

generel

pěší & cyklistické dopravy
na území MČ Praha 6



/vybrané akce k řešení



Zadavatel:

Úřad městské části Praha 6

ODŽP – Doprava – 19

Čs. armády 601/23, 160 52 Praha 6

podatel@praha6.cz

Zpracovatel:

Ing. arch. Tomáš Cach

Veverkova 1172/33, 170 00 Praha 7

+420 739 425 891 / tomascach@gmail.com





Obsah

v rámci území MČ Praha 6:

zprostupnění MÚK Malovanka pro pěší a cyklistickou dopravu	4
pěší nástupy na Babu	10
zklidnění a bezmotorové zprostupnění uzlu Šárecká – Matějská	13
historická silnice přes Jenerálku	14
lávka přes Horoměřickou	15
propojení nového obytného souboru Top rezidence Šárecké údolí – Horoměřická – Bořislavka	16
propojení nového obytného souboru Top rezidence Šárecké údolí s cestou jižně od PP Jenerálka	17
propojení Bubeneč – Podbaba podél železničního koridoru	18
propojení Bubeneč – Podbaba podél železničního koridoru	19
postupná revitalizace toku Dejvického potoka (včetně souběžné i příčné prostupnosti území)	20
chráněný přesmyk Jugoslávských partyzánů (náměstí Interbrigády – Nikolky Tesly)	22
bezbariérové propojení Krupkovo náměstí – V Sadech	23
propojení podél Litovického potoka (Evropská – Ke Dvoru – Džbán)	24
bezmotorové propojení a drážní promenáda v koridoru kladenské železniční trati	25
úrodné propojení Evropská – Na Krutci – Horoměřická	28
chráněné propojení v koridoru Evropské ulice – stezka pro chodce a cyklisty	30
přímé propojení sídliště Dědina a Divoké Šárky	34
úpravy cestní sítě na sídlišti Dědina	35
revitalizace povrchu cesty podél Šáreckého potoka	36
pěší a cyklistické propojení Radimova mezi ulicemi Talichova a Na Větrníku	37
bezmotorová promenáda v ulici Pod Kaštany	38
bezmotorová promenáda v ulici Pod Kaštany	39
bezbariérové bezmotorové propojení Hradčanské s ulicí K Brusce	42
propojení Chotkova a Mariánské Hradby	43
doplnění pěší vazby přes ulici Milady Horákové	44
bezbariérové propojení Slunná – Střešovická	45
zlepšení prostupnosti území v okolí bazénu Petynka	46
propojení v oblasti Petynky a Šlajferky	47
uliční propojení Nad Tejnkou – Tomanova	48
napojení na stanici metra Nemocnice Motol	49
překonání Bělohorské u OC Kaufland	50
propojení Ladronka – Obora hvězda	51
propojení Břevnovského kláštera a Vypichu	52

„kooperace se sousedy“:

Praha 1 – bezmotorové propojení parku Maxe van der Stoela a Nového Světa	53
Středočeský kraj – zlepšení prostupnosti v rámci MÚK Pražského okruhu a ulic Karlovarská a Na Hůrce	54
Středočeský kraj – zlepšení prostupnosti v rámci MÚK Pražského okruhu a ulic Karlovarská a Na Hůrce	55
Středočeský kraj – propojení cyklotrasy A 16 a hostivické ulice Nádražní	56
Středočeský kraj – propojení cest mezi Nádražní ulicí, Palouky a cesty severně od retenční nádrže Jiviny	57
Středočeský kraj – okruh kolem Letiště Václava Havla	58
Praha 7 a Praha Troja – Císařský ostrov a pravý břeh Vltavy	59

zprostupnění MÚK Malovanka pro pěší a cyklistickou dopravu



V současnosti představuje nedávno dokončená MÚK Malovanka velmi nepříjemnou bariéru v území, která je pouze z části přístupná a prostupná pěšky a na kole, navíc s mnoha zbytečnými obtížemi. Smyslem úprav je pomocí jednoduchých a relativně levných zásahů výrazně zlepšit prostupnost dané oblasti a zároveň odstranit některá problematická místa z hlediska komfortu nebo bezpečnosti pohybu.

pěší a cyklistické propojení přes Patočkovu ulici na východní straně křižovatky

- Cílem úpravy je lépe propojit ulice Na Hubálce a Za Hládkovem a zkrátit tak překonávanou vzdálenost o cca 400 m, bez nutnosti zacházet až po ulici Na Hubálce a zase zpátky nebo ulicí Parlářovou a přes lávku v západní části křižovatky. V neposlední řadě by tato úprava pomohla i v zajištění lepší dostupnosti autobusové zastávky Na Petynce ve směru z centra od zastávky.
- Provedení úpravy znamená doplnění dvou světelně řízených přechodů pro chodce s přimknutými přejezdy pro cyklisty přes obě vozovky Patočkovy ulice a doplnění chodníků na úkor trávníku mezi vozovkami, podél severní vozovky ulice Patočkova a směrem ke koupališti Petynka. Severní přechod pro chodce s přejezdem pro cyklisty je vhodné zřídit přímo úpravou stávajícího SSZ v místě rozpletu řadicích pruhů, jižní pak u styku jízdnic pruhů v přímém prodloužení stávajícího chodníku u nárožního bytového domu.



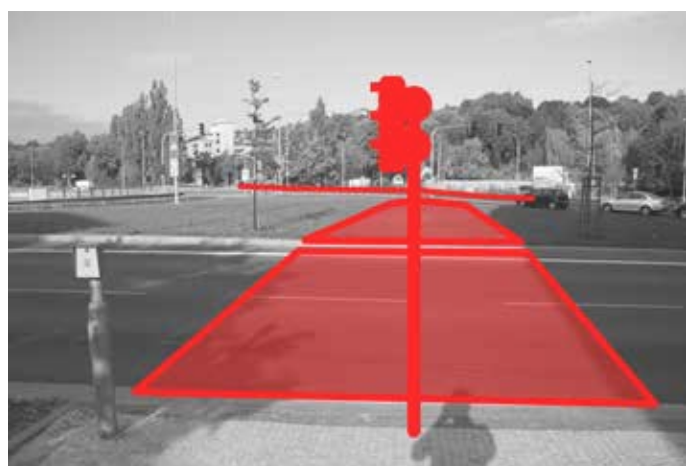
zprostupnění MÚK Malovanka pro pěší a cyklistickou dopravu

bezbariérové

městské zpřístupnění autobusové zastávky

Na Petynce a ulice Parlářova

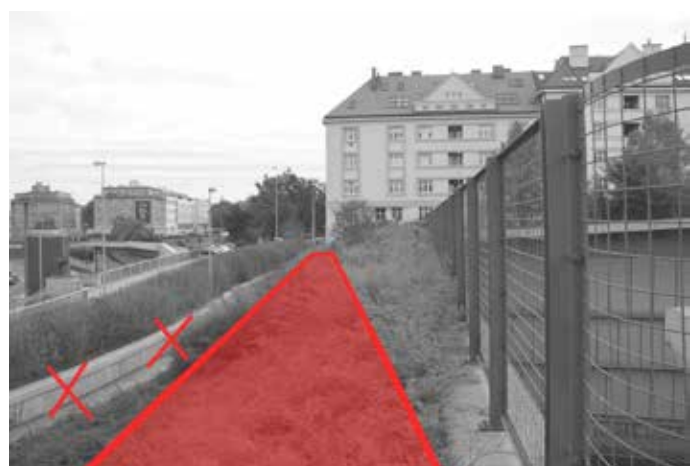
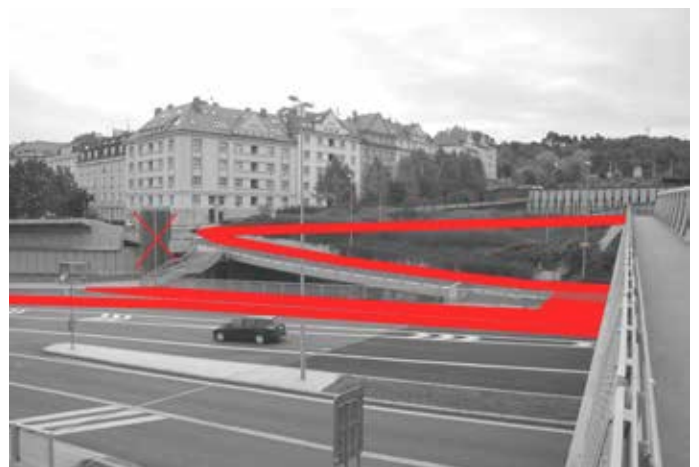
- Cílem úpravy je zajistit bezbariérovou přístupnost autobusové zastávky Na Petynce ve směru do centra městotvorným způsobem, tj. v přirozené linii formou chodníků podél vozovek a bez nutnosti využití výtahu, jehož provozní náklady jsou výrazně vyšší, spolehlivost a sociální bezpečnost naopak mnohem nižší.
- Provedení úpravy znamená doplnění chodníku při jižní straně ulice Parlářova podél betonové zídky na úkor současné plochy vozovky, přechodu pro chodce přes Parlářovu ulici cca v místě pod lávkou a chodníku při jižní straně Patočkovy ulice, opět na úkor vozovky. Rozšíření chodníkových ploch by mělo být též provedeno na úkor trávníku na nároží pod lávkou a zbytkovým cípem mezi ulicí Patočkova a Parlářova. Šířka vozovky ulice Parlářova by měla zůstat min. 4,0 m s ohledem na cyklistickou dopravu. Úpravy by neměly vyvolat jakékoliv zásahy do řešení odvodnění nebo umístění stožárů veřejného osvětlení a umožní zrušení zbytného výtahu.



