

Univerzita Karlova v Praze

Přírodovědecká fakulta

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



# **GENEREL CYKLOTRAS MČ PRAHA 11**

Bakalářská práce

Ondřej BOHÁČ

Praha 2007

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Tomáš HUDEČEK

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně  
a pouze s uvedenými materiály a zdroji.

V Praze dne

Ondřej Boháč

Na tomto místě bych chtěl poděkovat Mgr. Tomáši HUDEČKOVÍ za přátelské a konstruktivní vedení, cenné rady a trpělivost při tvorbě této bakalářské práce.

# 1. OBSAH

<b>1. OBSAH.....</b>	<b>4</b>
1.1. SEZNAM TABULEK A MAP.....	5
1.2. SEZNAM PŘÍLOH.....	5
1.3. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	6
<b>2. ÚVOD.....</b>	<b>7</b>
2.1. UDRŽITELNÝ ROZVOJ DOPRAVY VE MĚSTECH.....	7
2.2. ZÁKLADNÍ POJMY.....	8
<b>3. PRAMENY A DATA.....</b>	<b>10</b>
3.1. DISKUSE DOSTUPNÝCH PRAMENŮ.....	10
3.2. ZDROJE DAT.....	12
<b>4. METODIKA.....</b>	<b>13</b>
4.1. CHARAKTER A EFEKT (FUNKCE) CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	13
4.2. SITUACE V ČESKU A V PRAZE.....	14
4.3. VŠEOBECNÉ ZÁSADY NAVRHOVÁNÍ SÍTĚ TRAS.....	15
4.4. TVORBA GENERELU.....	16
<b>5. STUDOVANÉ ÚZEMÍ – MČ PRAHA 11.....</b>	<b>19</b>
5.1. SOUČASNÝ STAV CYKLOTRAS.....	21
5.2. ANALÝZA ÚZEMÍ.....	22
5.3. URČENÍ HLAVNÍCH SMĚRŮ POPTÁVKY CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	28
<b>6. VÝSLEDKY.....</b>	<b>29</b>
6.1. NÁVRH SÍTĚ TRAS A PROMÍTNUTÍ NA KOMUNIKAČNÍ SÍŤ.....	29
6.2. NÁVRHY ÚPRAV, STAVEBNÍ A ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ.....	30
<b>7. ZÁVĚR.....</b>	<b>31</b>
<b>8. LITERATURA A PRAMENY.....</b>	<b>32</b>

## 1.1. SEZNAM MAP A TABULEK

Mapa č. 1: Území MČ Praha 11 a okolí (2006).....	19
Mapa č. 2: Systém celoměstských cyklotras (2006).....	20
Mapa č. 3: Postup realizace celoměstských cyklotras (2007).....	20
Mapa č. 4: Cyklotrasy a cyklostezky MČ Praha 11 – současný stav.....	22
Mapa č. 5: Hustota zalidnění EAO MČ Praha 11 (2001).....	24
Mapa č. 6: Cíle cyklistické dopravy MČ Praha 11 (2007).....	28
Tabulka č. 1: Podnikatelské subjekty dle kategorií (2007).....	25
Tabulka č. 2: Počet škol dle kategorií (2006).....	25
Tabulka č. 3: Zdravotnické objekty dle kategorií (2007).....	27

## 1.2. SEZNAM PŘÍLOH

### Tabulkové přílohy

Příloha č. 1: Školy MČ Praha 11 dle počtu žáků (2006)

Příloha č. 2: Zdravotnická zařízení MČ Praha 11 dle počtu ordinací (2006)

Příloha č. 3: Sportoviště a sportovní kluby MČ Praha 11 (2007)

Příloha č. 4: Kulturní a společenské objekty MČ Praha 11 (2007)

Příloha č. 5: Sociální subjekty MČ Praha 11 (2007)

Příloha č. 6: Veřejné instituce MČ Praha 11 (2007)

Příloha č. 7: Velké podnikatelské subjekty MČ Praha 11 dle počtu zaměstnanců (2007)

Příloha č. 8: Malé podnikatelské subjekty MČ Praha 11 dle počtu zaměstnanců (2007)

### Mapové přílohy

Příloha č. 9: Cíle cyklistické dopravy MČ Praha 11 (2007)

Příloha č. 10: Návrh sítě cyklotras MČ Praha 11 (2007)

### 1.3. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

V této práci byly použity následující zkratky:

**CDV** – Centrum dopravního výzkumu

**ČSÚ** – Český statistický úřad

**DDM** – dům dětí a mládeže

**EAO** – ekonomicky aktivní obyvatelé (15 – 65 let)

**EEA** – Evropská agentura životního prostředí

**EU** – Evropská unie

**MČ** – Městská část

**MD** – Ministerstvo dopravy České republiky

**MHMP** – Magistrát hlavního města Prahy

**OC** – obchodní centrum

**OSN** – Organizace spojených národů

**SO** – sčítací obvod

**ZSJ** – základní sídelní jednotka

## 2. ÚVOD

### 2.1. UDRŽITELNÝ ROZVOJ DOPRAVY VE MĚSTECH

Politici v mnoha evropských městech a velkoměstech stojí před výzvou, jak vyváženě řešit stále větší poptávku po mobilitě, která naráží na potřebu zachovat a chránit životní prostředí spolu s možností nabídnout všem občanům přijatelnou kvalitu života.

Přestože je jasné, že mobilita založená na osobních automobilech zůstane nadále významnou součástí dopravy, cílem každé udržitelné strategie rozvoje měst by měla být snaha nalézt cestu podpory využívání alternativních způsobů dopravy, tj. veřejné dopravy, cyklistiky a pěší dopravy.

V městském prostředí má na zhoršování kvality životního prostředí podíl především prudký rozvoj automobilismu v posledním desetiletí. Rostoucí počet automobilů a intenzita provozu mají za následek zvyšování zátěže životního prostředí. Následky jsou zřejmé: od zhoršování zdravotního stavu městských populací až po prosté znepríjemnění života nemotorizovaných obyvatel měst. Jednou z příčin tohoto neradostného stavu je dlouhodobá jednostranná orientace dopravních politik měst na podporu individuální automobilové dopravy. Ve státech západní části Evropy (ale i ve vyspělých státech ostatních kontinentů) existují města, která se cíleně snaží zamezit neoprávněnému zvýhodňování automobilové dopravy a více pozornosti věnovat ostatním druhům dopravy (Kurfürst 2002). Do této skupiny je řazena i cyklistická doprava. Integrace cyklistické dopravy do celkového dopravního systému se stává důležitým úkolem naší doby.

Je zřejmé, že prioritou při formulování politik měst a obcí by měla být primárně podpora pěší a sekundárně cyklistické dopravy. V současném pojmání dopravního systému je tomu právě naopak: prioritou je co nejpohodlnější a nejrychlejší motorová doprava. To souvisí s konceptem udržitelného rozvoje.

Udržitelný rozvoj je novým rámcem strategie civilizačního rozvoje. Vychází z klasické a široce přijaté definice Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z r. 1987, která považuje rozvoj za udržitelný tehdy, naplní-li se potřeby současné generace, aniž by se ohrozily možnosti naplnit potřeby generací příštích.

Rozsah této práce obsahuje postup při tvorbě generelu až do fáze návržení uživatelsky optimální sítě cyklistických tras vyžadující komplexní pohled na problematiku a dané území, který je příznačný právě pro geografii. Následné technické podmínky a řešení, dopravně-stavební návrhy a projekty jsou již přenechány dopravním inženýrům, kteří jsou pro tuto fázi kompetentnějšími než geografové. Při tvorbě generelu by tedy mělo být postupováno v interdisciplinární spolupráci pro dosažení optimálního výsledku.

## 2.2. ZÁKLADNÍ POJMY

Terminologií týkajících se cyklistické dopravy existuje v Česku několik. Nejčastěji používanou je terminologie CDV (Heinrich a Martinek 2007), která se jen minimálně liší od verze Komise Magistrátu hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu (viz níže). Základní pojmy použité v této práci tedy vychází z terminologie Komise MHMP:

**Bike and ride (B+P)** je služba, která vznikla po vzoru záchytných parkovišť P+R. Cyklista si na hlídaném parkovišti může uschovat kolo a ve své cestě dále pokračovat veřejnou dopravou.

**Cyklistická stezka (cyklostezka)** je stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkářům apod., případně i chodcům. Vyznačení v terénu je provedeno svislým a v některých případech i vodorovným dopravním značením. Může to být společná stezka pro cyklisty a chodce, stezka s odděleným provozem cyklistů a chodců nebo samostatná stezka pro cyklisty.

**Cyklistická trasa (cyklotrasa)** je komunikace vhodná pro jízdu na jízdním kole. Vede především po komunikacích s minimálním nebo žádným automobilovým provozem. Vyznačení v terénu je provedeno svislým (výjimečně vodorovným) dopravním značením.

**Doporučená cyklotrasa** je komunikace vhodná pro jízdu na jízdním kole. Vedena je především po komunikacích s minimálním nebo žádným automobilovým provozem. Úseky doporučených nebo prověřovaných tras vedené mimo zpevněné komunikace mohou vyžadovat zvládnutí techniky jízdy, případně vhodný typ kola. Vyznačení v terénu není provedeno.

**Greenways (Zelené stezky)** jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci (Mourek 2003). Jejich užitek se projevuje zejména v oblasti ochrany životního prostředí a zachování kulturního dědictví, zlepšení možností pro dopravu, turistiku a rekreaci, jsou také výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů

**Park and ride (P+R)** Systém „zaparkuj a jed“ využívá záchytných parkovišť na okrajích města umístěných v blízkosti významných terminálů městské veřejné dopravy. Řidič zaparkuje automobil na okraji města a dále využívá veřejnou dopravu.



**Hierarchie cyklotras** – Cyklistická komunikační síť má podobně jako silniční síť určitou hierarchii. Základní dělení tras je následující:

- **Dálková cyklistická trasa** – komunikace 1. třídy. Tvoří základní síť ČR, jejíž součástí jsou i nadnárodní trasy. Spojuje nejdůležitější lokality. Na území hl.m. Prahy je nazývána **páteřní** (označení A (Praha) + jedno či dvoumístné číslo - např. A2 či A16).
- **Regionální cyklistická trasa** – tato úroveň zajišťuje základní pokrytí území. Většinou se jedná o nejnižší uvažovanou úroveň při tvorbě územního plánu. V pražském systému nese označení **základní** (označení A + trojmístné číslo - např. A326, A121 apod.).
- **Místní cyklistická trasa** – tvoří obvykle doplněk regionální sítě. Často vzniká z popudu místních občanů či sdružení. Názvosloví používané na území hl.m. Prahy ji označuje jako **doplňkovou** (označení A + čtyřmístné číslo; číslo pouze pro databázi, není značeno v terénu).

