mostem po trase podél stávající železniční trati, pod Vysočanskou radiálou do Černého Mostu.

### **Křižovatka Poděbradská / Kbelská**

Na zájmové křižovatce, konkrétně na jejím jižním rameni se nachází přechod pro chodce přes čtyři jízdní pruhy nevyhovující délky 15,0m, což má za následek špatnou pěší prostupnost mezi oblastmi po stranách průmyslového okruhu.



Obrázek 55 - Přechod přes 4 jízdní pruhy, křižovatka Poděbradská/Kbelská

## **D.5.5 Plánované stavby s vlivem na pěší dopravu**

### **Železniční zastávka Rajská zahrada, včetně lávky pro pěší**

V roce 2006 byl vytvořen projekt na zbudování železniční zastávky Rajská zahrada, ta by měla být přestupním bodem vlaku na metro a opačně. Její realizace přichází do úvahy nejdříve po dokončení modernizace úseku Praha-Běchovice – Úvaly (nutnost zajištění odklonové vozby), tj. cca po roce 2017.

### **Park U Čeňku**

Park U Čeňku je plánovanou součástí Přírodního parku Klánovice - Čihadla mezi územími Černý Most - Hostavice - Dolní Počernice. V rámci celého přírodního parku by měla vzniknout síť chodeckých tras pro rozšíření nabídky volnočasových aktivit nejen pro příznivce turistiky, ale i pro běžce, bruslaře, apod. (viz. obr. č. 7 a 8).

### **Park Čihadla**

V návaznosti na plánovaný park U Čeňku by měl pokračovat zelený pás Přírodního parku Klánovice - Čihadla. Svoji plánovanou rozlohou okolo 150 ha by měl uspokojit svou nezbytnou vybaveností pro chodce, běžce atp.

## E Souhrn a rekapitulace problémů, rizik a námětů

### Silniční síť

- Křižovatka Poděbradská/Kbelská je nejzatíženější úroňovou křižovatkou řízenou SSZ na území Prahy
- Sběrné komunikace Poděbradská, Kolbenova a Chlumecká převádějí z velké části tranzitní dopravu směřující na D11, R10 a I/12
- Odříznutí oblasti Hutí od zbývajících městských částí je charakterizováno takto: Propojení ulic Zálužanskou na Kolbenovu překonává sklony přes 15% a má význam pouze pro obsluhu zahrádkářské kolonie. Propojení ulice K Hutím je limitováno podjezdem pod železnicí s podjezdnou výškou 2,2m a v současné době má význam pouze pro pěší a cyklistickou dopravu. Propojení ulic Borská, K viaduktu ulic Svatojánskou na ulici Chlumeckou je určeno pouze pro osobní auta, pěší a cyklisty, přičemž průjezd je zde nežádoucí a je omezen příčnými prahy a značkami „Obytná zóna“. Šířka průjezdu je limitována podjezdem pod dráhou
- Vzhledem k rozsáhlejší bytové výstavbě v lokalitě kolem ul. Lednická se předpokládá nevyhovující řešení stávající křižovatky Lednická/Broumarská
- Bylo identifikováno problematické odbočování vozidel MHD na křižovatce Rožmberská/Broumarská

### Městská hromadná doprava

- Z výsledků analýzy průměrné denní obsazenosti autobusových linek nevyplývají žádné zásadnější problémy, byly vysledovány občasné extrémy na zastávce **Breitcetlova**, které se promítnou do návrhové části
- Na základě analýzy docházkových vzdáleností lze konstatovat, že studované území vykazuje velmi dobré pokrytí zastávkami MHD, kromě některých odlehlejších ulic v obytných oblastech se zástavbou rodinných domů jsou zastávky MHD v komfortní pětiminutové vzdálenosti. Nedostatečnou obsluženou zastávkami MHD snad lze spatřovat jen v lokalitě ul. Bryksova (Černý Most)
- Výstavba železniční zastávky Rajska zahrada by byla zajímavou alternativou k metru zejména pro občany oblasti Kyje-Hutě, ale zároveň i pro obyvatele Hloubětína a Černého Mostu
- Prodloužení tramvajové linky z Lehovce přes ul. Ocelkovu až do sídliště Černý Most a k Centru Černý Most by zlepšilo obslužnost sídliště Černý Most, a dalo smysl zelenému pásu komunikace Ocelkova, zároveň by vytvořilo přívětivou alternativu k autobusovým linkám a lince metra