zprostupnění MÚK Malovanka pro pěší a cyklistickou dopravu

bezbariérové městské zpřístupnění lávky z ulice Na Malovance

- Cílem úpravy je zajistit přímý komfortní přístup na lávku od zástavby v logické intuitivní stopě, bez ztracených spádů a zacházek jako nyní. V současnosti je nezbytné nejprve klesat vlnitou cestou mezi zídками v zeleni až pod lávku a následně ještě více nastoupat po točitém schodišti z opačné strany lávky. Bezbariérová přístupnost lávky je zajištěna pouze pomocí výtahu se všemi negativy popsány výše.
- Provedení úpravy znamená výstavbu přímé pozvolna stoupající rampy mezi napojením ulice Na Malovance na ulici Parlářova a východní stranou jižního konce lávky. Vhodné je zrušit vlnitou cestu, která bude nahrazena městsky řešeným chodníkem v ulici Parlářova, a rampu vést plynule zejména v její půdorysné stopě a v západní části na úkor současné zeleně, která by naopak byla přesunuta namísto stávající cesty. Úpravy by neměly vyvolat žádné zásahy do nosné konstrukce celého mostního tělesa, umožněno bude zrušení zbytného výtahu.



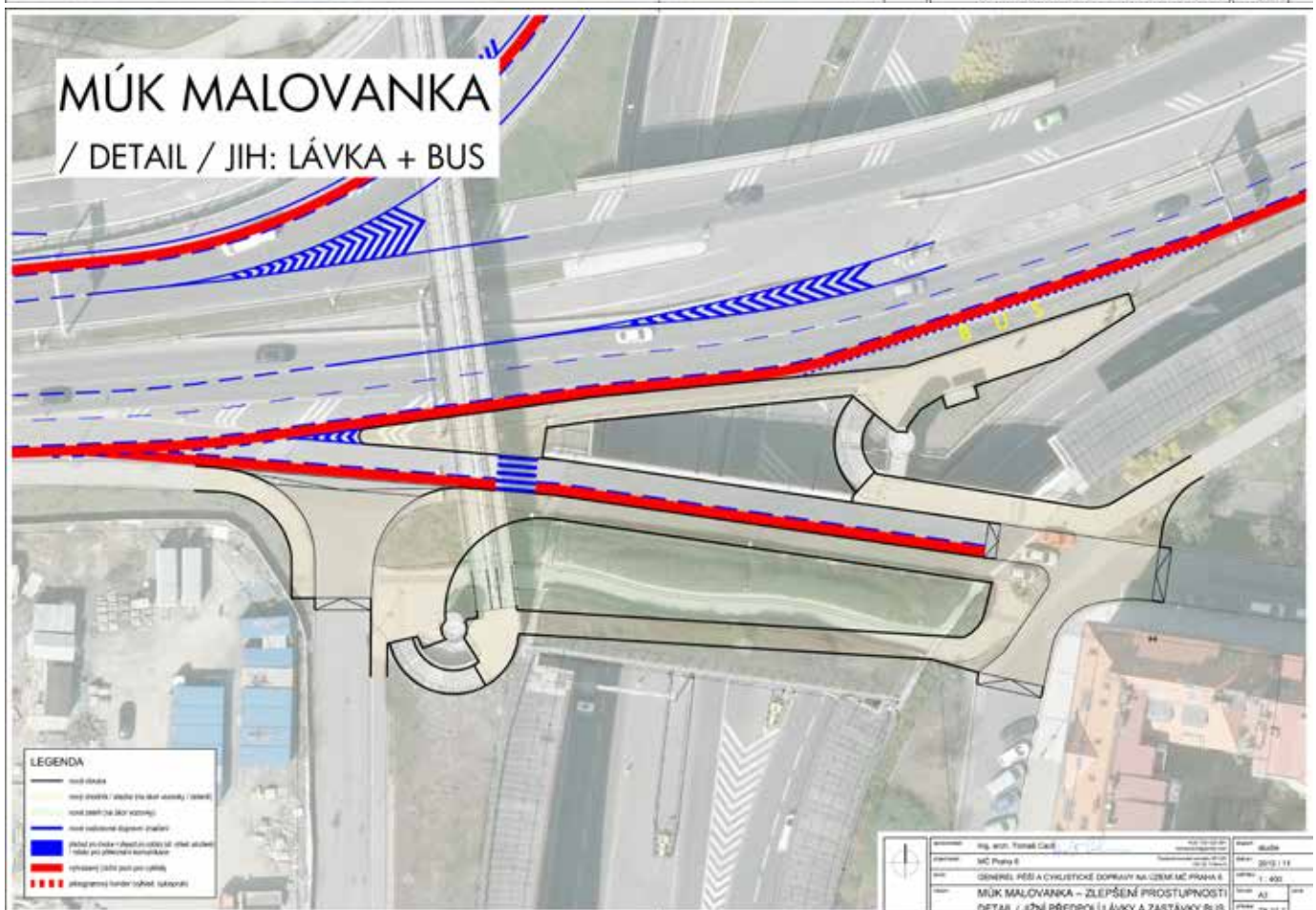
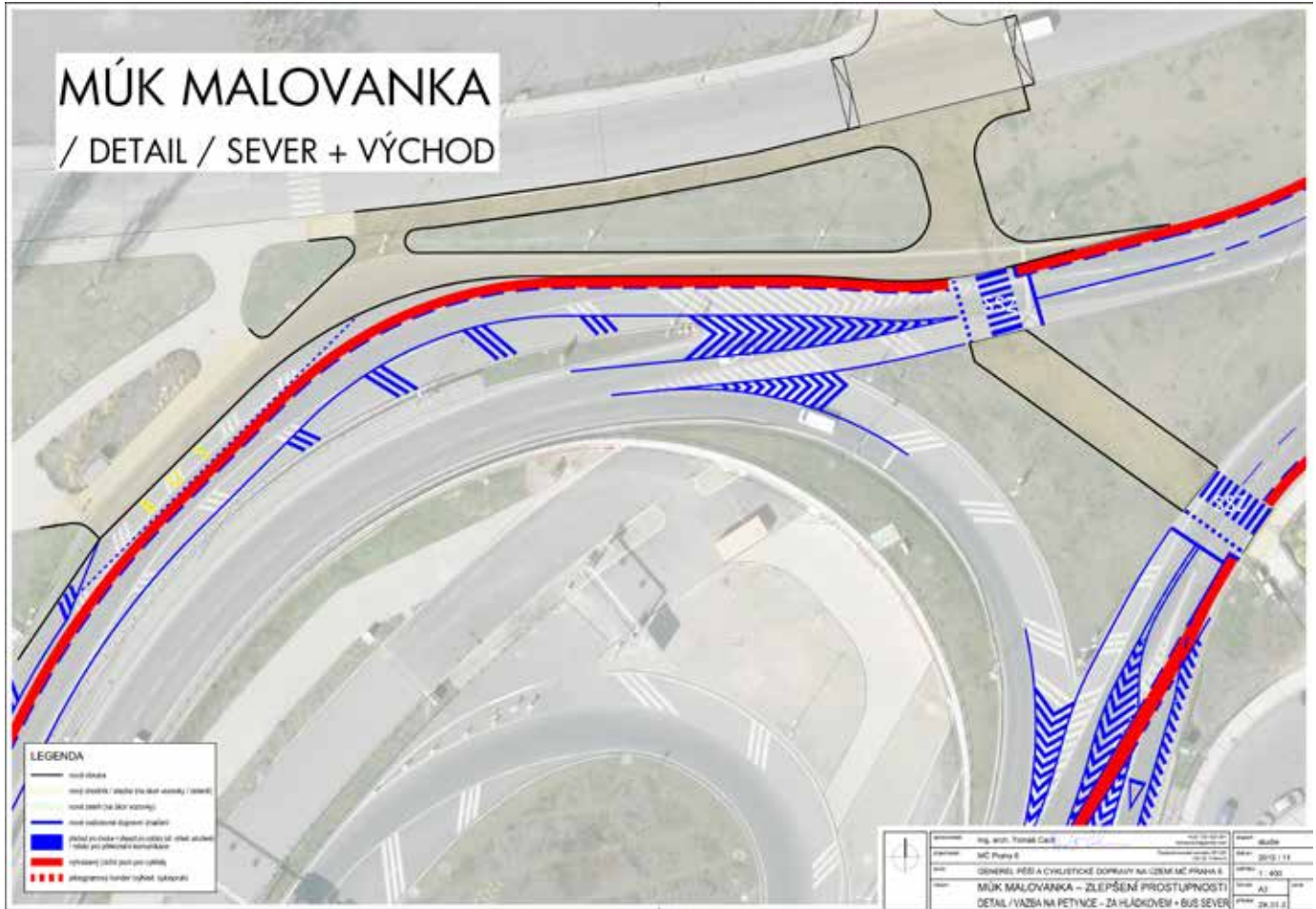
zprostupnění MÚK Malovanka pro pěší a cyklistickou dopravu