### 3. PRAMENY A DATA

#### 3.1. DISKUSE DOSTUPNÝCH PRAMENŮ

Téma cyklistické dopravy jako rovnocenného dopravního prostředku ve městské dopravě je poměrně nové. Tomuto faktu odpovídá i nedostatek odborné literatury a pramenů pojednávajících o cyklistické problematice. Vydané publikace se týkají především technického řešení, o sociálně-geografických vlivech a podmínkách se zmiňují pouze marginálně. Pramenů s obecnější problematikou udržitelné dopravy ve městech existuje více, cyklistice zde bývá věnována přibližně jedna kapitola.

#### **Generely**

Pro tuto práci by bylo nejvhodnější studium již vyhotovených generelů jiných oblastí. Zde však vyvstává jiný problém a sice dostupnost těchto generelů. Důvod pravděpodobně tkví v přenesení plánovací a projekční činnosti z občanských sdružení a lokálních hnutí do soukromého podnikatelského sektoru, kde je kladen důraz na autorská práva. Podobný postoj mají i jednotlivé Městské části (dále MČ), které generel objednávají. Z uvedených důvodů bylo umožněno prostudovat pouze 2 z existujících pražských generelů.

*Generel cyklostezek a cyklotras na území MČ Praha 13* (2003). Jedná se v podstatě o inženýrskou studii, kde jsou řešeny především technické parametry a podmínky. Značná část díla je věnována tzv. Greenways Praha - Wien.

*Generel cyklotras MČ Praha-Zličín* preferuje díky geografické poloze území nástupní funkci lokality na mimopražské trasy, méně řeší interní dopravně-obslužnou funkci tras.

Podle koordinátora pro cyklistickou dopravu Prahy ing. Pavla Poláka jsou nyní vyhotovovány generely v těchto MČ: Praha – Suchdol, Praha-Kbely, Praha-Satalice, Praha 12, Praha 11, Praha- Kopanina, Praha 5 a Praha 6.

Nižší formou generelu jsou např. tzv. *Studie rozvoje cyklotras*. Takovými disponuje MČ Praha 1 i MČ Praha 7. I přes absenci hlubšího studia území jsou dobře koncepčně pojaty a tvoří dobrý základ pro plánování nové sítě tras.

#### **Koncepční a technické publikace**

Publikace technického typu vydává brněnské Centrum dopravního výzkumu (dále CDV), mezi ně patří např. *Jak zklidnit dopravu v obcích* (2004) nebo *Moderní úpravy komunikací ve městech a obcích* (2006). Pro Ministerstvo dopravy ČR zpracovala liberecká firma EDIP *Návrhy komunikací pro cyklisty* (2006).

Významným koncepčním materiálem zabývajícím se rozvojem cyklistiky obecně je *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky* (dále Strategie) schválená vládou v roce 2004.

### **Zahraniční publikace**

V západních zemích EU je cyklistická doprava na řádově vyšší úrovni než v Česku. Proto jsou zahraniční zdroje a informace významnou pomocí pro rozvoj našich sítí cyklotras. Mezi často citované patří publikace Evropské komise *Cycling: the way ahead for towns and cities?* Dalšími jsou: *Best practice to promote cycling and walking* (1998), *Adonis (Analysis and development of new insights into substitution of short car trips by cycling and walking* či německá práce *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (1995). Ministerstvo dopravy ČR doporučuje studium jiných národních plánů, které byly zároveň vzorem pro Strategii: především *Neue Richtlinie für den Radverkehr in Österreich* (1999) nebo strategii Velké Británie *The National Cycle Network* (1997).

Evropská cyklistická federace (ECF) vydává stanoviska a výtahy z výzkumných studií v materiálech *Bicycle Research Report Eurocities* (sdružující města z celé Evropy), ročenku a informační materiály. Členy organizace jsou města Praha a Brno, přidruženým členem je Ostrava.

### **Internetové prameny**

Vzhledem k aktuálnosti tématu je nejdostupnějším zdrojem informací internet. Odborné geografické časopisy (např. *Journal of Transport*) se zabývají spíše trvale udržitelným rozvojem v dopravě. Internetových stránek o cyklistické dopravě je značné množství, spolehlivost pramenů je však v některých případech diskutabilní.

Rozvoji cyklotras se věnují servery *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR* (elektronická verze kromě strategie samé se věnuje i jejímu průběžnému vývoji a naplňování; <http://www.cyklostrategie.cz>) a *Dopravní politika ČR na léta 2005 – 2013* (<http://www.mdcr.cz/NR/>). Z Evropských je to *EEA: Na cestě k nové společné dopravní politice* - studie Evropské agentury životního prostředí ([http://reports.eea.europa.eu/eea\\_report\\_2007\\_1/](http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2007_1/)) a informační servis evropské místní dopravy *ELTIS* ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)).

Internetovou stránku má také Evropská cyklistická federace ([www.ecf.com](http://www.ecf.com))

### **Mapová díla**

Základní orientační pomůckou pro pražské cyklisty je cyklomapa *Praha a okolí* (1:50 000) vydaná Magistrátem hlavního města Prahy (dále MHMP) v roce 2006. Mezi internetovými mapami je významná pravidelně MHMP aktualizovaná *Dynamická mapa cyklostezek a cyklotras* (<http://doprava.praha-mesto.cz/>). Na republikové úrovni to jsou *Cyklomapa České republiky on-line*

(<http://www.nakole.cz/regiony/mapa.php3>), *Cyklotrasy v ČR* na on-line mapě portálu Cykloserver. (<http://www.cykloserver.cz/CykloServer/>) a nakonec *Cykloturistická mapa ČR* na serveru iDnes.cz (<http://mapy.idnes.cz/cykloturistika>).

### 3.2. ZDROJE DAT

Generel je základní a úplný plán sítě cyklistické dopravy daného území (Dekoster a Schoellaert 1999). Vzhledem k faktu, že se jedná o plán, je nutné řešit danou oblast ve výhledu do budoucna a tedy zajistit nejaktuálnější možná data pro optimální fungování navrhovaného systému. Data byla získávána ze tří okruhů zdrojů, jmenovitě od Českého statistického úřadu (dále ČSÚ), veřejných institucí Městské části Praha 11 (dále MČ Praha 11) a ze šetření mezi občany, především mezi cyklistickou komunitou.

- ČSÚ: data o obyvatelstvu – počet obyvatel za sčítací obvody (SO) z censu 2001 a data o soukromých právních subjektech<sup>1</sup>
- MČ Praha 11: data týkající se zdrojů a cílů, získaná z internetových zdrojů této MČ a dotazováním na odborech městské části; Odbor školství a kultury - počet škol a žáků, kulturní subjekty; Odbor územního rozvoje - plánovaná výstavba domů, obchodních center a další rozvojové směry; Odbor životního prostředí - počet a lokace veřejných hřišť a sportovišť, počet sportovních subjektů; Odbor sociálních věcí a zdravotnictví - počet zdravotnických zařízení sociálních subjektů; Odbor dopravy - dopravní vytížení stanic metra a dopravní vytížení komunikací.
- Šetření dotazováním mezi občany, především cyklistickou veřejností: využívání současné trasy, neoficiální využívané trasy, zájmy cyklistů atd.

---

<sup>1</sup> výpis z Rejstříku ekonomických subjektů, 2007

## 4. METODIKA

### 4.1. CHARAKTERISTIKA A EFEKT (FUNKCE) CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Většina lidských aktivit se dnes stále více odehrává mimo domov. Vypadá to, že vzdálenosti do cíle nejsou žádnou překážkou. Nicméně je možno konstatovat, že většina uskutečňovaných cest je na krátkou vzdálenost. Dill (2003) uvádí, že většina cest se koná v rámci jednoho města nebo obce takovým způsobem, že 60 až 90 % cest nepřekročí vzdálenost do 6 nebo 7 kilometrů. Cyklistika nebo chůze jsou dnes nejpoužívanějšími druhy dopravy v mnoha evropských obcích (Barros 2005). Lze předpokládat, že výše uvedená fakta budou platit i v daleké budoucnosti.

V dnešní rychle se vyvíjející společnosti představuje jízdní kolo ve městech pružný dopravní prostředek – podle Dekostera a Schoellaerta (1999) cyklistická doprava ve městě udržuje pohyb a snižuje dopravní zácpy. Je tedy důležité zajistit místo pro cyklisty v celém dopravním systému a provozu. Na tato fakta je nutné soustředit pozornost všech městských i státních projektantů, kteří by tak zajistili, aby se většina cest v blízkém okolí a v přijatelném okruhu mohla uskutečnit i na kole. Diskutovaný problém je třeba řešit také v úrovni dopravního plánování, kde by cyklistika měla být považována za rovnocenný dopravní prostředek co do hodnoty i funkčnosti. Zejména ve vyspělých zemích je zvýšený zájem o problematiku cyklistické přepravy, která se již delší dobu promítá např. do dopravních projektů či územního plánování (např. Schrammel a Robatch 1999). Zde je významným faktorem samozřejmě příznivá konfigurace terénu (například v Nizozemsku, Dánsku, Finsku, ale i většině Německa) a klimatické podmínky bez extrémních výkyvů (léta nejsou tak teplá a suchá jako v Česku, ale naopak jsou zde značně teplejší zimy, v nižších polohách prakticky po celý rok bez sněhu), což vede k rovnoměrnému využívání jízdních kol během všech čtyř ročních období. Ale i na příkladu města Bernu, který má podobné výškopisné podmínky jako Praha, můžeme vidět pokročilou úroveň ve využití cyklistické dopravy (14 % z celkového objemu dojížděky za práci tvoří cyklisté, Barros 2005)

Cyklistická doprava je tedy nedílnou, i když v případě Česka zatím často opomíjenou součástí celého dopravního systému. Při vybudování funkční sítě cyklotras v zásadě existují podle Strategie minimálně čtyři dopady tohoto efektu:

- **Zvýšená mobilita/akcesibilita obyvatelstva**

Nové stezky přispívají k většímu využívání jízdního kola při každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci volného času. Nepochybná výhoda cyklistů spočívá i v plynulosti tohoto typu dopravy, nehrozí zde dopravní kolapsy a zácpy, na minimum je snížen i problém s hledáním parkovacího místa.

- **Rozvoj cykloturistiky**

Trh cykloturistiky přináší rozvoj cestovního ruchu, zmírnění stresu z narůstající rychlosti životního tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků (Kalabus 2006). Podpora cyklistiky zajistí i pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky. Atraktivní cykloturistická nabídka prohlubuje zájem o jednotlivé regiony Česka.

- **Podpora zdravého životního stylu**

Půlhodina jízdy na kole každý den je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je totiž právě jedním z hlavních rizikových faktorů vzniku srdečně-cévních nemocí. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností shrnují Bureš a Horáček (2003) následovně: 50% snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný efekt jako nekuřáctví), 50% snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50% snížení rizika obezity, 30% snížení rizika hypertenze.