### Doprava v klidu

- Zcela zásadní ukazatel pro problematické oblasti v dopravě v klidu ve sledovaných lokalitách je přítomnost bytových domů. V lokalitách klasických sídlišť je situace pro dopravu v klidu kritická v celém území. V lokalitách se smíšeným druhem bydlení (RD+bytové domy) je situace odlišná. Dochází k rozptylu deficitu dopravy v klidu, který je vytvořen u bytových domů, do širšího okolí s výstavbou RD. Tato skutečnost je obecně známým faktem, který má svou logiku a je dán především historickým vývojem zástavby

daných lokalit. Analytická část dopravy v klidu řeší konkrétní deficity stání v jednotlivých lokalitách v širších souvislostech

- V oblastech se zástavbou RD je doprava v klidu často v rozporu s legislativou (zákon 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích) striktní dodržování vyhlášky by ovšem přineslo další úbytek stání, který byl stanoven odborným odhadem na 10%
- Do systému P+R nejsou zařazena parkoviště, který mají stejný charakter a jsou využívána obdobně jako oficiální P+R parkoviště.
- Z průzkumů jednoznačně vyplývá, že stání jsou k významným cílům dodatečně roubována a ubírají stání rezidentům. Nebo jsou stání rozptýlena do okolí významných cílů. Významné cíle s dostatečným počtem stání jsou výjimkou.

### Cyklistická doprava:

- Snížení obrub u „legalizovaných chodníků pro pojezd cyklistů“ v místech, kde chybí
- Chybějící lišty na schodištích (A44 – stanice metra B Černý Most – severní nástupiště)
- Změna vedení cyklotrasy č. 1
- Oficiální označení, popř. doplnění označení na chybějících úsecích cyklotras A24, A25, A26, A44, A240, A257, A262, A264 a A430
- Realizace opatření pro cyklisty na ulicích Doležalova, Vašátkova, Bryksova a Nár. hrdinů
- Zahrnutí cyklotras do plánovaných městských parků
- Doplnění odstavných zařízení pro jízdní kola včetně související vybavenosti v místech očekávané poptávky.

### Pěší doprava:

- Nevyhovující délka přechodu pro chodce na jižním rameni křižovatky ulic Poděbradská/Kbelská.
- Nevyhovující podjezd pod železniční tratí na ulici K Viaduktu z důvodu pěší nepropustnosti
- Chybějící pěší trasa spojující Horní Počernice s rybníkem Martiňák (Čeněk).
- Chybějící pěší trasa spojující křižovatku ulic Průmyslová / Českobrodská s Malešicemi.
- Chybějící pěší trasa spojující Satalice s Černým Mostem.
- Zahrnutí pěších tras do plánovaných městských parků.

## Seznam grafických příloh analytické části

- A.1) Komunikační síť MČ Praha 14
- A.2) Plánované dopravně významné stavby
- A.3) Kartogram intenzit dopravy, rok 2013
- A.4) Kartogram intenzit vozidel MHD, rok 2013
- A.5) Oblasti průzkumu dopravy v klidu
- A.6) Síť stávajících cyklotras
- A.7) Problémový výkres