zajištění cyklistického průjezdu ulicí Patočkova

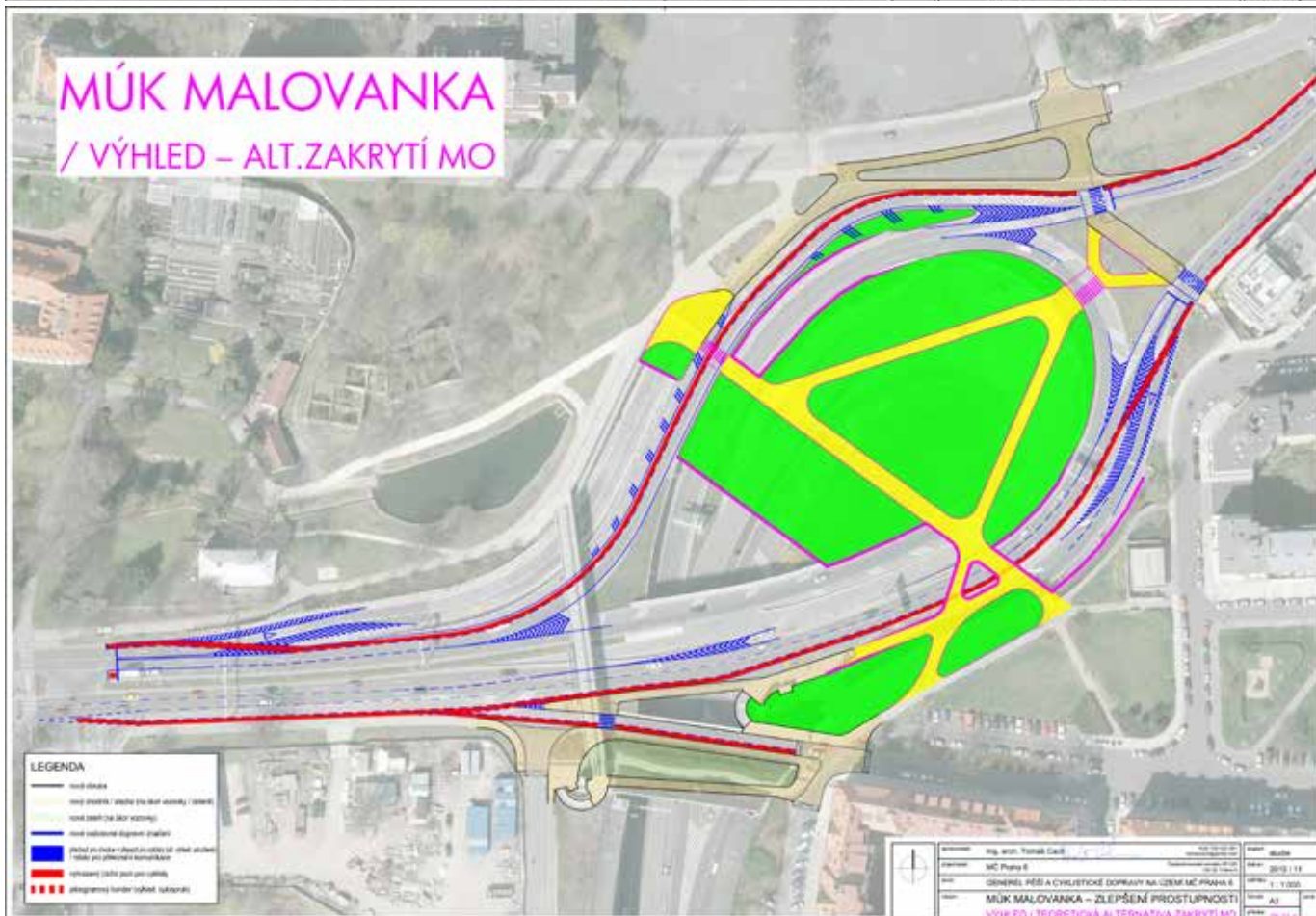
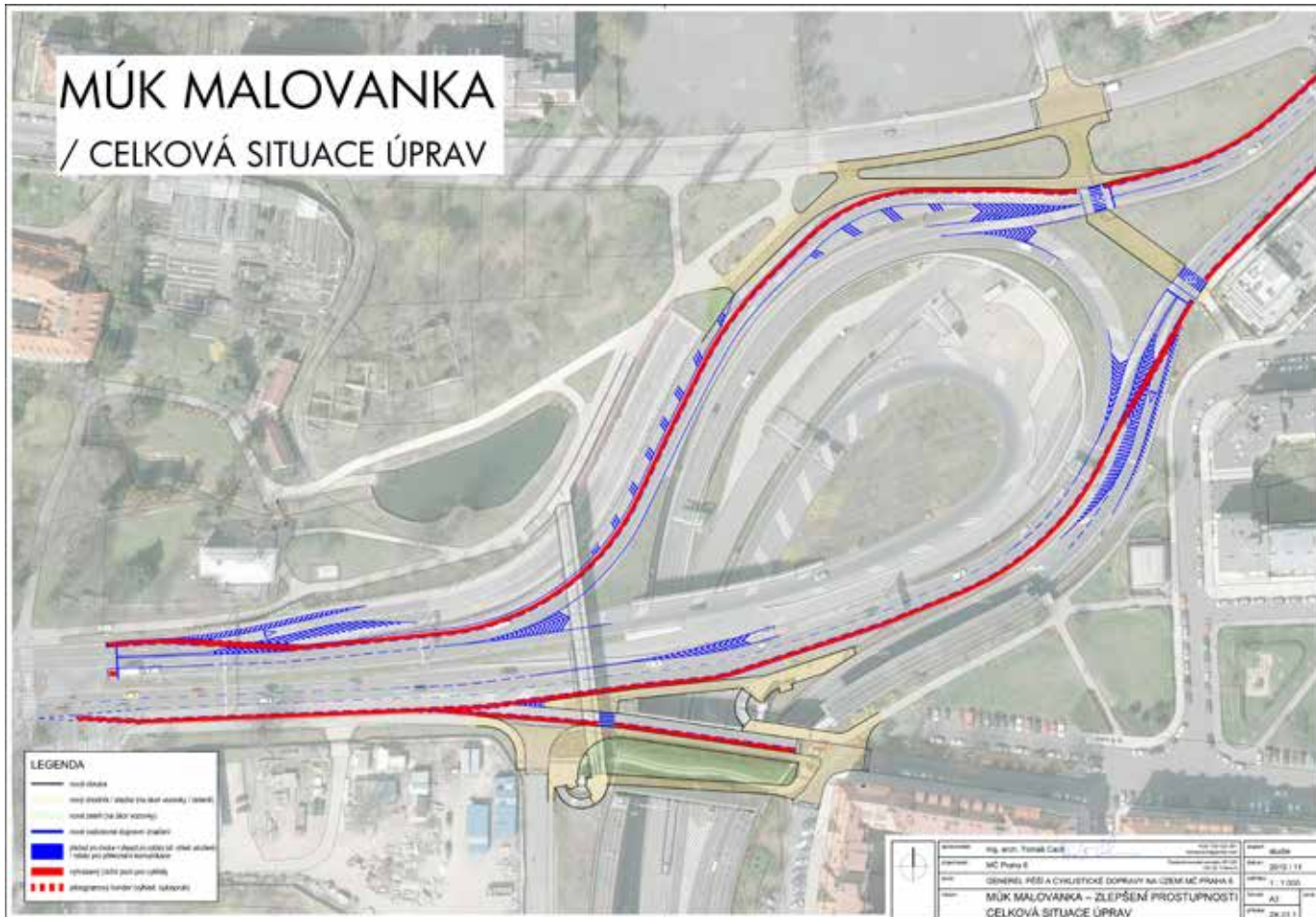
- Cílem úpravy je zajistit legální a bezpečný průjezd na jízdním kole Patočkovou ulicí, a to v obou směrech. Díky nevhodnému řešení celé mimoúrovňové křižovatky dochází k tomu, že po průjezdu mimoúrovňovou křižovatkou po ulici Patočkova se vozidla (včetně jízdních kol) přijíždějící u obruby v pravém jízdním pruhu dostávají do levého jízdního pruhu vedle výjezdů z ramp městského okruhu. S ohledem na rychlosti vozidel, charakter prostředí a nutnost přeřazování jízdních kol přes proud vozidel vyjíždějících z rychlostí komunikace byl poněkud alibisticky průjezd křižovatkou pro jízdní kola zakázán a objížděné trasy jsou navedeny kolem křižovatky ve velmi nevhodných parametrech (např. úzký pruh na dlážděné parkové cestě, bez adekvátních parametrů a údržby zeleně apod.)
- Provedení úpravy znamená změny dopravního značení formou doplnění cyklistických pruhů v celém průběhu trasy na úkor stávajících velkých šířek jízdních pruhů. V kritických místech styku jízdních pruhů je žádoucí upravení dopravního stínu tak, aby v něm vznikl chráněný prostor pro průjezd a případné zastavení jízdního kola s možností pokračovat jízdou v pravém jízdním pruhu po dání přednosti v jízdě přijíždějícím vozidlům po rampách městského okruhu. Zachována by též měla být možnost přímého průjezdu společně s ostatními vozidly s plynulým přeřazením mezi jízdními pruhy pro rychlejší cyklisty, kteří se takto mohou bezproblémově pohybovat zejména při nižších intenzitách automobilové dopravy. Srovnatelné řešení již bylo realizováno v rámci stavebních úprav povrchů nad městským okruhem v Holešovicích, konkrétně na křižovatce ulic Vrbenského a Partyzánská.