- **Snížení zátěže na životní prostředí**

Bezpečná a funkční síť cyklotras přiláká, jak uvádí Dill (2003) či Kurfürst (2002) nové cyklisty, což může mít následný příznivý dopad na naše životní prostředí. Znečištění životního prostředí při provozu kola je oproti provozu automobilu o několik řádů nižší. Znečištění plyny individuální automobilovou dopravou nebezpečně vzrostlo, zejména od 90.let (u stacionárních zdrojů naopak pokleslo). Významný je také podíl cyklistické dopravy na nepřímém snížení hluku v území. Zda „noví cyklisté“ přibývají více na úkor individuální automobilové dopravy nebo veřejné hromadné dopravy je často diskutovaným tématem. Podle Poláka je tento poměr zhruba 7:3 ve prospěch veřejné dopravy.

## 4.2. SITUACE V ČESKU A V PRAZE

Na obecné úrovni lze konstatovat, že vyšší intenzita využívání kola jako dopravního prostředku má větší tradici ve fyzicko-geograficky příznivých oblastech, především nížinách. Jižní Morava, Polabí, ale i českobudějovická pánev dlouhodobě zaznamenávají vyšší intenzitu cyklistické přepravy. Vzhledem k tématu této práce byla studována situace v ostatních krajských městech. Ve srovnání existující infrastruktury co do počtu kilometrů (poměrného) i kvality cyklistické sítě (povrchy, bezpečné křížení s ostatní přepravou) Praha zaostává. Naopak města s příkladně rozvinutou a stále se rozvíjející sítí cyklotras lze řadit Pardubice či Olomouc. Dobrou sítí cyklotras disponují i další krajská města (Plzeň, Ústí nad Labem, Brno).

Situace v Praze není dána pouze nevhodnou konfigurací terénu, ale i slabou politickou vůlí téma řešit. Rozvoj cyklistiky v ČR je bohužel často především politickým tématem, v Praze toto platí dvojnásob. Pozitivním faktem je zřízení Komise Magistrátu hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu (dále Komise) v lednu 2007 Magistrátem hl. m. Prahy samým. Tvoří ji zástupci zastupitelstva, magistrátu, dopravního podniku hl.m. Prahy, ROPIDu, občanských sdružení a cyklistické veřejnosti. V jejím čele stojí koordinátor (viz výše). Komise se zabývá koncepčním a kontinuálním řešením rozvoje cyklotras. Od zřízení Komise nabírá rozvoj cyklistické sítě nebývalé dynamiky. Přesto je dnes v Praze evidováno pouze 113 km cyklotras. Pro základní síť je přitom plánováno 450 km. I to se odráží na nízkém podílu cyklistů na celkovém přepravním objemu. Podle ČSÚ (2001) je to 0,5 %. Od posledního censu podíl sice mírně narostl (dnes odhadováno 1 – 1,5 %), stále se však pohybuje na hranici statistické chyby. Zajímavostí je vyšší podíl v severovýchodní okrajové části Prahy, již v roce 2001 činil 2,5 % (ČSÚ).

Generely cyklotras pro Prahu (Praha 4, Praha 13 a Praha – Libuš) i širší okolí se zabývají především technickým řešením daného projektu. Zcela nebo částečně je opomenuta sociálně-geografická analýza území, zdrojů a cílů potencionální cyklistické dopravy. Tento fakt lze klasifikovat jako nedostatek, který předurčuje nízkou kvalitu zbudovaných cyklotras, jejich často nesmyslné vedení a nenapojení na celý dopravní systém a z toho plynoucí malé využití. S podporou Komise se v poslední době konečně prosazuje trend podrobné analýzy území při tvorbě generelů. Smyslem této práce je tento trend podpořit, navrhnout možný způsob sociálně-geografické analýzy území pro cyklistické zdroje a cíle a následně ji provést na příkladě Prahy 11.

#### 4.3. VŠEOBECNÉ ZÁSADY NAVRHOVÁNÍ SÍTĚ TRAS

V souboru podmínek rychlého a úspěšného rozvoje cyklistické dopravy ve městech je jednoznačně prioritou cyklistická síť, která zprostředkovává jednotlivé dopravní vztahy. Marginálně vnímaný význam cyklistické dopravy souvisí s budováním cyklistických tras vedoucích samoučelně ve zbytkových prostorech. V tomto směru je vyzdvižen význam územního plánování jako prevence podobných příkladů. Základní podmínkou zvýšené poptávky po cyklistické dopravě je dopravní nabídka (Jedlička a kol. 2006), podobně jako u hromadné či individuální automobilové dopravy, tj. že cyklisté začnou jízdní kolo ve větší míře využívat především tehdy, až budou mít pro jízdu vhodné předpoklady, zejména vhodné cyklistické trasy tvořící funkční a bezpečnou cyklistickou síť.

Bartoš a kol. (2006) uvádí, že je jednou z významných podmínek příznivého rozvoje cyklistické dopravy v Česku účelné rozmístění a výstavba cyklistických tras v souladu

s komunikačním systémem ostatních druhů dopravy v území a podle zájmů obyvatelstva o cyklistickou dopravu na podkladě zhodnocení současného stavu a zhodnocením dalších podmínek jejího rozvoje (analýzou území, analýzou zdrojů a cílů, zjištěním potencionální poptávky sociologickým průzkumem apod.).

Cyklistická doprava by měla v rámci dopravního systému vytvářet návazný a ucelený subsystém, neoddělitelný od ostatních dopravních oborů ani od celkového urbanistického pojetí rozvoje řešeného území.

Správnost polohy cyklistické sítě, logika jejího vedení a návrhové parametry by měly být postavené na generelu cyklistické dopravy daného území a také v souladu s územně plánovací dokumentací. Aby cyklistická infrastruktura vedla k růstu využití jízdního kola a byla využívána, musí být souvislá, přímá, atraktivní, bezpečná a komfortní (Jedlička a kol. 2006).

#### 4.4. TVORBA GENERELU

Metodika tvorby generelu využitá v této práci byla vypracována na základě metodik Ministerstva dopravy ČR (Bartoš a kol., 2006), Centra dopravního výzkumu (Jedlička a kol., 2006) a vlastní zkušenosti autora s touto problematikou. Důraz je kladen na sociálně-geografickou oblast zpracovávaného území.

Postup lze shrnout do následujících bodů:

- vymezení území
- analýza současného stavu cyklotras – využívání (frekvence),  
popř. infrastruktura – stav a kritika, nehodovost
- analýza území
  - funkce a typ území, postavení území v širších souvislostech (dopravní, funkční)
  - koncentrace obyvatel
  - vymezení cílů a zdrojů
- určení hlavních směrů potencionální cyklistické dopravy na základě analýzy
- návrh sítě tras a promítnutí na komunikační síť
- návrhy úprav, stavební a územní řízení



## **Problematika vymezení území**

Řešené území zpravidla zahrnuje obec, region nebo kraj. Návrhy v řešeném území mají být v souladu s návrhy okolních oblastí a mají být propojeny s funkčně vyššími sítěmi cyklistické dopravy.

### **Analýza současného stavu cyklotras**

Prvním krokem je analýza a dokumentace současné úrovně rozvoje cyklistické dopravy, zhodnocení stávající cyklistické infrastruktury a její využívání, popřípadě vytipování nehodových a jinak problémových míst, resp. úseků.

Současný stav využívání cyklistické dopravy se zjišťuje dopravním průzkumem<sup>2</sup>, popřípadě anketou mezi obyvateli, která je také, při vhodné formulaci otázek, vhodným podkladem pro vytvoření obrazu návrhu základní sítě tras.

Provede se vyhodnocení nehodovosti daného území se zřetelem na cyklistickou dopravu.

Provede se zmapování existující sítě cyklotras. Ta má být při navrhování nové sítě co nejvíce využita.

### **Analýza území**

#### *Funkce a typ území*

Určení převažující funkce daného území (rekreační, rezidenční apod.), popřípadě jeho částí. Funkce zásadním způsobem ovlivňuje následnou analýzu zdrojů a cílů. Důležité je také hledisko času - některé funkce nabývají na významu, jiné jsou naopak potlačovány.

#### *Postavení území v souvislostech*

Šetření postavení zkoumané oblasti ve vyšší řádové jednotce dopravní sítě, s důrazem na individuální dopravu osob.

#### *Koncentrace obyvatel*

Obytné oblasti jsou hlavním zdrojem pro cyklistickou dopravu. Proto je nezbytné, aby místa s velkou koncentrací obyvatel ležela přímo na plánovaných dopravních liniích. Vzdálenost nejbližší cyklotrasy od vlastního bydliště je často rozhodujícím faktorem pro využití

---

<sup>2</sup> profilové sčítání, sčítání odstavených jízdních kol, směrový dopravní průzkum – dotazováním

dané cyklotrasy. Zpracování co nejpřesnější analýzy koncentrace obyvatel<sup>3</sup> může značně zvýšit potenciaální efektivitu budované sítě cyklotras.

#### *Vymezení cílů a zdrojů*

Stávající i budoucí zdroje a cíle cyklistické dopravy jsou oblasti či zařízení, které jsou pro cestu na jízdním kole atraktivní. Jsou to školy, terminály veřejné dopravy, průmyslové a obchodní oblasti, sportovní a kulturní zařízení, veřejné instituce apod. Místa napojení regionálních tras jsou rovněž významným zdrojem i cílem cyklistické dopravy.

V řešení území je třeba identifikovat bariéry a přirozené vodící linie<sup>4</sup>, které budou mít zásadní význam pro podobu budoucí sítě cyklotras.

#### *Určení hlavních směrů potenciaální cyklistické dopravy*

Ideální přímočará spojení jednotlivých zdrojů a cílů představují hlavní směry poptávky cyklistické dopravy.

Význam směrů poptávky může být potvrzen výsledky ankety mezi obyvateli. Podobně je možno odvodit i priority výstavby.

#### *Návrh sítě tras a promítnutí na komunikační síť*

Hlavní směry poptávky jsou promítnuty na stávající a navrhované komunikace podle platného územního plánu. Zohledňují se přitom bariéry a přirozené vodící linie (viz výše), problémová místa existující cyklistické trasy a její homogenita. Těsně sousedící směry poptávky je možné především v zastavěném území sdružovat.

Orientační vzájemná vzdálenost základních tras v zastavěném území by měla být 500 až 1000 m, vzdálenost doplňkových tras se uvažuje 200 až 500 m (Bartoš a kol. 2006).