## Seznam obrázků

Obrázek 1 - Územní členění severovýchodní části Prahy.....	4
Obrázek 2 - Systém vybrané komunikační sítě.....	25
Obrázek 3 - Pražský okruh.....	26
Obrázek 4 - Městský okruh.....	27
Obrázek 5 - Intenzity provozu rok 2013.....	30
Obrázek 6 - Intenzity provozu rok 2013.....	31
Obrázek 7 - Intenzity provozu rok 2013.....	31
Obrázek 8 - Porovnání intenzit dopravy rok 1990 a 2012.....	32
Obrázek 9 - Řešené lokality.....	42
Obrázek 10 - Mapka Prahy 14.....	47
Obrázek 11 - Mapka Dolních Počernic.....	51
Obrázek 12 - Mapka nehod s cyklisty na území Prahy 14.....	57
Obrázek 13 - Náskres křižovatky Poděbradská / Kbelská.....	76
Obrázek 14 - Náskres křižovatky Kolbenova / Kbelská.....	78
Obrázek 15 - Náskres křižovatky Českobrodská / Rožmberská.....	80
Obrázek 16 - Náskres křižovatky Českobrodská / Broumarská.....	82
Obrázek 17 - Náskres křižovatky Českobrodská / Národních hrdinů.....	84
Obrázek 18 - Schéma křižovatky Za Černým Mostem / Cíglérova.....	86
Obrázek 19 - Změny v síti MHD.....	88
Obrázek 20 - Trasa metra linky B.....	89
Obrázek 21 - Železniční tratě na území Prahy 14.....	90
Obrázek 22 - Železniční linky PID.....	91
Obrázek 23 - Tramvajové linky zasahující do Prahy 14.....	93
Obrázek 24 - Průzkum obsazenosti tramvajových linek.....	93
Obrázek 25 - Mapa oblastí s komfortní docházkovou vzdáleností.....	106
Obrázek 26 - P+R Černý Most.....	108
Obrázek 27 - Mapa s vyznačením polohy parkovišť P+R.....	108
Obrázek 28 - Mapa s vyznačením polohy parkovišť P+R.....	109
Obrázek 29 - Mapa s vyznačením polohy parkovišť P+R.....	109
Obrázek 30 - Nové parkoviště P+R Černý Most.....	110
Obrázek 31 - Parkoviště Sklenská.....	110
Obrázek 32 - Parkoviště Na Chlumecké.....	111
Obrázek 33 - Parkoviště Cíglérova.....	111
Obrázek 34 - Parkoviště Cíglérova - Besico.....	112
Obrázek 35 - Parkoviště Ocelkova.....	112
Obrázek 36 - Parkoviště Krylovecká.....	113
Obrázek 37 - Parkoviště B+R (ilustrační foto).....	113
Obrázek 38 - Přehled významných cílů pro parkování.....	114
Obrázek 39 - Parkovací stání školky a odstavná stání bytového souboru (zdroj: Mapy.cz).....	116
Obrázek 40 - Mapa obytných oblastí.....	121
Obrázek 41 - Pasport stání v obytných oblastech.....	122
Obrázek 42 - Obytná oblast Hutě.....	123
Obrázek 43 - Obytná oblast Hloubětín.....	124
Obrázek 44 - Obytná oblast Černý Most.....	126

Obrázek 45 - Obytná oblast Kyje .....	127
Obrázek 46 - Obytná oblast Hoastavice a Jahodnice .....	129
Obrázek 47 - Klimatická mapa ČR.....	130
Obrázek 48 - Značené cyklotrasy Prahy 14.....	132
Obrázek 49 - Značení cyklotras Prahy 14 .....	132
Obrázek 50 - Značení dálkových cyklotras ČR.....	133
Obrázek 51 - Zdroje a dopravní cíle cyklistické dopravy .....	137
Obrázek 52 - Zdroje a rekreační cíle cyklistické dopravy .....	138
Obrázek 53 - Podjezd v ulici K Viaduktu - jižní pohled .....	149
Obrázek 54 - Podjezd v ulici K Viaduktu - severní pohled .....	149
Obrázek 55 - Přechod přes 4 jízdní pruhy, křižovatka Poděbradská/Kbelská .....	150