zprostupnění MÚK Malovanka pro pěší a cyklistickou dopravu



zprostupnění MÚK Malovanka pro pěší a cyklistickou dopravu



pěší nástupy na Babu



Lokalita Baba je tvořena převážně nízkopodlažní rezidenční zástavbou na výrazně svažitém až skalnatém ostrohu, který je bezbariérově a niveletně příznivě přístupný pouze velmi úzkým hrdlem v šířce několika desítek metrů v místě křižovatky Šárecká x Matějská. Přes svou relativně obtížnou dostupnost je však vyhledávaným cílem, především kvůli souboru vil z období první republiky vysoké architektonické hodnoty, romantické zřícenině Baba a příjemným přírodním prostředím s dalekými výhledy na město a krajinu. Existuje zde překvapivě velké množství cest a pěšin různého stáří a kvality, ale prakticky všechny použitelné vazby jsou více či méně zanedbané a některé chybí nebo zanikly kvůli fyzickému ohraničení soukromých pozemků.

propojení Paťanka – Nad Paťnakou (Štáhlavka – Jarní)

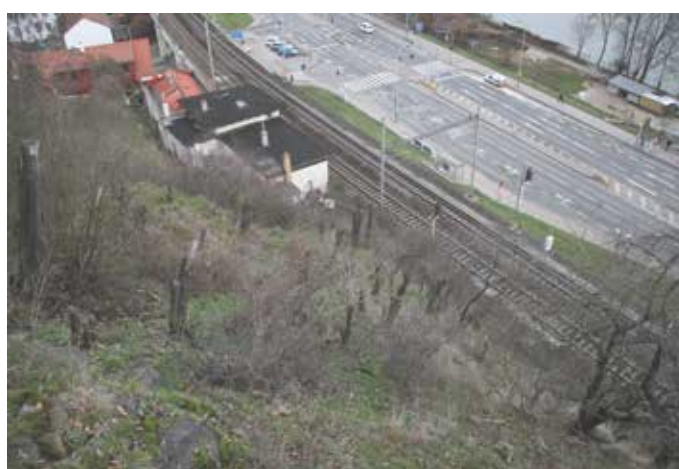
- jedná se o nejrychlejší propojení kompaktně zastavěného území Bubenče a Dejvic i konečné tramvajové zastávky Nádraží Podbaba, resp. železniční zastávky Praha-Podbaba
- v jižní části se nachází prudká štěrková cesta vedoucí k soukromému pozemku ve východním svahu, v severní části pak ještě prudší vyšlapaná pěšina vedoucí po spádnicí nejkratší cestou k zástavbě: bylo by vhodné zajistit opravu široké stávající cesty a vybudovat schodiště a návaznou užší pěší cestu přibližně v místě stávající pěšiny
- předmětem širší diskuse by mělo být, zda se má jednat pouze o relativně levné dílčí a prakticky nenápadné úpravy přírodně blízkého charakteru, nebo naopak nákladnější řešení se stavebně vybudovaným schodištěm, včetně veřejného osvětlení apod. (v takovém případě by s ohledem na pohledové hodnoty svahu i hranici přírodního parku bylo pravděpodobně nutné zvolit vizuálně méně exponované trasování delšího schodiště s menším využitím stávající cesty a polohou více na západ
- vhodné by pravděpodobně bylo obnovení turistické značky propojující zástavbu Baby s uzlem veřejné dopravy na Podbabě (historicky zde vedla modrá turistická značka)



pěší nástupy na Babu

propojení zříceniny Baba a ulice V Podbabě

- v současnosti zde propojení neexistuje, přestože by bylo zejména rekreačně a turisticky velmi atraktivní a poptávané, celá přírodní oblast luk a lesních porostů severně od zříceniny tak tvoří prakticky slepou neprůchozí oblast, která pozvolna klesá k souvislému oplocení soukromých pozemků nad prudkou stráň a řadou domů v ulici V Podbabě
- k podrobnému prověření, resp. projednání se nabízí potenciálně nejatraktivnější varianta propojující Babu a SSZ křižovatku Podbabská – Roztocká, resp. přívoz P2 Troja – Podbaba, v intuitivní a téměř přímé stopě a s krásnými výhledy; v současnosti je po stávajících cestách a pěšinách možné komfortně pěšky dojít až na severovýchodní hranu svahu, resp. skal vltavského údolí nad železničním koridorem, odkud veřejně přístupný a z části skalnatý svah podél oplocení nejuvýchodnějšího soukromého pozemku prudce klesá dolů až k budově bývalého nádraží. V celém tomto úseku je možné zřídit schodiště, které bude citlivě zasazeno na terén a nenaruší pohled na skálu a stráň. Kritické hrdlo je tvořeno oploceným prostupem mezi budovami V Podbabě 1 a 121 a schodištěm z jižního chodníku ulice V Podbabě mezi opěrnými zdmi pod domem a tratí. V současnosti je zde veřejný přístup fyzicky zamezen, jeho zprostupnění stejně jako vybudování návazného schodiště může být předmětem jednání s vlastníkem pozemku SŽDC.



pěší nástupy na Babu

propojení zříceniny Baba a ulice V Šáreckém údolí

- nejvýhodnější možné propojení bývalo zajištěno cestou v severozápadním svahu v ještě relativně příznivých sklonových poměrech do ulice V Šáreckém údolí severně od bývalého lomu, nicméně v současnosti je cesta přerušena oplocením soukromého pozemku a veřejně zcela neprůchozí; alternativou jsou prudké pěšinky v západním svahu, které vedou od vyhlídky nad bývalým lomem po vrstevnicích nebo prudkým spádem dolů a napojují se na spodní úroveň bývalého lomu z jižní strany; nahoře i dole je toto propojení označeno dřevěnými ukazateli a na některých místech pak bílými šipkami namalovanými na stromech, nicméně ve spleti desítek cestiček není vždy zřejmé, kudy je vlastně vhodné projít
- první z trojice původně komfortně vybudovaných propojení od ulice Krohova navazuje na přemostění Šáreckého potoka u domu V Šáreckém údolí 9; cesta je široká cca 1,5 – 2,0 m s kovovým trubkovým zábradlím v celé délce, zpevněný povrch cesty je v některých místech poškozen, ale minimálně za dobrého počasí lze cestu projet s odolnějším dětským kočárkem i na kole, přestože je podélný sklon relativně příkrý i přes prodloužení cesty čtyřmi serpentínami; bylo by vhodné zajistit lokální opravy problematických míst, aby nedocházelo k další erozi a cesta mohla dále plnohodnotně sloužit
- druhá z trojice původně komfortně vybudovaných propojení od ulice Krohova navazuje na přemostění Šáreckého potoka u domu V Šáreckém údolí 17 a je po ní vedena červená turistická značka; původně je vybudovaná ve srovnatelných parametrech s nejvýhodnější z trojice cest, ale nyní je v horším a velmi zanedbaném stavu povrchu i chybějících zábradlí, lze zde přitom ještě nalézt i zbytek původního veřejného osvětlení; bylo by sice vhodné cestu celkově revitalizovat, na druhou stranu je její stav pro pěší turistiku dostačující a např. pro průjezd s dětským kočárkem by bylo vhodné omezené prostředky vynaložit spíše na dílčí opravy a úpravy zbývajících dvou cest, kde je rozsah potřebných zásahů pravděpodobně podstatně menší
- poslední z trojice původně komfortně vybudovaných propojení od ulice Krohova navazuje na přemostění naproti Heřmanovu dvoru, poblíž ulice Pokojná; ze všech cest je v nejlepšímu stavu, široká cca 2,5 – 3,0 m a lokálně i více, téměř v celé délce bez problému sjíždí s dětským kočárkem i na jízděm kole; základní problém k dořešení je její napojení na cestu při hraně svahu a zástavby Baby, které je nyní provedeno schodištěm v zářezu ve svahu a díky němu je celé propojení bariérové – vhodné by bylo v této části vybudovat souběžnou cestu šířky alespoň 1,5 – 2,0 m přibližně ve stopě v současnosti vychozené a vyježděné pěšiny na původním terénu při východním okraji zářezu



zklidnění a bezmotorové zprostřednění uzlu Šárecká – Matějská



V současnosti je hlavním středobodem uzlu oblouková křižovatka tvaru T ulic Šárecká, Matějská a Na Štáhlavce s velmi rozlehlými předimenzovanými vozovkami, dvěma bypassy a směrovými ostrůvky. Návaznost na zaslepenou ulici Paťanka je pouze schodištěm nebo vyšlapanými pěšinami v trávniku, zaslepené ulice U Matěje a Na Kodymce jsou napojeny relativně širokými chodníky a asfaltovými cestami. V místě se nacházejí dvě vstříčné autobusové zastávky U Matěje umístěné v zálivech s přilehlým přechodem pro chodce, většina lidí však přechází vozovku nejkratší cestou přímo, nejčastěji od zastávky k supermarketu. Cyklistická doprava a její vazby nejsou nijak řešeny ani zohledněny.