#### *Návrhy úprav, stavební a územní řízení*

Posouzením prostorových možností, při zohlednění současného stavu cyklistické infrastruktury a uplatnění základních pravidel tedy vznikne návrh sítě cyklistických tras. Ten se rozčlení na stavební a organizační opatření potřebná k realizaci. Návrh sítě cyklistických tras se projednává se zástupci státní správy a místní samosprávy. Projednaný návrh se stane územně plánovacím podkladem doplňujícím územní plán.

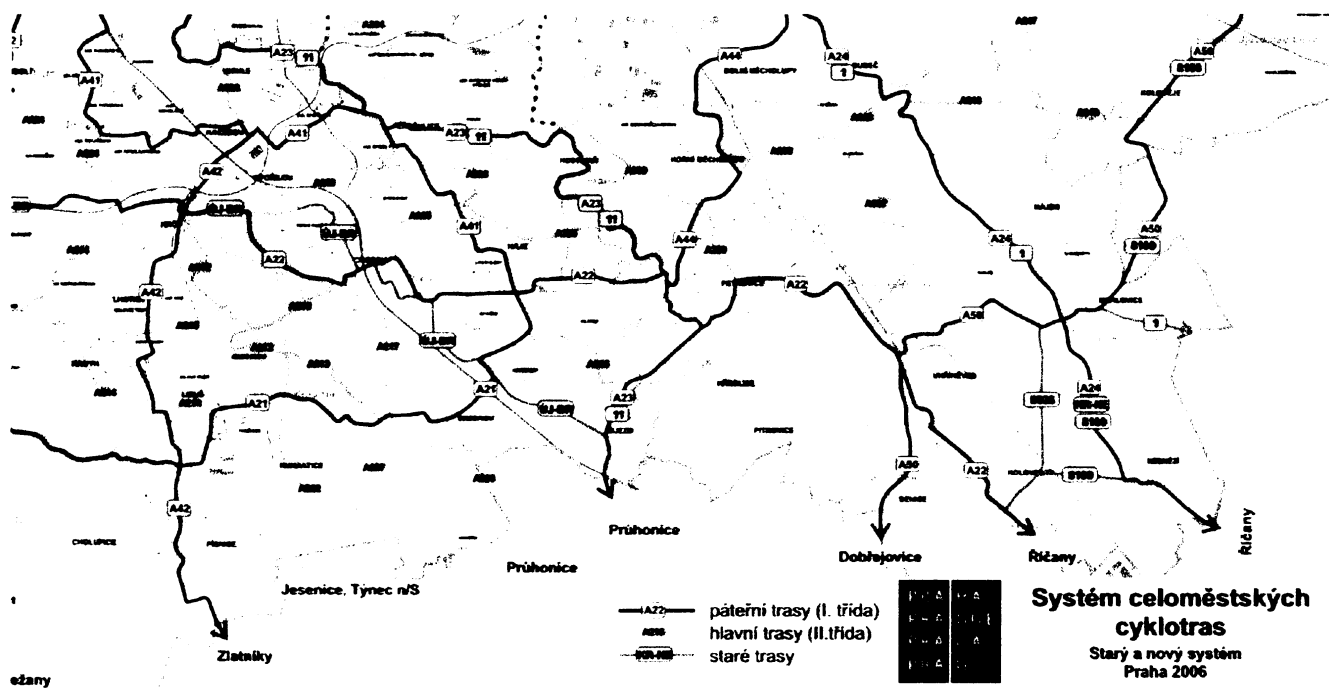
---

<sup>3</sup> v ideálním případě počet obyvatel za jednotlivé domy a následně zobrazení do podrobné mapy hustoty zalidnění

<sup>4</sup> vodní toky, železniční tratě, komunikace vyšších tříd apod.

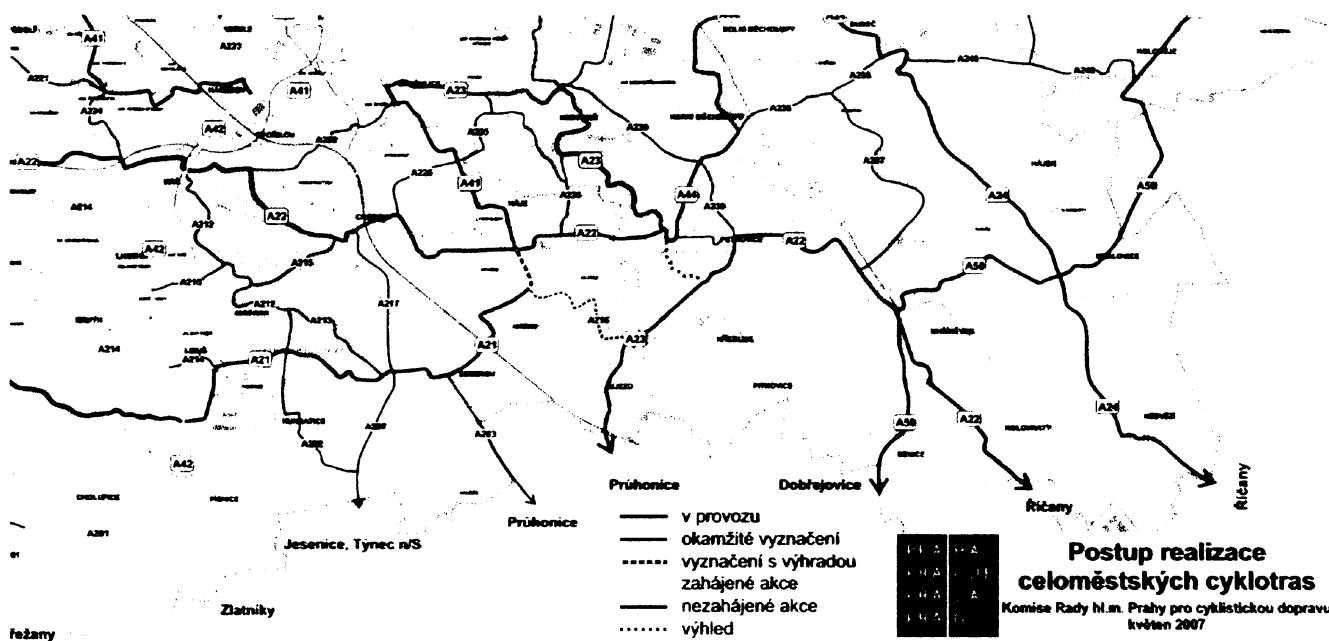


Mapa č. 2:



Zdroj: MHMP, Komise pro cyklistickou dopravu

Mapa č. 3:



Zdroj: MHMP, Komise pro cyklistickou dopravu

## 5.1. SOUČASNÝ STAV CYKLOTRAS

Dnes existuje pouze jediná kontinuální cyklotrasa na území MČ Praha 11 nesoucí označení ÚJ-BR.<sup>6</sup> Na území MČ Praha 11 prochází v úseku Roztyly – Kateřinky (viz Mapa č. 4). Intenzita využití této trasy je minimální. Problém pravděpodobně tkví především v jejím trasování. Nesplňuje funkce obslužnou ani rekreační. Po obslužné stránce se trasa vyhýbá lokalitám s vyšší hustotou zalidnění, a dále školám, větším pracovištím či veřejným institucím. Pozitivní je vedení přes stanice metra<sup>7</sup>, které zlepšuje využití nejen obslužné, ale i rekreační.<sup>8</sup> Zároveň však trasa z větší části kopíruje dálnici D1, která rekreační hodnotu snižuje na minimum. Rekreačně hodnotný celek na trase je Michelský les, pro cestu do něj však trasa ÚJ-BR není příliš využívána, neboť se jedná o jednu z nejdelších variant, jak se ze sídlišť Prahy 11 do této lokality dostat. Cyklistická infrastruktura není taktéž na dobré úrovni, za zmínku stojí dvojce schody ležící na trase v oblasti Opatova.

Dále existuje na MČ Praha 11 několik krátkých tras buď navazujících na trasu ÚJ-BR<sup>9</sup>, nebo samostatně ležících<sup>10</sup> (viz Mapa č. 4). Tyto trasy však končí buď na hranici katastru, nebo zcela náhle bez hlubších důvodů. Jejich délka však nepřesahuje stovky metrů a z hlediska dopravní obslužnosti obyvatel mají malý význam. Jsou propojeny několika doporučenými cyklotrasami.

Současný komplexní<sup>11</sup> stav cyklistické sítě MČ Praha 11 lze hodnotit jako nedostatečný. Trasy sice částečně navazují na celoměstskou páteřní síť a důležité dopravní body, především stanice metra, ale interně nepropojují hlavní centra koncentrace obyvatel a koncentrace společenského dění. Síť zároveň není bezpečná a dostatečně oddělená od rušných komunikací. Stav infrastruktury, především povrchu, je často problematický.

---

<sup>6</sup> cyklistická trasa spojující Braník a Újezd

<sup>7</sup> linka C – stanice Roztyly, Chodov, Opatov

<sup>8</sup> nástupní lokalita pro cykloturisty z centrální Prahy

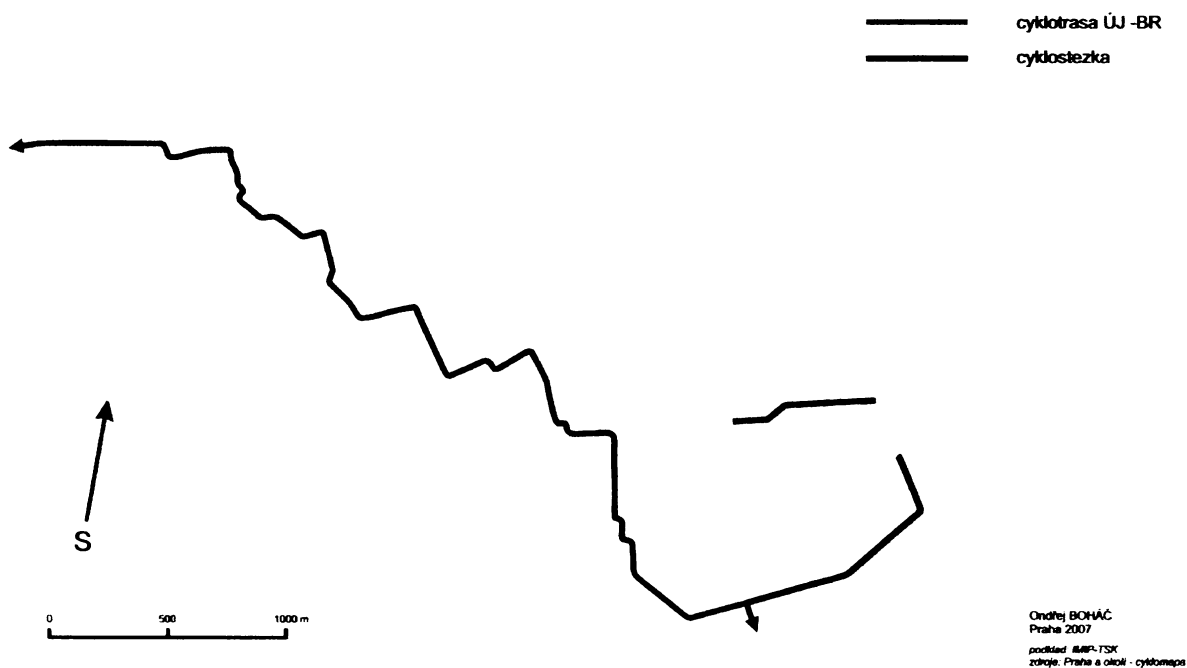
<sup>9</sup> Horní Kateřinky

<sup>10</sup> oblast Centrálního parku a Chodovské tvrze

<sup>11</sup> tedy všechny cyklistické trasy včetně doporučených

Mapa č. 4:

## CYKLOTRASY A CYKLOSTEZKY MČ Praha 11- současný stav



Uvedená situace tedy nenapomáhá zvyšování podílu cyklistů na přepravním objemu a brzdí možnosti rozvoje enviromentálně šetrné dopravy a jejich následných pozitivních dopadů (viz výše uvedené dopady) této části hlavního města.