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Celkový počet obyvatel MČ Praha 14 dle jednotlivých zdrojů .....	6
Tabulka 2: Pohyb obyvatel MČ Praha 14, 2001-2012.....	8
Tabulka 3: Základní pohyb obyvatel v katastrálních územích MČ Praha 14 v roce 2012 .....	8
Tabulka 4: Srovnání věkového složení obyvatelstva, 2011/2012.....	10
Tabulka 5: Věkové složení obyvatelstva MČ Praha 14 dle návazných služeb.....	10
Tabulka 6: Nejvyšší dosažené vzdělání, obyvatelé starší 15 let, 2011.....	11
Tabulka 7: Hustota obyvatel MČ Praha 14 dle katastrálních území k 31. 12. 2012 .....	12
Tabulka 8: Očekávané demografické trendy v MČ Praha 14 a pravděpodobné dopady.....	23
Tabulka 9: Stupně motorizace a automobilizace .....	33
Tabulka 10: Vyjížd'ka – mimoobecní výstup.....	35
Tabulka 11: Vyjížd'ka – výstup mimo MČ Praha 14 .....	36
Tabulka 12: Vyjížd'ka – výstup mimo SO Praha 14 .....	36
Tabulka 13: Přehled nehodovosti v Praze od roku 1961 .....	41
Tabulka 14: Nehodovost MČ Praha 14.....	43
Tabulka 15: Počty nehod MČ Praha 14 dle druhů .....	45
Tabulka 16: Přehled nehod MČ Dolní Počernice.....	48
Tabulka 17: Počty nehod v MČ Dolní Počernice dle druhů.....	50
Tabulka 18: Nejzatíženější ÚK v Praze pro rok 2012.....	60
Tabulka 19: Kapacitní posouzení křižovatky Poděbradská / Kbelská .....	76
Tabulka 20: Kapacitní posouzení křižovatky Kolbenova/Kbelská.....	78
Tabulka 21: Kapacitní posouzení křižovatky Českobrodská / Rožmberská.....	80
Tabulka 22: Kapacitní posouzení křižovatky Českobrodská / Broumarská.....	82
Tabulka 23: Kapacitní posouzení křižovatky Českobrodská / Národních hrdinů.....	84
Tabulka 24: Kapacitní posouzení křižovatky Za Černým Mostem / Cíglerova .....	86
Tabulka 25: Intervaly vlaků metra .....	89
Tabulka 26: Vytíženost v zastávce Breiceitlova .....	102
Tabulka 27: Vytíženost v zastávce Hejtmanská .....	103
Tabulka 28: Vytíženost v zastávce Pávovské náměstí .....	104
Tabulka 29: Standardy obsaditelnosti .....	105
Tabulka 30: Standardy docházkové vzdálenosti.....	105
Tabulka 31: Přehled významných cílů - Administrativa.....	115

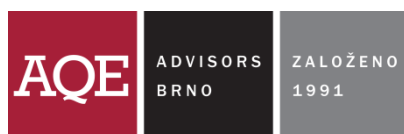
Tabulka 32: Přehled významných cílů - Mateřské školky.....	115
Tabulka 33: Přehled významných cílů - Soukromé MŠ.....	116
Tabulka 34: Přehled významných cílů - Základní školy.....	117
Tabulka 35: Přehled významných cílů - Speciální školy.....	118
Tabulka 36: Přehled významných cílů - Střední školy.....	118
Tabulka 37: Přehled významných cílů - Vysoké školy.....	118
Tabulka 38: Přehled významných cílů - Nemocnice.....	119
Tabulka 39: Přehled významných cílů - Polikliniky a ordinace.....	119
Tabulka 40: Přehled významných cílů - Kultura a náboženství.....	119
Tabulka 41: Přehled významných cílů - Sport a rekreace.....	120
Tabulka 42: Počty stání - Hutě.....	123
Tabulka 43: Počty stání - Rajská zahrada.....	124
Tabulka 44: Počty stání - Aloisov.....	124
Tabulka 45: Počty stání - Hloubětín sever.....	125
Tabulka 46: Počty stání - Lehovec.....	125
Tabulka 47: Počty stání - Starý Hloubětín.....	125
Tabulka 48: Počty stání - Černý Most I.....	126
Tabulka 49: Počty stání - Černý Most II a III.....	126
Tabulka 50: Počty stání - Černý Most IV.....	127
Tabulka 51: Počty stání - Aloisov (Tálínská).....	128
Tabulka 52: Počty stání - Jiráskova čtvrť.....	128
Tabulka 53: Počty stání - Staré Kyje.....	128
Tabulka 54: Počty stání - Za Horou.....	128
Tabulka 55: Počty stání - Hostavice.....	129
Tabulka 56: Počty stání - Jahodnice.....	129
Tabulka 57: Prostorové nároky a efektivita využití městského prostoru.....	146