úpravy pro zklidnění provozu, zlepšení pěších vazeb, zajištění bezbariérového řešení a napojení cyklistických vazeb

- minimalizovat plochy vozovek, zejména zrušit bypassy a prověřit možnost zrušení zastávkových zálivů a jejich nahrazení zastavením autobusů v jízdním pruhu bez možnosti jejich objíždění (tzv. špuntovací zastávka)
- většinu navazujících ploch v přidruženém prostoru řešit jako sdílený prostor se společným provozem chodců a cyklistů, v případě cykloprovozu zejména pro všechny doplňkové vazby k průjezdu ve vozovkách a pro cílovou dopravu (především vzájemné propojení ulic Natanealka, Na Kodymce, U Matěje a Paťanka), bezbariérově napojit rampou ulici Paťanka
- pěší a chráněné cyklistické překonávání vozovek Matějská a Natanealka optimálně formou zvýšené vozovky alespoň v šířce přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty, případně raději jako sdílený prostor v délce i několika desítek metrů
- v rámci vozovek Šárecká a Na Štáhlavce vhodné zajistit jízdní pruhy pro cyklisty
- celou lokalitu by bylo vhodné řešit komplexní studií pro přestavbu tohoto veřejného prostranství a následně určit možnou etapizaci jednotlivých úprav a zásahů



historická silnice přes Jenerálku



Zprivatizovaná na soukromém pozemku za oplocením, v celé délce přitom pouze na jeho okraji podél ohrady a oplocení.

Nalézt dohodu s vlastníkem na veřejném zpřístupnění cesty pro bezmotorový pohyb

- prověřit možnosti odkoupení pozemku, pronájem apod.
- přesun oplocení uzavřeného areálu na opačnou stranu bývalé silnice



lávka přes Horoměřickou



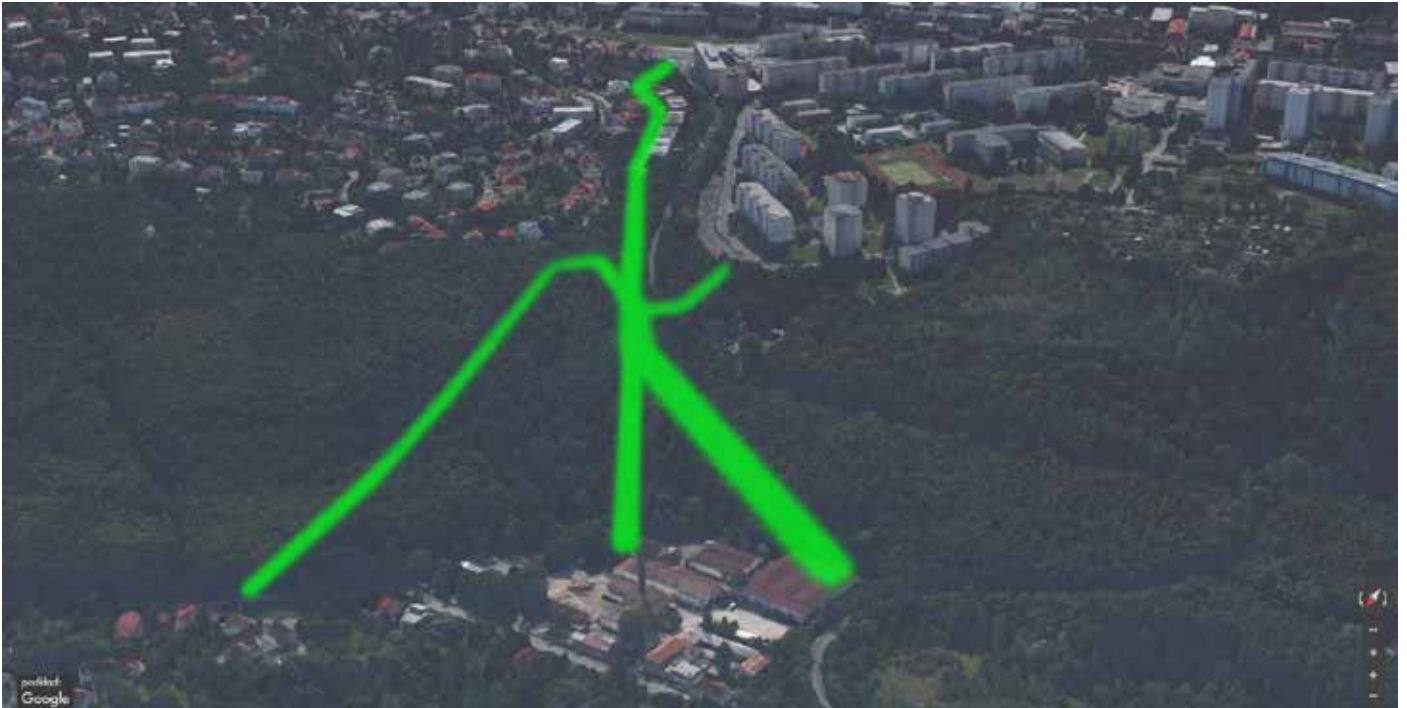
V současnosti je ponechán cca 2,5 m široký veřejný průchod mezi oplocením zahrad řadových domů, zářez silnice Horoměřická se překonává spontánně po vyšlapaných hliněných pěšinách a improvizovaném schodišti a samotná komunikace se úrovně přebíhá.

lávka přes Horoměřickou propojující ulice Pod Beránkou a Tobrucká

- společný bezmotorový provoz, šířka min. cca 2,5 m (přibližně tento rozměr je dnes volný mezi oplocením zahrad řadových domků)
- na oddělení rozvoje území MČ Praha 6 je plánována příprava soutěže



propojení nového obytného souboru Top rezidence Šárecké údolí – Horoměřická – Bořislavka



Areál bývalé cihelny prochází úplnou přestavbou na rezidenční soubor staveb, který sousedí při severní straně se stávající zástavbou rodinných domů v ulici V Šáreckém údolí a při západní straně se serpentinou ulice Horoměřická, jinak je obklopen lesoparkem bez jasné cestní sítě, pouze z různými vychozenými pěšinami

výstavba nového propojení mezi areálem bývalé cihelny a ulicí Horoměřická, resp. Pod Beránkou

- v severní části řešeného úseku by měla být vybudována cesta navazující na novou zklidněnou uliční síť a v rámci rokle stoupat až po východní stranu komunikace Horoměřická cca v místech, kde historicky vedla červená turistická značka
- v jižní části by mělo být zajištěno napojení na samotnou komunikaci Horoměřická a dále pak novou samostatnou cestou až k severnímu konci ulice Pod Beránkou
- celé propojení by svými parametry mělo umožňovat chůzi s dětským kočárkem a případně jízdu na kole, v jižní části optimálně také pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace
- souvislé bezbariérové řešení by výhledově mělo být zajištěno v rámci koridoru komunikace Horoměřická vybudováním kontinuálního chodníku šířky min. 1,50 m při jedné straně vozovky od autobusových zastávek Bořislavka až po křižovatku s ulicí V Šáreckém údolí; lze však předpokládat, že většina lidí dá běžně přednost spíše přímější cestě v přírodním prostředí a tuto delší trasu využije v případě nutnosti, v noci apod.



propojení nového obytného souboru Top residence Šárecké údolí s cestou jižně od PP Jenerálka



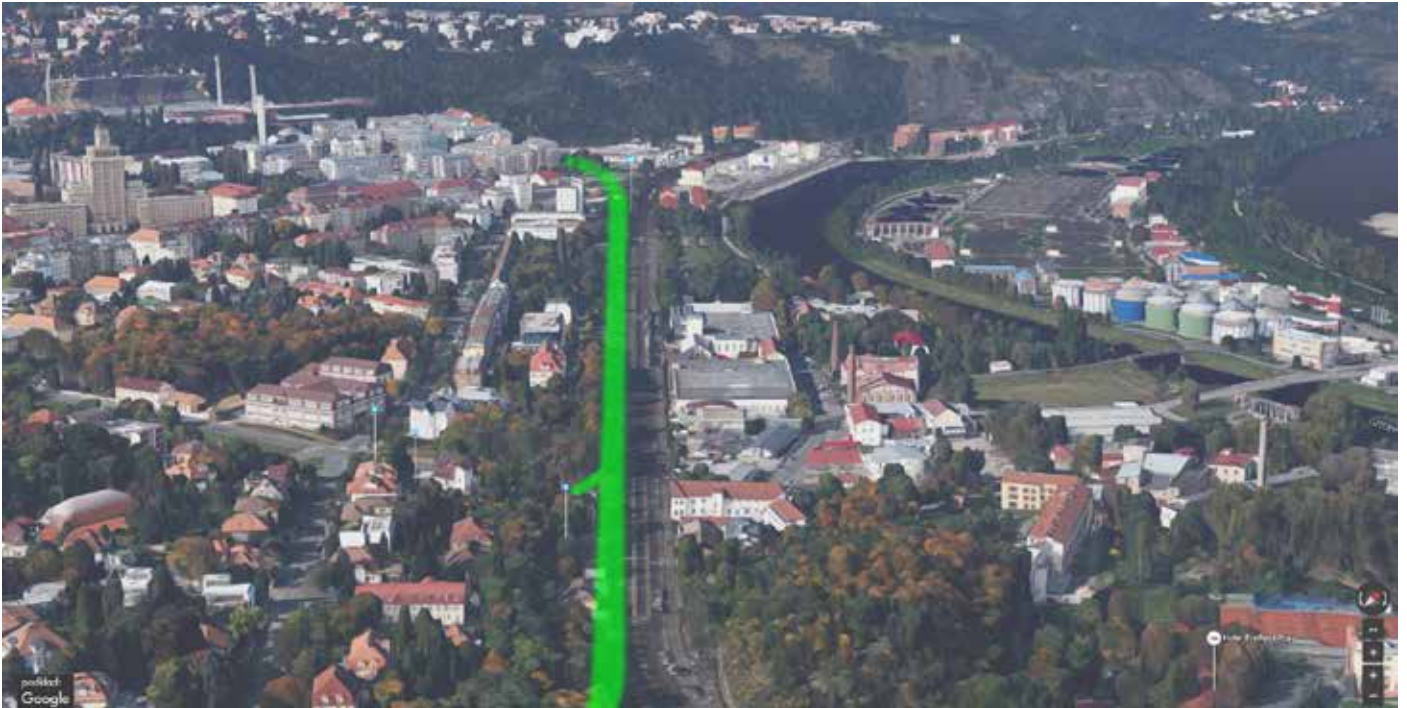
V současnosti se jedná o zcela samostatné lokality, které vzájemně odděluje frekventovaná komunikace Horoměřická vedená na náspu, resp. v zářezu. Mezi severní serpentinou ulice Horoměřická a přírodní památkou Jenerálka se nachází zanedbané území s náletovou zelení a hlušinou, které bylo vytěženo a je tvořeno protáhlou rovinou v terénním zářezu mezi skalami a svahy lesoparku. Pod silnicí Horoměřická se nachází starý zděný prostup, který je v současnosti zcela zabarikádovaný.