### 5.2. ANALÝZA ÚZEMÍ

#### Funkce a typ území

Je zřejmé, že funkce území MČ Praha 11, vzhledem k převládajícímu charakteru zástavby, je především rezidenční. Rekreačními lokalitami jsou lesy a parky po obvodu této MČ, které však leží mimo její katastrální území. Podél dálnice D1 však vznikají rozsáhlé areály s komerční funkcí. Ty jsou podrobněji analyzovány níže.

## **Postavení území v souvislostech**

MČ Praha 11 není jen významným zdrojem přepravního objemu sama o sobě. Jedná se zároveň o významnou sběrnou oblast pro suburbanizační JV zázemí hl.m. Prahy. Jako dvě hlavní dopravní tepny směrem do centra lze označit dálnici D1 a linku metra C.

## **Koncentrace obyvatel**

Jak bylo již uvedeno výše, co nejpřesněji zjištěná hustota zalidnění a lokalizace cyklotras jí následně přizpůsobená zvyšuje značně pravděpodobnost intenzivnějšího využívání budované trasy. Přesné údaje<sup>12</sup> však jsou vyhrazeny pouze pro potřebu státní správy, naopak data za ZSJ v porovnání s velikostí území poskytují příliš hrubé hodnocení. Pro tuto práci tak byla vybrána úroveň tzv. Sčítacích obvodů (SO) ČSÚ. Jejich počet se však neustále mění<sup>13</sup> pravděpodobně podle aktuální výstavby. Nejaktuálnější data však pocházejí z roku 2001 a proto bylo nutno tabulkové soubory upravit podle pokynů ČSÚ.

Nejvyšší pravděpodobnost užití jízdního kola jako dopravního prostředku je z objektivních důvodů u populace ve věku 15-60 let. Proto byla koncentrace obyvatel počítána jako hustota zalidnění ekonomicky aktivních. Je pravdou, že od posledního censusu uběhlo již 6 let, ale aktuálnější data nejsou k dispozici. V současné době není v plánu masivní bytová výstavba, která by zásadním způsobem ovlivnila současné demografické rozložení.

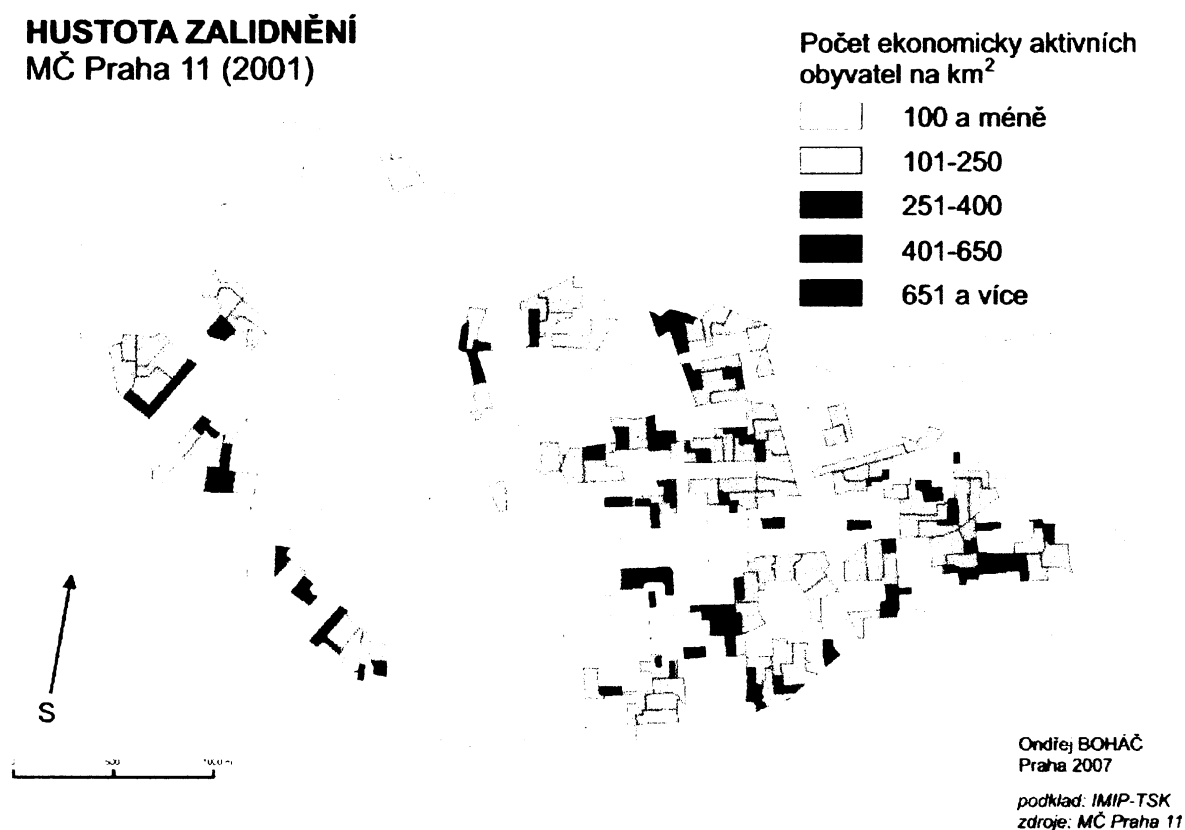
Nejvyšších hustot zalidnění EAO dosahují samozřejmě lokality velkých sídlišť (viz Mapa č. 6). Na Jižním Městě I je to zejména pás na jih od ulice Opatovské táhnoucí se od Mílíčova po sídliště Opatov včetně. Dále oblast kolem ulice Ke Kateřinkám, Litochleby a pás na jih od ulice Mírového hnutí od ulice Benkovy po Boháčovu. V části Jižní Město II. je to pás podél Kunratického lesa mezi náměstími Jírovcovým a Pošepného.

---

<sup>12</sup> tj. počet obyvatel za jednotlivé domy

<sup>13</sup> 275 v roce 2001, 294 v roce 2007

Mapa č. 5:



### Vymezení cílů a zdrojů

Pro správné vymezení cílů a zdrojů cyklistické dopravy nestačí jen podrobné zmapování současných cílů, ale je třeba se zabývat i plánovanými rozvojovými oblastmi. Hladinu významnosti jednotlivých zdrojů a cílů lze kategorizovat dvojím způsobem. Podle intenzity návštěvnosti (využívání) a podle velikosti daného subjektu (či jejich koncentrace v jedné lokalitě). Mezi nejdůležitější byly zařazeny cíle s denní dojížděnkou, tedy školy, zaměstnání (pracoviště) a dopravní uzly významné pro cyklistickou dopravu (stanice metra, místa napojení páteřních tras). Dále pak lokality spojené se sportem, kulturou a volným časem, zdravotnictví a sociální instituce, veřejné instituce, úřady, služby a externí cíle. Pokud v případě veřejných institucí a jim podobných dochází ke zdvojení cíle<sup>14</sup>, je tento cíl počítán jako jeden subjekt, a to podle své funkce.

<sup>14</sup> zaměstnání a zároveň služby



## Školy

Mezi potenciální cíle lze počítat učiliště, školy základní, střední, vyšší a vysoké. U mateřských škol a jeslí není předpoklad samostatné dopravy žáků. Školy byly seřazeny podle velikosti<sup>15</sup> a rozděleny do tří kategorií (viz tabulka č.1). Subjekty s méně než 150 jedinci byly vyřazeny. Souhlasná poloha více subjektů<sup>16</sup> byla brána jako jeden velký subjekt.<sup>17</sup> Seznam škol viz Příloha č.1.

Tab. č. 1: Počet škol dle kategorií (2006)

<i>kategorie (dle počtu žáků)</i>	<i>počet</i>
650 a více	5
350-649	7
349 a méně	18

Zdroj: MČ Praha 11

## Soukromé podnikatelské subjekty

Tato skupina byla řešena na základě výpisu z obchodního rejstříku a kategorizace proběhla podle udávaného počtu zaměstnanců. Subjekty byly opět kategorizovány (3 skupiny – viz tabulka č.2) a při nižším počtu zaměstnanců než 99 byly vyřazeny. V seznamu také bylo třeba rozlišit ty subjekty, u kterých je uváděn vysoký počet zaměstnanců jen proto, že mají v MČ Praha 11 své sídlo, ale počet „reálně“ přítomných pracujících osob je řádově nižší.<sup>18</sup>

Tab. č. 2: Podnikatelské subjekty dle kategorií (2007)

<i>kategorie (dle počtu zaměstnanců)</i>	<i>počet</i>
1000 a více	7
500 - 999	7
499 a méně	13

Zdroj: ČSÚ -ARES

<sup>15</sup> počet žáků a učitelů, XII/2006

<sup>16</sup> skupina sousedících budov či více škol v jedné budově

<sup>17</sup> hodnoty byly sečteny

<sup>18</sup> např. Baumax ČR s.r.o. - 2500 zaměst.

Největší koncentrace firem se nachází v obchodně-administrativním areálu kolem stanice metra Chodov<sup>19</sup>, další oblastí je administrativní areál kolem stanice metra Roztyly a na Horních Roztylech při dálnici D1, areál na Chodovci a v neposlední řadě centrum Háje. Výhledově by měla vzrůst kapacita areálu AIG (další plánované rozšiřování JV směrem) a kapacita centra Háje, zcela nově velké centrum Opatov a také areál na J straně mezi Jažlovickou ulicí a Miličovským lesem.

### *Dopravní body*

Hlavními dopravními cíli jsou na MČ Praha 11 stanice metra. Nejvytíženější je stanice Opatov, dále pak Háje a Chodov. Řádově nižší vytíženost má stanice Roztyly. Cyklistické trasy mohou velmi dobře sloužit jako alternativa k autobusovým sběrným linkám při zřízení parkoviště B+R.