## Seznam grafů

Graf 1: Vývoj obyvatelstva Prahy 14 mezi lety 2004 a 2012.....	7
Graf 2: Věková struktura obyvatel MČ Praha 14 a hl. m. Praha, k 31. 12. 2012.....	9
Graf 3: Vývoj počtu obyvatel MČ Praha 14 dle 3 prognostických modelů.....	13
Graf 4: Vývoj počtu dětí ve věku 0 - 2 roky podle 3 prognostických modelů.....	14
Graf 5: Vývoj počtu dětí ve věku 3 - 5 let podle 3 prognostických modelů.....	15
Graf 6: Vývoj počtu dětí ve věku 6-10 let podle 3 prognostických modelů.....	16
Graf 7: Vývoj počtu obyvatel 11 - 14 let podle 3 prognostických modelů.....	17
Graf 8: Vývoj počtu obyvatel 15 - 25 let podle 3 prognostických modelů.....	18
Graf 9: Vývoj počtu obyvatel 26 - 40 let podle 3 prognostických modelů.....	19
Graf 10: Vývoj počtu obyvatel 41 - 64 let podle 3 prognostických modelů.....	20
Graf 11: Vývoj počtu obyvatel 65 - 79 let podle 3 prognostických modelů.....	21
Graf 12: Vývoj počtu obyvatel starších 80 let podle 3 prognostických modelů.....	22
Graf 13: Vývoj stupně automobilizace.....	33
Graf 14: Dojíždka do škol z katastru Černý Most.....	36
Graf 15: Dojíždka do škol z katastru Hloubětín.....	37
Graf 16: Dojíždka do škol z katastru Hostavice.....	37

Graf 17: Dojížd'ka do škol z katastru Kyje.....	38
Graf 18: Dojížd'ka za prací z katastru Černý Most.....	38
Graf 19: Dojížd'ka za prací z katastru Hloubětín.....	39
Graf 20: Dojížd'ka za prací z katastru Hostavice.....	39
Graf 21: Dojížd'ka za prací z katastru Kyje.....	40
Graf 22: Vývoj nehodovosti v Praze od roku 1961.....	41
Graf 23: Celkový počet nehod (MČ Praha 14).....	44
Graf 24: Relativní podíl následků (MČ Praha 14).....	44
Graf 25: Podíl druhu nehod (MČ Praha 14).....	45
Graf 26: Nehody s chodci (MČ Praha 14).....	46
Graf 27: Rozložení nehod v průběhu týdne (MČ Praha 14).....	48
Graf 28: Celkový počet nehod (MČ Dolní Počernice).....	49
Graf 29: Relativní podíl následků (MČ Dolní Počernice).....	49
Graf 30: Podíl druhu nehod (MČ Dolní Počernice).....	50
Graf 31: Nehody s chodci (MČ Dolní Počernice).....	51
Graf 32: Rozložení dopravních nehod v týdnu (MČ Dolní Počernice).....	52
Graf 33: Nehody s těžkými následky - Chodci (Praha).....	59
Graf 34: Nehody s těžkými následky - děti (Praha).....	59
Graf 35: Obsazenost linky č. 109 (směr Rohožník).....	94
Graf 36: Obsazenost linky č. 109 (směr Palmovka).....	94
Graf 37: Obsazenost linky č. 110 (směr Třeboradice).....	95
Graf 38: Obsazenost linky č. 110 (směr Hostavice).....	95
Graf 39: Obsazenost linky č. 181 (směr Opatov).....	96
Graf 40: Obsazenost linky č. 181 (směr Černý Most).....	96
Graf 41: Obsazenost linky č. 186 (směr Satalická obora).....	97
Graf 42: Obsazenost linky č. 186 (směr Hloubětínská).....	97
Graf 43: Obsazenost linky č. 202 (směr Poliklinika).....	98
Graf 44: Obsazenost linky č. 202 (směr ČM).....	98
Graf 45: Obsazenost linky č. 223 (směr Depo Hostivař).....	99
Graf 46: Obsazenost linky č. 223 (směr Ratibořická).....	99
Graf 47: Obsazenost linky č. 273 (směr Hloubětínská).....	100
Graf 48: Obsazenost linky č. 273 (směr Ve Žlfbku).....	100
Graf 49: Obsazenost linky č. 296 (směr Horní Počernice).....	101
Graf 50: Obsazenost linky č. 296 (směr Háje).....	101

### **Hlavní zpracovatel:**



**AQE advisors, a. s.**  
**tř. Kpt. Jaroše 1944/31**  
**602 00 Brno**

**Kolektiv zpracovatelů generelu:**



**Ing. Jan Ropek, JR PROJEKT**



**Ing. Petr Valihrach, LABORO**



**Ing. Jiří Cihlár**