vybudování rekreačně-dopravního propojení bývalé cihelny a rozcestí u PP Jenerálka:

- nezbytné je otevření a vyčištění historického zděného prostupu v náspu silnice Horoměřická a jeho napojení na novou komunikační síť nové zástavby v bývalém areálu cihelny
- od prostupu je vhodné vést plně bezbariérovou cestu přímo západním směrem až ke konci celé rovinaté části se zanedbanou zelení a hlušinou, zároveň je výhodné doplnění propojení od propustku k chodníku před domem Horoměřická 3 s využitím a přestavbou stávajícího panelového vjezdu do celé lokality a od něj také jihozápadním směrem k nové cestě
- celou lokalitu kotliny by bylo žádoucí přiměřeně sanovat a revitalizovat formou citlivých krajinných a přírodních zásahů
- v západní zaslepené části se nachází zářez do původního terénu, který na konci ohraničuje rovinou část celé lokality; jeho překonání a napojení na současnou asfaltovou cestu je možné dvěma způsoby: levněji menším zásahem tak, že cesta plynule nastoupá na náspu, resp. zářezu při jižním svahu až do úrovně původního terénu přibližně v místech stávající vyšlapané pěšiny a odtud pak plynule sklesá mezi vzrostlými stromy k asfaltové cestě; dražší alternativa vyžaduje větší a nákladnější zásah, při kterém by došlo k probourání západního zářezu a nová cesta by tak místem prošla přímo a plynule bez ztraceného spádu v niveletě sanovaného území, což by bylo zejména velmi výhodné pro zajištění bezbariérovosti i komfortu pohybu obecně; veškeré zásahy by se děly mimo vymezenou oblast přírodní památky Jenerálka, prostup cesty rostlým terénem by ideálně nebyl dotvořen jako zářez (otevřený průkop), ale formou propustku – krátkého tunelu či přemostění horní hrany historicky odtěženého svahu



propojení Bubeneč – Podbaba podél železničního koridoru



V současnosti je při jihozápadní straně od železničního koridoru pás převážně zanedbaného území, na který lokálně navazují některé cesty a ulice. V převážné části jeho délky se jedná o bývalou plochu kolejíště s odstavnými kolejemi, které však byly v rámci modernizace koridoru odstraněny. Mezi ulicí Jednořadá a bývalým bubenečským nádražím lze fyzicky pěšky projít v souběhu s tratí, v převážné části úseku je zde zatravněný svah. Ve střední a severozápadní části ulice Jednořadá lze projít pěšky nebo projet na kole či autem po relativně zanedbaném povrchu, nacházejí se zde řady garáží a sběrný dvůr. V nejsevernější části je pak vybudována nová železniční zastávka Podbaba a přes zářez ulice Podbabská tramvajová smyčka, původní most vlečky byl snesen.

úsek Stromovka – bývalé nádraží Praha-Bubeneč – podjezd pod železnici do ulice Papírenská

- vhodné napojit stávající parkovou cestu ve Stromovce na nové propojení již před samotnou zdí s branou přes drážní pozemky, kde dříve bývaly přízemní budovy a manipulační plocha
- v optimálním případě vybudovat alespoň cca 3,0 m širokou cestu nebo stezku přes sanovanou plochu a v prostoru mezi drážními budovami a kolejíštěm, s možnými lokálními zúženími
- kritický úsek je samotné přemostění s nutností vybudovat lávku napojenou k současnému mostu a s nutností úpravy vymezení zahrady budovy Goetheho 62; v případě nemožnosti zdárně vyřešit tento bod by nezbývalo než celé propojení začít až za mostem, nastoupaním rampou a popř. doplňujícím schodištěm z chodníku v uličním parteru



propojení Bubeneč – Podbaba podél železničního koridoru

úsek

podjezd pod železnici do ulice Papírenská – železniční zastávka Praha-Podbaba

- v jihovýchodní části navázat plynule na předchozí úsek, resp. na uliční parter v nižší úrovni a pokračovat v souběhu s železniční tratí při patě svahu v částečném zářezu
- v úseku ulice Jednořadá je žádoucí revitalizovat celý uliční prostor, optimálně například v režimu cyklistické ulice nebo obytné zóny na základě celkové koncepce veřejného prostranství a parkových úprav pro daný pás brownfieldu mezi stabilizovanou zástavbou a PHS železničního koridoru. Souběžně s pozemní komunikací by blíže železnici měla v celé délce vést cesta nebo stezka umožňující zejména pěší průchod a případně v návaznosti na ni i pobytové aktivity
- v severozápadní části je nutné revitalizovat jak samotný uliční profil (včetně vytvoření sdílené prostoru alespoň v oblasti křižovatek a u příchodu k vlakům), tak návaznost na bezmotorové propojení podél železniční trati a toto propojení dále trasovat mezi protihlukovým valem a prosklednou stěnou přístřešku nástupišť až k západní přístupové cestě



úsek železniční zastávka Praha-Podbaba

– Paťanka

- pro toto propojení by bývalo nejkomfortnější zachovat, resp. přestavět původní trať k areálu pivovaru; most vlečky však byl před několika lety snesen a jeho návaznosti sanovány
- v současnosti je možné podrobnější studií prověřit možnosti pěšího a cyklistického mimoúrovňového propojení přes zářez ulice Podbabská a kolem tramvajové smyčky, je však zřejmé, že se bude jednat o nákladné řešení v případě nové lávky vedené samostatně i v případě přimknutí ke stávajícímu železničnímu mostu
- dlouhodobou alternativou může být výrazně levnější úrovněvé křížení v rámci SSZ křižovatky Podbabská – Pod Paťankou, kde by bylo nutné doplnit SSZ přejezd pro cyklisty přes severní ramena křižovatky (bezbariérová pěší vazba je zde již zajištěna) a odpovídajícím způsobem rozšířit a zatraktivnit severní nároží s ulicí Ve Struhách, kam ústí cesta od železniční zastávky, a celý koridor ulice Pod Paťankou (například rozšířením chodníku, vybudováním nové stezky a stromořadí apod.)



postupná revitalizace toku Dejvického potoka (včetně souběžné i příčné prostupnosti území)



Historicky druhý nejvýznamnější potok na území MČ Prahy 6 pramení v areálu veveslavínského zámku a na povrchu je dnes veden pouze v krátkém úseku mezi ulicemi V Předním Veveslavíně a Na Rozdílu a ještě kratším úseku v ulici Mlýnská, ve zbytku trasy je sveden do kanalizace. Původně přes Vokovice a Dejvice vedl v otevřeném korytě, U Dejvického rybníčku ještě v roce 1935 napájel malý rybníček. O kus dále se ve středověku nacházel rybník nebo soustava rybníků, což naznačují bahnitě usazeniny odkryté při stavbě kancelářského areálu na Hadovce. Do současné doby se zachoval urbanistický koncept průběžných pásů – parků městské zeleně prakticky po celé trase původního toku, umožňující částečně obnovit tento potok, v podobě moderní městské vodoteče společně s úpravou veřejných prostranství, především v horní a spodní části toku.

princip řešení

- vytvoření vodohospodářské studie proveditelnosti
- požadovaný charakter toku: převážně odkrytá regulovaná městská vodoteč s prvky pro volnočasové aktivity, lokálně „polo-přírodní“ úseky (například podél ulice Antonína Čermáka)
- koridor potoka (Veslavín – Dejvice – Bubeneč):
 - zámek Veveslavín
 - V předním Veveslavíně
 - Na Rozdílu
 - park Hadovka
 - Velvarská
 - Evropská
 - Thákurova
 - Flemingovo náměstí
 - Nikola Tesly
 - náměstí Interbrigády
 - Antonína Čermáka + Maďarská
 - Mlýnská
 - Vltava
- možná etapizace řešení – viz jednotlivé úseky níže
- vznik naučné stezky Dejvického potoka, včetně vyznačení (doprovod „znovu-obnovení“ toku potoka, včetně upozornění na historické souvislosti v místě)
- bezmotorová prostupnost by měla být umožněna formou „zeleného“ koridoru souvisle v celé délce, a to již i v případě pouhé revitalizace stávajících odkrytých úseků, následně pak průběžně upravována i v dalších etapách



postupná revitalizace toku Dejvického potoka (včetně souběžné i příčné prostupnosti území)