Místa napojení regionálních tras (viz mapa č. 2 a 3) :

- A22<sup>20</sup> - ve směru od centra v blízkosti křižovatky U kunratického lesa × Šustova, ve směru k Petrovicím v oblasti ulice K Miličovu
- A41<sup>21</sup> - ve směru k Záběhlicím v severním cípu Chodovce
- A21<sup>22</sup> - ve směru k Šeberovu v místě ulice Ke Kateřinkám

### *Sport*

Seznam sportovních cílů tvoří existující veřejná hřiště a sportoviště a větší sportovní kluby a oddíly. Tyto jsou často soustředěny kolem škol a kulturních domů. Významnějším mimoškolním areálem sportovišť je prostor za ulicí Výstavní směrem k Hostivařské přehradě. V územním plánu je vybudovat rozsáhlý sportovní park mezi Chodovskou tvrzí a ulicí Mírového hnutí a aquapark Vodní svět v blízkosti té samé lokality. Více viz Příloha č.3.

### *Kultura a volný čas*

Hlavními kulturními centry jsou bezpochyby kulturní domy Opatov a Klubka a kulturní centrum Zahrada, které na sebe vážou další aktivity pro volný čas. Dále pak multikino Galaxie, Chodovská vodní tvrz, DDM Jižní Město, křesťanské centrum Modletická a nově otevřené Centrum Matky Terezy. Cílem jsou i pobočky Městské knihovny (viz Příloha č.4).

---

<sup>19</sup> obchodně společenské centrum a administrativní areál AIG Lincoln

<sup>20</sup> tangenta Braník - Petrovice

<sup>21</sup> radiála Florenc - Háje

<sup>22</sup> tangenta Modřany - Háje

### *Zdravotnictví a sociální instituce*

Klasifikace zdravotnických zařízení byla rozdělena do tří skupin (viz tabulka č. 3) podle počtu subjektů (ordinací). V potaz jsou brány pouze druhé dvě. Největším střediskem je poliklinika Hviezdoslavova, dále pak Opatovská, Šustova a Tererova. U domů s pečovatelskou službou a domovu důchodců je nízká pravděpodobnost použití jízdního kola jako dopravního prostředku, proto byl u sociálních institucí brán ohled především na ty spojené s mládeží.<sup>23</sup> Ukázalo se však, že všechny významnější sídlí v blízkosti výše uvedených kulturních center či škol. Byl jim proto přikládán jen marginální význam.

Tab. č. 3: Zdravotnické objekty dle kategorií

<i>kategorie (dle počtu ordinací)</i>	<i>počet</i>
10 a více	6
5 - 9	5
méně než 5	12

Zdroj: [www.praha11.cz](http://www.praha11.cz)

### *Úřady, služby a veřejné instituce*

Ze státních institucí sídlících v MČ Praha 11 je třeba za cíle potencionální cyklistické dopravy považovat sídla České pošty. Z městských institucí úřady Městské části Praha 11, Úřad práce, Finanční úřad a Archiv hlavního města Prahy. Z církevních institucí kostely sv. Františka z Assisi, Matky Terezy a modlitebnu Donovalská. Významným potencionálním cílem se také stává OC Chodov, výhledově pak OC Milíčov.

### *Externí cíle*

Mezi významné cíle v sousedství MČ Praha 11 lze zařadit Vysokou školu ekonomickou a vysokoškolské koleje podél komunikace U kunratického lesa a dále cíle přírodní (rekreační využití): Kunratický / Michelský / Krčský les, Přírodní park Hostivař – Záběhlice<sup>24</sup>, Milíčovský les a rybníky<sup>25</sup> a dále položený Průhonický park.

### *Bariéry a vodící linie*

Viditelně největší bariérou je dálnice D1 dělící MČ Praha 11 na dvě části. Mimo linky metra tvoří spojnici pouze malá lávka pro pěší u stanice metra Chodov.

<sup>23</sup> nízkoprahové kluby apod.

<sup>24</sup> okolí Hostivařské přehradní nádrže

<sup>25</sup> přírodní park Botič – Milíčov

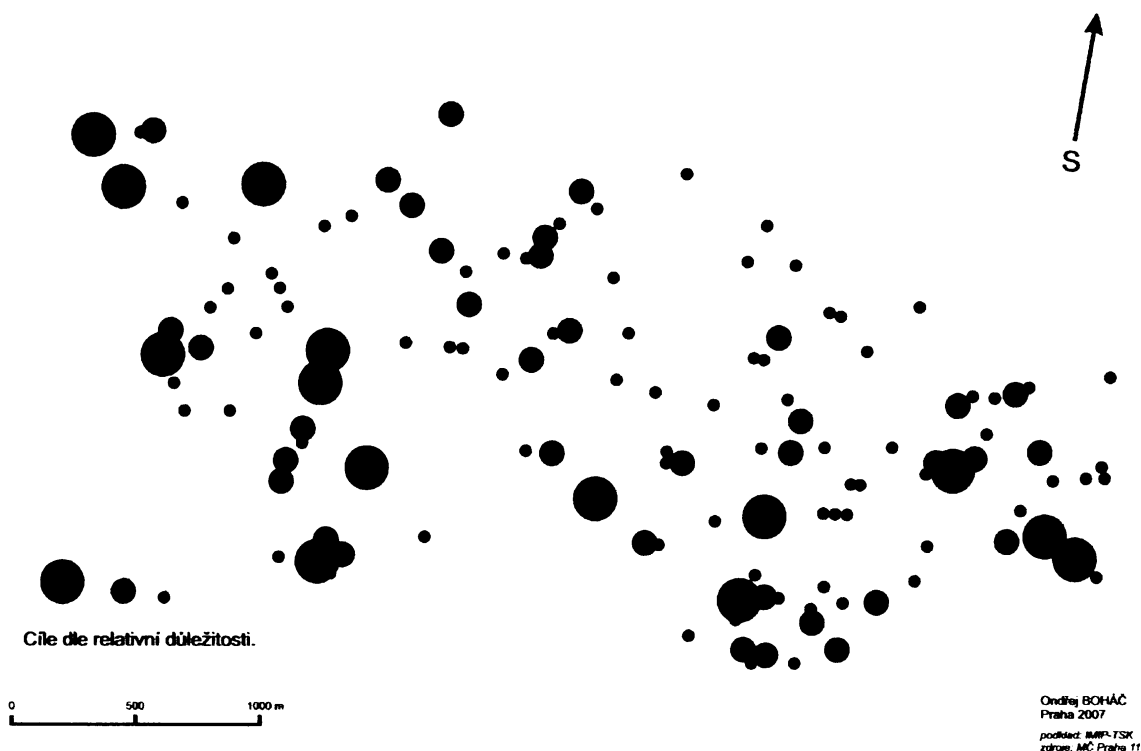
Přirozenými vodícími liniemi jsou komunikace vyšší důležitosti (Opatovská, Mírového hnutí atp.), hranice lesních celků (Michelského atp.) a také Centrální park, nepochybně budoucí osa systému cyklotras.

### 5.3. URČENÍ HLAVNÍCH SMĚRŮ POPTÁVKY CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Pro určení hlavních směrů byla vytvořena jistá syntéza souhrné mapy cílů (viz Mapa č. 6) a mapy hustoty zalidnění (viz Mapa č. 5). Vykreslení jednotlivých směrů v podrobnějším měřítku měřítku by bylo za daných podmínek velice obtížné, ale i ne příliš potřebné. Pro utvoření představy hlavních směrů poptávky dopravy by mělo být toto řešení plně postačující.

Mapa č. 6:

#### CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY MČ Praha 11(2007)



Zdroj: viz kap. 4.2

Na základě výše uvedených aspektů (podrobné mapy cílů a zdrojů, koncentrace obyvatelstva atd.) byl uspořádán návrh nové sítě cyklistických tras (generel), který bude popsán v následující kapitole.

## 6. VÝSLEDKY

### 6.1. NÁVRH SÍTĚ TRAS A PROMÍTNUTÍ NA KOMUNKAČNÍ SÍŤ

Jak bylo výše uvedeno, protínají nadřazené cyklistické trasy řešené území v několika místech ve směru západ – východ a ve směru sever – jih (viz kap. 4.2 a Mapa č. 2 a 3).

Základní koncepce této páteřní sítě by měla být respektovaná, v podrobnějším měřítku lze trasu upřesnit dle konkrétních podmínek. Navrženy jsou tři trasy tangenciálního charakteru, které by měly být vedeny v maximální míře po vlastním tělese a vůči bariérám (viz výše) by měly být ve výhledu řešeny mimoúrovňově (nadjezdy, podjezdy). Páteřní trasy by měly být v některých místech i součástí radiálních tras, rovněž koncipovaných převážně pokud možno na samostatném tělese.

Dominantním prvkem by měl být „vnější“ cyklistický okruh (páteřní cyklotrasa) kolem Jižního Města, bezkolizní vůči provozu automobilovému a s napojením na významné cyklistické cesty do okolí Jižního Města ve všech hlavních směrech.

Doplněním jsou trasy vedené uvnitř území Jižního Města po méně frekventovaných komunikacích. Tyto cesty tvoří spojnice nadřazeným trasám. Jednou z těchto linií je severojižní radiála (A41) procházející středem čtvrti Háje.

Další zahuštění cyklistické sítě by mohlo být spojeno s „vnitřním“ cyklistickým okruhem, vedeným po stávajících komunikacích U Modré školy, Opatovská, Chilská (K Hrnčírům) Hviezdoslavova.

#### **Páteřní systému**

Číslování tras je orientační a platí pouze pro tuto práci, výhledově by měla být jednotlivým trasám přiřazena čísla podle stávajícího celoměstského systému (viz výše).

#### *Trasa 1: Tangenta lemující severní okraj Jižního Města*

Od západu ke stanici metra Roztyly, respektive směrem na západ z města, směřuje tangenciální trasa, která využívá rekreačního potenciálu Kunratického lesa a v širších návaznostech pokračuje základní linií do Krčského údolí a do Braníka k pravobřežní cyklistické radiále.

Od stanice metra trasa pokračuje východním směrem, přes mimoúrovňové křížení s ulicemi Brněnská a Türkova na ulici Mírového Hnutí a dále do přírodního parku Hostivař – Záběhlíce. Území MČ Praha 11 opouští u křižovatky ulic Mírového Hnutí – K Horkám (směr Hostivaře).

#### *Trasa 2: Městská tangenta procházející ve směru západ – východ středem Jižního Města*

. Tato páteřní trasa je pokračováním trasy z Modřan přes Kunratický les ke stanici metra Chodov. Tato trasa má být hlavní sběrnicí, protíná lokality významných zdrojů a cílů cyklistické dopravy i místa s vysokou hustotou zalidnění. Po linii Chodov - Opatov - Háje trasa v podstatě kopíruje linku metra C a dále Opatovskou ulicí ve směru Petrovic a Uhřetěvesi.