úsek zámek Veleslavín – Na Rozdílú

- charakter toku: přirozený meandrující tok
- z hlediska vodohospodářské studie a následných kroků nezbytné zajistit zejména popis sběrných míst, obnovu prameniště v oblasti veleslavínského zámečku a trvalých vodosběrných prvků v horní části toku u bývalého „Strnadova“ zahradnictví

úsek Na Rozdílú a park Hadovka

- revitalizace včetně zadržovací nádrže u ulice Na Rozdílú
- prověřit propojení přes soukromou nestavební parcelu č. 1027 mezi ulicemi Na Rozdílú a Zavadilovou
- revitalizace včetně možnosti realizace drobných vodních nádrží v parku u ulice Zavadilova

úsek Velvarská – Evropská

- v rámci parkové plochy mezi Evropskou a Velvarskou možná alespoň částečná transformace plochy a částečné odkrytí koryta potoka
- v oblasti okolí Masarykovy koleje pravděpodobně nereálné odkrytí potoka a tedy nutnost zachování jeho zatrubnění, volnou pěší a cyklistická prostupnost území i spojitost trasy podél vodoteče je však potřeba plně zachovat

úsek Thákurova – univerzitní kampus ČVUT

- v úrovni ulice Zikova bude vodoteč opět znovuobnovena od budovy Katolické teologické fakulty UK a v rámci parku I. Gándhiové však možné s vodotečí výrazně pracovat v rámci komplexních parkových úprav

úsek Flemingovo nám. – Terronská

- v prostoru Flemingova náměstí, ulice Nikola Tesly a náměstí Interbrigády zajistit alespoň částečnou otevřenost koryta regulované městské vodoteče
- snadno realizovatelný cyklistický přesmyk Jugoslávských Partyzánů viz samostatnou zadávací kartu

úsek Terronská – Goetheho

- park Generála Lázaro Cárdenase a navazující pás zeleně mezi vozovkami ulic Antonína Čermáka a Maďarskou
- tento úsek může mít odlišný „polopřírodní“ charakter, obdobně jako v nedalekém parku Willyho Brandta

úsek Mlýnská – Vltava

- dodnes odkrytý úsek mezi kralupskou železniční tratí a souborem staveb Císařského mlýna, kde se původně Dejvický potok vléval do Vltavy
- nutné podrobněji prověřit možnosti napojení v rámci transformačního území přímou stopou do plavebního kanálu Vltavy, resp. do Malé Říčky – cestní síť umožňující volnou bezmotorovou prostupnost každopádně nutné zajistit v obou možných koridorech

Tato zadávací karta vznikla na základě podkladu a spolupráce s MgA., Bc. Janem Trejbalem (Neolokator)



chráněný přesmyk Jugoslávských partyzánů (náměstí Interbrigády – Nikoly Tesly)

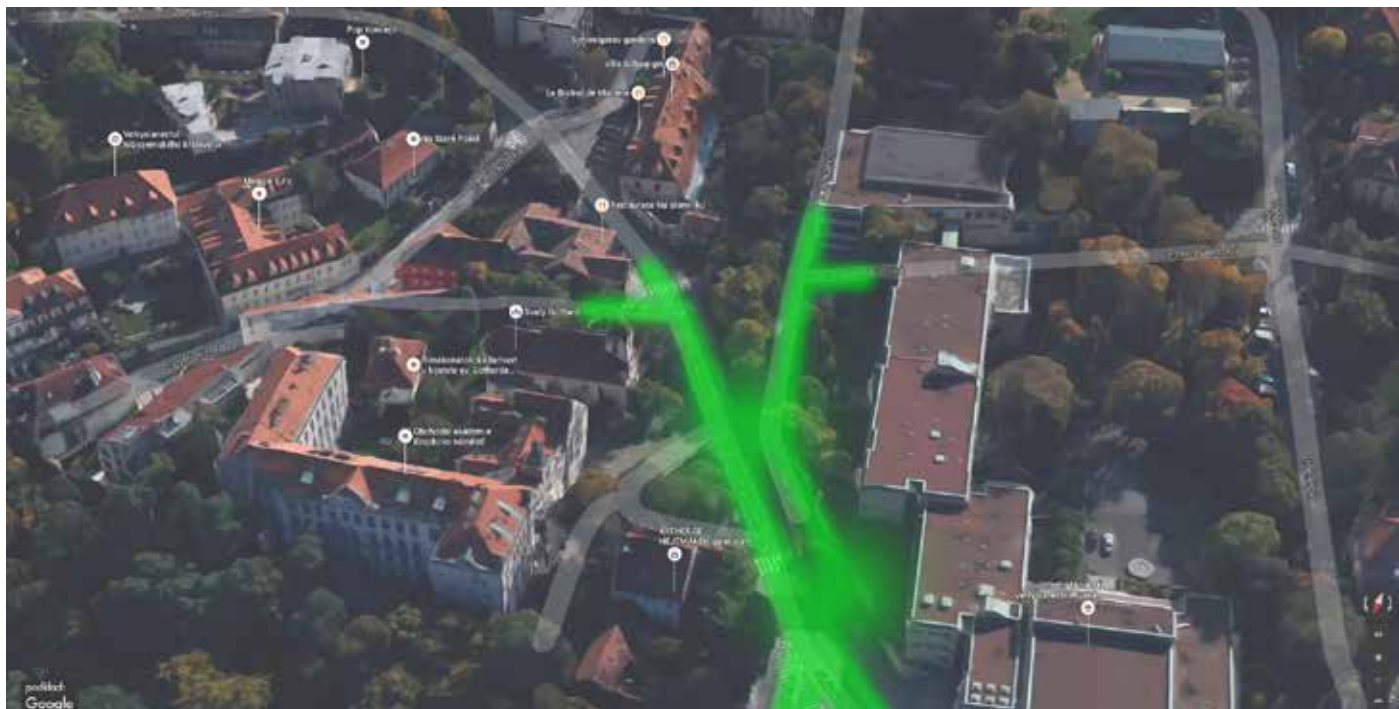


V současnosti jsou po rekonstrukci tramvajové trati vytvořeny bezbariérové přechody pro chodce přes vozovky a místo pro přecházení přes tramvajový pás v úrovni středu náměstí, resp. při severním chodníku ulice Nikola Tesly. V úrovni nároží u jižního chodníku Nikola Tesly se nachází místo pro přecházení, které však nemá vyřešeny návaznosti na chodníky a při rekonstrukci tramvajové trati zde byl zároveň zrušen její přejezd propojující ulici Nikola Tesly s Maďarskou. Východo-západní pohyb je zde poptávaný i na kole, na rozdíl od pěších zde však nejsou vytvořeny odpovídající podmínky a legálně zde bez problémů projet nelze ani v jednom směru.

cyklistické chráněné propojení mezi náměstím Interbrigády a ulicí Nikola Tesly

- v krátkodobém a střednědobém horizontu je z hlediska bezmotorového pohybu „zelený pás“ funkční tak, že se v parkovacích plochách a po chodnicích pohybují pěší a cyklisté projíždějí ve vozovkách, které jsou v navazujících úsecích vždy jednosměrně ve dvojici proti sobě; v rámci ulice Jugoslávských Partyzánů jsou vyznačeny vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, pro pohyb po chráněné trase v koridoru Jugoslávských Partyzánů se nabízí více možností
- ve směru na západ je žádoucí prověřit variantu, při které by prostor stávajícího chodníku byl legálně pojížditelný ve společném provozu s chodci na jízdní kole až po stávající přechod pro chodce, který by byl upraven na sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty (se společným prostorem pro překonávání tramvajové trati) nebo při jižní straně přímknutý přejezd pro cyklisty k přechodu pro chodce a následně na západní straně ulice naveden do severní vozovky ulice Nikola Tesly, případně by převedení do vozovky bylo provedeno již po přejetí první vozovky a tramvajová trať by již byla přejížděna společně s ostatními vozidly. V případě stavebních zásahů lze uvažovat o zklidňující úpravě formou zvýšené vozovky u napojení severní vozovky na náměstí Interbrigády na východní vozovku Jugoslávských partyzánů a pojížděný chodník, případně o vybudování nového místa pro přejíždění tramvajové trati jízdními koly v přímém prodloužení boční vozovky bez nutnosti sdílet prostor s chodci na chodníku, ale s využitím vyhrazeného jízdního pruhu na opačné straně ulice (lze však očekávat, že toto řešení nebude s ohledem na zvýšení počtu míst křížení s tramvajovou tratí akceptováno)
- ve směru na východ lze pravděpodobně legálně již dnes použít místo pro překonání tramvajové trati, jehož obruby jsou k oběma vozovkám snížené; pro chodce a bojácnější cyklisty by bylo vhodné doplnit úpravy v rámci stávajícího parkovacího pásu ve vozovce tak, aby byl tento prostor volný a sloužil pouze bezmotorovému provozu; v případě větších stavebních úprav by bylo vhodné zajistit nové cyklistické propojení obou vozovek přes tramvajový pás v přímém směru, severně od toho stávajícího
- v dlouhodobějším horizontu je vhodné řešit celkovou koncepci zeleného pásu Dejvic a Bubenče od Thákurovy, resp. Gymnazijní až po křižovatku s ulicí Goetheho, včetně možného řešení pěší a cyklistické promenády středem zeleného pásu a parků, která bude mít jiný dopad na řešení příčných uličních vazeb

bezbariérové propojení Krupkovo náměstí – V Sadech



Ulice V Sadech je zaslepena pro provoz vozidel a v nejsevernější části redukována pouze na dlážděnou vozovku k vratům na soukromém pozemku, sevřena mezi zídskou opěrné zdi a zdi oplocení soukromého pozemku. Pěší návaznosti jsou bariérové pro jízdu na invalidním vozíku, protože na obou koncích opěrné zdi jsou v návaznosti na chodník sníženého uličního profilu průjezdné komunikace navazující na ulic Wolkerova pouze schodiště.