*Trasa 3:* Na území MČ Praha 11 se dostává středem Kunratic při ulici K Libuši, kde by trasa měla ve směru na Milíčovský les překonat dálnice D1 a zmiňovaným lesem pokračovat k údolí Pitkovického potoka.

*Trasa 3 A:* Trasa je tangenciálního směru a je možno ji vložit mezi trasu 2 a 3. Procházela by podél jižního okraje Jižního Města nebo Milíčovskou oborou.

*Trasa 4:* Základní radiální severojižní trasa by měla vést ze Záběhlického údolí na Chodovec a poté k retenčním nádržím při severním okraji MČ Praha 11. Dále středem obytné zóny (Litochleby) k ulici U Modré školy a touto kolem stanice metra Háje do Kateřinského lesa (západní část Milíčovského lesa) ve směru Újezd.

*Trasa 5:* Západní radiála prochází ze Spořilova přes lávku ke stanici metra Roztyly, poté okrajem Kunratického lesa na Hrnčiče.

*Trasa 6:* Opatov – Šeberov – Hrnčiče je obdobou základní severojižní trasy. Je doplňující zejména pro suburbium (metro Opatov).

*Trasa 7:* Východní radiála by měla vycházet od Hostivařské nádrže ke konečné stanici autobusu a ulicí Exnerova kolem Milíčovského statku podél východního okraje Milíčovského lesa do MČ Praha-Újezd.

## 6.2. NÁVRHY ÚPRAV, STAVEBNÍ A ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ

Následným detailním technickým zpracováním se již tato práce nezabývá. Jak bylo v úvodu naznačeno, další etapy realizace navrhované sítě cyklotras jsou látkou pro dopravní inženýry a architekty. V tomto bodě tedy invence geografa končí.

## 7. ZÁVĚR

Především je třeba po zhodnocení souvisejících faktorů a vlivů konstatovat, že MČ Praha 11 má pro rozvoj enviromentálně šetrné cyklistické dopravy dobré předpoklady, ve srovnání s hl.m. Prahou dokonce výborné. Fyzicko-geografické podmínky jsou zde použití jízdního kola příznivé (nízká výšková členitost, nízké převýšení). Charakter zástavby umožňuje mnoho variant vedení tras, je tak možno vytvořit poměrně hustou síť cyklistických komunikací s otevřenou možností dalšího rozvoje (zahušťování sítě), která by zajistila kvalitní a bezpečnou dopravní obslužnost. Možnosti rekreace jsou na území MČ Praha 11 spíše omezené, tento fakt ale bohatě vynahrazuje těsné sousedství s poměrně rozsáhlými lesními celky (Krčský a Michelský les). Pozitivním a důležitým faktem je kladný přístup Zastupitelstva MČ Praha 11 k cyklistické dopravě, který může být zásadním impulzem pro rozvoj tras. Také zájem místních občanů není bez významu.

Souhrn těchto všech faktorů vytváří pozitivní prostředí a šanci pro komplexní zlepšení kvality života a obohacení dopravní obslužnosti obyvatel MČ Praha 11.

## 8. LITERATURA A PRAMENY

### Publikace

BARTOŠ, L. a kol. (2006): *Navrhování komunikací pro cyklisty, Technické podmínky*. Fraus, Liberec, 103 s.

BUREŠ, J., HORÁČEK, J. (2003): *Základy vnitřního lékařství*. Karolinum, Praha, 732 s.

GALATÍK, J., PELÍŠKOVÁ, R. (2007): *Cyklistika a udržitelný rozvoj*. Sborník konference Národní strategie cyklistické dopravy Velké Kralovice, Centrum dopravního výzkumu, Brno, 72 s.

HEINRICH, J., MARTINEK, J. (2007): *Komplexní přístup v městském plánování*. Sborník konference Národní strategie cyklistické dopravy Velké Kralovice, Centrum dopravního výzkumu, Brno, 72 s.

JEDLIČKA, J. a kol. (2006): *Moderní úpravy komunikací ve městech a obcích*. Centrum dopravního výzkumu, Brno, 165 s.

KURFÜRST, P. (2002): *Řízení poptávky po dopravě: Jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky*. CDE, Praha, 122 s.

MARTÍNEK, J. a kol. (2005): *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy*. Centrum dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy, Brno, 39 s.

MOUREK, D., JEBAVÝ, A. (2003): *Generel cyklotras a cyklostezek na území městské části Praha 13*. Interní dokument MČ Praha 13, Praha, 38 s.

SCHRAMMEL, E., ROBATCH, K. (1999): *Neue Richtlinie für den Radverkehr in Österreich – ein Schritt zur Einheitliche Gestaltung von Radverkehrsanlagen*. Proceedings of the 11th International Bicycle Planning Conference VeloCity'99. Graz, Maribor.

### Výzkumné projekty

DILL, J. (2003): *Factors affecting bicycling demand*. Center for Urban Studies, Nohad Toulon School of Urban Studies and Planning, Portland State University.

KALABUS, R. (2006): *Význam cyklistiky pro volný čas*. Výzkumná zpráva. Katedra rekreologie FTK UP, Olomouc, 15 s.



## **Mapové zdroje a podklady**

*Praha a okolí, cyklomapa 1:50 000.* PLAN studio, Praha, 2006.

*Mapa systému celoměstských cyklotras.* Komise MHMP pro cyklistickou dopravu ©, Praha, 2007.

*Mapový podklad IMIP [CD-ROM].* Technická správa komunikací, Praha, 2006.

*Mapa Prahy 11 [on-line].* Dostupné na <http://www.praha11.cz/extapp/mapa/praha11/app/app.php> [stahováno 19-3-2007]

*Edice Geobáze [CD-ROM].* Praha, 2004.

*Dynamická mapa cyklotras hlavního města Prahy [on-line].* Dostupné na <http://doprava.praha-mesto.cz/> [stahováno 14-5-2007]

## **Dokumenty**

BARROS, J. (2005): *Promoting bicycle use across Europe.* Speech /05/320/ODS, EU©. Dostupné v o.s. Oživení, Praha, 2007.

DEKOSTER, J., SCHOELLAERT, R. (1999): *Cycling: the way ahead for towns and cities?* European Communities ©. Dostupné v o.s. Oživení, Praha, 2007.

## **Statistické prameny**

*Hustota zalidnění ekonomicky aktivních obyvatel dle sčítacích obvodů.* SLDB, ČSÚ, 2001.

*Modal split.* SLDB, ČSÚ, 2001.

*Výpis z Rejstříku ekonomických subjektů.* ARES, ČSÚ, 2006.

## **Jiné zdroje**

*Využívanost cyklotrasy ÚJ-BR.* Setkání pracovní skupina MČ Praha 11 pro cyklistickou dopravu, 25.3. 2007.

*Informace o stavu a rozvoji cyklotras v Praze.* Rozhovor s koordinátorem pro cyklistickou dopravu ing. Pavlem Polákem dne 12.4.2007

*Typy a počty cílů cyklistické dopravy.* Dostupné na <http://www.praha11.cz/> a dále jednotlivé typy [stahováno březen 2007].

*Konkretizace cílů a zdrojů.* Úřad MČ Praha 11, březen 2007.

## **PŘÍLOHY**

**Příloha č. 1: Školy MČ Praha 11 dle počtu žáků (2006)**

<b>typ</b>	<b>adresa</b>	<b>počet žáků</b>
ZŠ, SŠ	K Milíčovu 674	1099
ZŠ, SŠ, VOŠ	Pošepného nám. 2022	768
ZUŠ	Křtinská 573, Praha 4	756
ZŠ, SŠ	Jírovcovo nám. 1782	741
SŠ, MŠ	Konstantinova 1500	708
ZŠ	Ke Kateřinkám 1400	626
ZŠ	Mikulova 1594	598
ZŠ, ZŠ, VOŠ	Donovalská 1684	569
ZUŠ	J. Růžičky 1179	521
ZŠ	Květnového vítězství 1554	480
ZŠ	Mendelova 550	435
ZŠ	Květnového vítězství 57	417
SŠ	Stříbrského 2139	350
SŠ	Tererova 2135/17	349
ZŠ, SŠ, MŠ	Křejského 1501	285
SŠ	Machkova 1646	260
VŠ	Chomutovická 1443	250
SŠ	Schulhoffova 844	245
MŠ	Anny Drabíkové 536/2	224
MŠ	V Benátkách 1751/4	196
MŠ	Hroncova 1882/1	192
MŠ	Markušova 1556/16	168
ZŠ	Kupeckého 576	149
MŠ	Sulanského 693	118
MŠ	Hrabáková 2000	112
MŠ	Jažlovická 2119/1	112
MŠ	Mírového hnutí 1680	112
MŠ	Modletická 1402/6	112
MŠ	Vejvanovského 1610/1	112
MŠ	Janouchova 671/2	103

*Zdroj: MČ Praha 11, Odbor školství*

**Příloha č. 2: Zdravotnická zařízení MČ Praha 11 dle počtu ordinací (2006)**

<b>počet ordinací</b>	<b>adresa</b>
23	Šustova 1930
20	Hviezdoslavova 520
16	Tererova 1355
15	Hviezdoslavova 519
14	Opatovská 1763
13	Hviezdoslavova 1600
9	A. Drabíkové 534
9	Kloknerova 1245/1
6	Mírového hnutí 2035
5	Konstantinova 1479/1
5	Majerského 2035/15
4	Michnova 1622/4
3	Hviezdoslavova 509
3	Ke Stáčírně 607/2
2	Donovalská 222/31
2	Holušická 2253/1
2	Kosmická 537/2
2	Nad Opatovem 2140/2
2	Pacajevova 954/30
2	Petýrkova 1955/3
2	V Opatově 531/3
1	Donovalská 1725/47
1	Kosmická 752/31

Zdroj: [www.praha11.cz](http://www.praha11.cz)

**Příloha č. 3: Sportoviště a sportovní kluby MČ Praha 11 (2007)**

<b>název</b>	<b>adresa</b>
Aerobic Monika, Fitness Opatov (kulturní dům)	Opatovská 1754
FC Háje Jižní Město	K Jezeru 2
Fitness-squash Centrum Chrpa	Křejinická 2021
Házená HC Háje	K Jezeru 2
Interkrosový oddíl ONTARIO	Mendelova 550
Klub sportovního tance Silueta Praha, o.p.s.	Květnového vítězství 57
Klub zdravá záda	Schulhoffova ul.
Luhara, o.s. Jižní Město	Malenická 1784
Shotokan Centrum Praha	Květnového vítězství 1554
Sokol Háje	Zdiměřická 1448
Sport Club K3	Ke Kateřinkám
Sportcentrum JONATHAN L.S.	K Dubu
Squash Centrum Chodov	K Horkám 1
Squash Point	Květnového vítězství 79
Škola Teakwon-do I.T.F. HOSIN SOOL	Jírovcovo nám. ZŠ Campanus
Tenis Centrum Donovalská	Donovalská 1684
TS Echo	Vitošská 3413/7
TTC Elizza Praha, oddíl stolního tenisu	Donovalská 1684
veřejné sportoviště	Vnitroblok Brechtova
veřejné sportoviště	Vnitroblok Jeřábkova - V jezírkách
veřejné sportoviště	Vnitroblok Petýrkova - Hrabákova
veřejné sportoviště při ZŠ	Donovalská 1684
veřejné sportoviště při ZŠ	Jírovcovo nám. 1782
veřejné sportoviště při ZŠ	K Milíčovu 674
veřejné sportoviště při ZŠ	Ke Kateřinkám 1400
veřejné sportoviště při ZŠ	Květnového vítězství 1554
veřejné sportoviště při ZŠ	Květnového vítězství 57
veřejné sportoviště při ZŠ	Mendelova 550
veřejné sportoviště při ZŠ	Mikulova 1594
veřejné sportoviště při ZŠ	Pošepného nám. 2022
vodní svět	Mírového vítězství

Zdroj: MČ Praha 11 Odbor veřejné zeleně a [www.praha11.cz](http://www.praha11.cz)

#### **Příloha č. 4: Kulturní a společenské objekty MČ Praha 11 (2007)**

<b>název</b>	<b>adresa</b>
Centrum Matky Terezy	Centrální park
Dům dětí a mládeže Jižní Město	Šalounova 2024
Galerie Cesty ke světlu	Zakouřilova 955
Chodovská vodní tvrz	Ledvinova 86/9
Kamínek, společenství pracujících s dětmi a mládeží	Modletická 1401
Křesťanské centrum - Jižní Město	Modletická 1401
Kulturní centrum Zahrada	Malenická 1784
Kulturní dům Klubka	Květnového vítězství 2126/36
Kulturní dům Opatov	Opatovská 1754
Mateřské centrum Domeček - YMCA Praha	Modletická 1401
Místní lidová knihovna	V Benátkách 1750
MK pobočka Jírovcovo nám.	Jírovcovo náměstí 1782
MK pobočka Opatov	Opatovská 1754
Multikino Galaxie	Arkalycká 877/1
Nízkoprahový klub mládeže	Modletická 1401
Regionální klub historické vlastivědy Praha 11	Ocellíkova 672/1
Soukromá umělecká škola ALTERA PARS	Jažlovická 2119
Soukromá umělecká škola ALTERA PARS	Zdiměřická 1427
Stanice Jižní Město	Dubnova 6

Zdroj: [www.praha11.cz](http://www.praha11.cz)

#### **Příloha č. 5: Sociální subjekty MČ Praha 11 (2007)**

<b>název</b>	<b>adresa</b>
Asociace rodičů a přátel zdravotně postižených dětí v ČR	Opatovská 1766
AT ordinace	Markušova 1555
Centrum rané péče	Janouchova 671
centrum sociálních služeb	Šalounova 2025
Dětský klub „DIXIE“	Modletická 1401
domov důchodců	K Milíčovu 734
domov důchodců	Donovalská 2222
dům pečovatelskou službou	Blatenská 2146
dům pečovatelskou službou	Šalounova 2025
Klokánek	Láskova 1803
Konzultační centrum pro závislé	Markušova 1555
Mateřské centrum DOMEČEK	Modletická 1401
Nízkoprahový klub "Beroun" při DDM	Šalounova 2024
Nízkoprahový klub pro děti „Ymcárium“	Modletická 1401
Nízkoprahový klub pro děti a mládež „Jižní pól“	Michnova 1622
Nízkoprahový klub pro děti a mládež při ZŠ Campanus	Jírovcovo náměstí 1782
Občanské poradenské centrum	Donovalská 1862
Poradna pro rodinu, manželství a mezilidské vztahy	Nad Opatovem 2140

Zdroj: MČ Praha 11, Odbor zdravotnictví a sociálních služeb

**Příloha č. 6: Veřejné instituce MČ Praha 11 (2007)**

<b>název</b>	<b>adresa</b>
Archiv hlavního města Prahy	Archivní 6
Česká pošta	Benkova
Česká pošta	Hráského
Česká pošta	Opatovská
Česká pošta	Mikulova
Finanční úřad pro Prahu 11	metro Háje
kaple sv. Ludmily	
kostel Matky Terezy	Centrální park
kostel Sv. Františka z Assisi	Na sádce
Městská policie - Obvodní ředitelství Praha 11	U Přehrady 54
modlitebna Donovalská	Donovalská ZŠ
Policie ČR JM I	Kaplanova 2056
Policie ČR JM II	Hráského 2231
Státní fond životního prostředí České republiky	Kaplanova 1931/1
ÚŘAD MČ Praha 11	Ocelíkova 672
ÚŘAD MČ Praha 11	Šustova 1930
ÚŘAD MČ Praha 11	Vidimova 1324, 1325
ÚŘAD MČ Praha 11	Nad Opatovem 2140
ÚŘAD MČ Praha 11	Bohúňova 1553
Úřad práce	Údolní 1147

Zdroj: [www.praha11.cz](http://www.praha11.cz)

**Příloha č. 7: Velké podnikatelské subjekty MČ Praha 11 dle počtu zaměstnanců (2007)**

<b>název</b>	<b>adresa</b>	<b>počet zaměstnanců</b>
IBM Česká republika, spol. s r.o.	V Parku 4,/2294	10 000 a více
BAUMAX ČR s.r.o.	Türkova 1272/7	1500 - 1999
DHL Information Services (Europe) s.r.o.	V Parku 2308/10	1000 - 1499
KUTIL k.s.	Tomíčková 9	1000 - 1499
PNS Grosso s.r.o.	Hvoždanská 2237/5,7	1000 - 1499
T-Mobile Czech Republic a.s.	Tomíčková 2144/1	1000 - 1499
WAKKENHAT SECURITY a.s.	Komárkova 1204/23	500 - 999
CeWe Color, a. s.	Kloknerova 2278/24	250 - 499
DaimlerChrysler Automotive Bohemia s.r.o.	Daimlerova 2296/2	250 - 499
DIW Service s.r.o.	Türkova 828	250 - 499
EvoBus Bohemia s.r.o.	Daimlerova 2296/2	250 - 499
Sun Microsystems Czech s.r.o.	V Parku 2308/8	250 - 499
UNIPLER Třebíč,a.s.	Kloknerova 2249/9	250 - 499
TOP HOTEL Praha, s.r.o.	Blažimská 1781/4	250 - 499
B. Braun Medical s.r.o.	Cigánkova 1861	100 - 199
Berlin - Chemie a. s. - obchodní zastupitelství	Komárkova 2299/16	100 - 199
DELL Computer , spol. s r. o.	V Parku 2325/16	100 - 199
EGE-ENERGOVOD, s.r.o.	Starochodovská 41/68	100 - 199
EuroCare Společnost pro mimotělní ošetření krve s.r.o.	Cigánkova 1861	100 - 199
EXIMET TRAFU, spol. s r.o.	Hrabákova 1978	100 - 199
Jiří Šindelář - BLESK	Pastevců 10/471	100 - 199
OBI Systémová centrála spol. s r.o.	Tomíčková 9	100 - 199
SAIZRO-IZROS s. r.o.	Hněvkovská 1205/29	100 - 199
TESTCOM	HVOŽDANSKÁ 3	100 - 199
ÚSTAV SILNIČNÍ A MĚSTSKÉ DOPRAVY a.s.	Türkova 1001	100 - 199
WAKKENHAT ZETTA s.r.o., koncern	Komárkova 1204/23	100 - 199
Tiskárna Ministerstva vnitra	Bartůňkova 4/1159	100 - 199

Zdroj: ČSÚ, RES, 2007



**Příloha č. 8: Malé podnikatelské subjekty MČ Praha 11 dle počtu zaměstnanců (2007)**

<b>název</b>	<b>adresa</b>	<b>počet zaměstnanců</b>
A.C.P.stavební s.r.o.	Hněvkovského 1375	50 - 99
A.M.O.S. - Otava, a.s.	Türkova 2297/22	50 - 99
A.T.U Auto-Technik - Unger s.r.o.	Pod Chodovem 1267/7	50 - 99
ABO servis, spol. s r.o.	U drůbežárny 164	50 - 99
Agip Česká republika, s.r.o.	Pod Chodovem 1267/7	50 - 99
ALWAS MATY security s.r.o.	Klírova 1919	50 - 99
BEER COMPANY s.r.o.	Kunínova 1722/7-5	50 - 99
BP ČR, s.r.o.	V Parku 2294/2	50 - 99
CA CZ, s.r.o.	V Parku 2316/12	50 - 99
ČKV Praha s.r.o.	Zlešická 1804	50 - 99
DaimlerChrysler Financial Services Bohemia s.r.o.	Daimlerova 2296/2	50 - 99
DATACENTRUM systems & consulting, a.s.	Kloboukova 77/1235	50 - 99
DOBROVSKÝ s.r.o.	Květnového vítězství 332	50 - 99
ESET-HELP,OBČANSKÉ SDRUŽENÍ	Vejvanovského 1610	50 - 99
FILEX s.r.o.	Tatarkova 729/10	50 - 99
GurmEko, společnost s ručením omezeným	Jažlovická 1332/8	50 - 99
H.A.N.S. stavby, a.s.	Holušická 2253	50 - 99
Honeywell Aerospace s.r.o.	V Parku 2325/16	50 - 99
HORST, s.r.o.	U chodovského hřbitova 2	50 - 99
KNOMI, společnost s ručením omezeným	Prašná 10	50 - 99
Ladislav Partel - UNI SHOP	V jezírkách 1540/6	50 - 99
Ludvík Bouška - BOLAND o.c.z.	ŠALOUNOVA 1935/14	50 - 99
OPATOV MARKET SPOL.S R.O.	Medkova 910	50 - 99
PANTER COLOR a.s.	Pištěkova 22/1171	50 - 99
Pavel Dobrovský - BETA	Květnového vítězství 332	50 - 99
PSP GROUP s.r.o.	Türkova 828	50 - 99
RLC Praha a.s.	Vodnická 335	50 - 99
ROSSY service s.r.o.	Nad Opatovem 2026/1	50 - 99
SONY Czech, spol. s r.o.	V Parku 2309/6	50 - 99
Jan Jarolímek - HANS	Bachova 1586/16	50 - 99
Pro-Ark, s.r.o.	Archivní 6	50 - 99

Zdroj: ČSÚ, RES, 2007