bezbariérová řešení pro průjezd dětských kočárků, invalidních vozíků a jízdních kol

- u severního schodiště je vhodné prověřit doplnění rampy namísto stávajících ližin buď ve formě lehké (kovové) konstrukce, nebo náročnější stavební formou, se zohledněním architektury kamenem obložené zdi a budov
- u krátkého jihovýchodního pětistupňového schodiště prověřit zřízení rampy buď na úkor části cípu zelené plochy bez poškození stromu, nebo s částečným snížením nivelety horní komunikace a zvýšením spodního chodníku s jeho částečným rozšířením na úkor vozovky a zrušením nebo zúžením schodiště, případně se zbouráním nízké části opěrné zdi apod.
- v obou případech je žádoucí zajistit jak bezbariérový pohyb osob v rámci chodníkových ploch a sdíleného prostoru horní vozovky, tak cyklistický průjezd mezi oběma vozovkami



propojení podél Litovického potoka (Evropská – Ke Dvoru – Džbán)



V současnosti lze mezi ulicemi Evropská a Ke Dvoru projít po pěšině po levém břehu po soukromých pozemcích, naopak pozemky hl. m. Prahy na pravém břehu, kde je postavena cesta s dlažbou a veřejným osvětlením, jsou oploceny a veřejně přístupné pouze přes branky a se zákazem vstupu se psy, přičemž přímé napojení na Evropskou je zcela fyzicky přerušeno protihlukovou zdí a je nutná zacházka přes 200 m. Mezi ulicemi Ke Dvoru a cestou podél vodní nádrže Džbán lze projít z části po zpevněných cestách a z části po pěšinách, převážně však po soukromých pozemcích.

propojení podél Litovického potoka

- mezi ulicemi Evropská a Ke Dvoru na pravém břehu zpřístupnit pro veřejnost existující cestu podél potoka na pozemcích hl. m. Prahy bez omezení, včetně odstranění oplocení; potřebné je vybudovat bezbariérové napojení na severní chodník (stezku) Evropské ulice, včetně prostupu protihlukovou zdí; vhodné současně zajistit bezpečné úrovně překonání Evropské ulice, alespoň jako místo pro přecházení, a komfortní přehledné napojení na ulici Ke Dvoru;
- mezi ulicemi Ke Dvoru a cestou podél vodní nádrže Džbán průchod zatím sice existuje, ale bylo by žádoucí jednat s vlastníky pozemků o zajištění trvalé prostupnosti území v poplácované vazbě, podrobnější regulaci území (i v návaznosti na připravovaný obytný soubor) a případném odkupu části pozemků; alespoň výhledově je vhodné uvažovat s lávkou přes potok v prodloužení ulice K Červenému vrchu



bezmotorové propojení a drážní promenáda v koridoru kladenské železniční trati



V současnosti protíná ve východozápadním směru celé území MČ Praha 6 zastaralá jednokolejná historická železniční trať z Prahy-Masarykova nádraží na Kladno prakticky v nezměněné stopě z dob Rakouska-Uherska. Mnoho let dlouhodobě probíhá příprava a odkládání modernizace celé trati. Existuje více možností řešení, která se liší především rozsahem tunelového vedení a tedy i odlišnými dopady do území. Oproti dosud sledovaným a porovnávaným variantám vedení nové elektrizované trati po povrchu nebo v hloubeném tunelu prakticky ve stávající stopě mezi Stromovkou a Veleslavínem je nově prověřována varianta převážně raženého tunelu s jiným trasováním mezi Hradčanskou a Veleslavínem. Zároveň se jedná o poptávaný logický koridor v území i pro bezmotorovou dopravu, dosud v mnoha případech bez adekvátních možností průchodu či průjezdu.

Klíčové východozápadní propojení Prahy 6

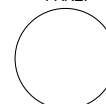
- celý (širší) koridor železnice je klíčovou zelenou páteří, která propojuje ve východozápadním směru velkou část území MČ Praha 6, především Bubeneč, Dejvice, Veleslavín, Liboc a Ruzyně, a sousední městskou část Praha 7 a Středočeský kraj
- v současnosti k tomu slouží převážně pouze samotná železniční trať a místy přerušovaný pás stromů a keřů různorodé kvality, často v zanedbaném stavu
- z dlouhodobého hlediska je žádoucí využít potenciál modernizace železnice a vytvořit z tohoto koridoru živou prostupnou a přístupnou zelenou osu území pro chůzi, běh, jízdu na kole apod., pro aktivní pohyb i odpočinek
- celý koridor je blízko rozsáhlých rekreačních území (Stromovka, Obora Hvězda, Libocký rybník, vodní nádrž Džbán, Divoká Šárka apod.), hustě osídlených obytných čtvrtí (Bubeneč, Dejvice, Červený vrch, Petřiny) i rozvojových území (areál Armády ČR u Generála Píky, bývalé Strnadovy zahrady, bývalý Prior a kasárna Armády ČR v Dolní Liboci), která navzájem přirozeně propojuje
- podrobněji viz další strany a také viz „Dopravně-urbanistická analýza trasy příměstské železnice Praha – Letiště Václava Havla – Kladno vedené Prahou 6 a 7, Alej, 2015/05“

DOPRAVNĚ-URBANISTICKÁ ANALÝZA TRASY PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE PRAHA - LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA - KLADNO VEDENÉ PRAHOU 6 a 7



TEXTOVÁ ČÁST

OBJEDNATEL:
Městské části Praha 6 a Praha 7
ZHOTOVITEL:
ALEJ - architektonický ateliér
DATUM:
05 / 2015
PARÉ:



bezmotorové propojení a drážní promenáda v koridoru kladenské železniční trati

bezmotorové propojení v souběhu s železniční tratí na Kladno

- vzhledem k tomu, že k samotné modernizaci železniční trati dojde pravděpodobně nejdříve za cca 10 let, je žádoucí do té doby nabídnout alespoň souběžné bezpečné a legální propojení v souběhu se samotnou železnicí; výhledově bude možné tam, kde nové vedení železnice opustí původní historickou stopu nebo dojde k souběžnému vybudování nových propojení, zajistit ještě komfortnější chráněné propojení stavebně ve vyšším standardu
- pro souběžný průchod pěšky a průjezd na kole lze využít stávajících komunikací s jejich dílčími úpravami a případně s dobudováním lokálních úprav a propojek tak, aby byla zajištěna kontinuální prostupnost v souběhu s železniční tratí za současného jednokolejného stavu a optimálně i po dobu modernizace železniční trati i následně po ní, kdy by však měly vzniknout i další zlepšující úpravy
- v první etapě je možné zpracovat úpravy dopravního značení tak, aby stávající komunikace byly obousměrně legálně průjezdné pro cyklisty bez ohledu na případnou jednosměrnost či omezení vjezdu pro ostatní vozidla: projekt pro stanovení místní úpravy provozu na proznačení páteřní cyklotrasy A 16 mezi Hradčanskou a Ruzyní
- ve druhé etapě lze opravit zejména povrchy vybraných úseků cestní sítě, provést dílčí stavební úpravy apod. na ohlášení nebo s nutností stavebního povolení
- ve třetí etapě je případně možné uvažovat s nákladnějšími stavebními zásahy, které mají dopad také do soukromých pozemků, rozvoje území a nejsou v rozporu s modernizací železniční trati
- průběh celého souběhu:
 - Nad Královskou oborou – U Vorlíků (etapa 03 – závisí na výstavbě v místě dnešních sportovišť) + Slavičkova – Muchova – Milady Horákové (etapa 01)
 - Milady Horákové – MÚK Prašný most – Pod Hradbami – Dělostřelecká – Buštěhradská – přesmyk Pevnostní a Gymnasijní – Glinkova – U Dráhy – U Dejvického rybníčku – přesmyk Starodejvická – Nad Bořislavkou – cesta podél Dejvického potoka – V Předním Veleslavíně – Kladenská – přesmyk Veleslavínská
 - Veleslavínská – Nad Stanicí (var. 01) / Evropská + cesta podél Litovického potoka (DSP, var. 02) – Pod Petřinami – hráz Libockého rybníka – Naardenská – U Kolejí – U Silnice + Litovická (var. 01) / U Stanice – Libocká – Pavlovská (var. 02) – Brodecká – Rakovnická – Sobínská – Stochovská – Drnovská
 - Drnovská – Ztracená – cesta severně od retenční nádrže Jiviny – cesta východně od výzkumného ústavu – cesta pod Pražským okruhem
 - jižně podél oplocení areálu Letiště Václava Havla k D6 – hranice Středočeského kraje – (...) – Hostivice (tento úsek dosud značen jako A 16, nově jako A 160)



bezmotorové propojení a drážní promenáda v koridoru kladenské železniční trati

drážní promenáda na zrušené železniční trati na Kladno

- zcela nové komfortní páteřní propojení pro chodce a cyklisty lze vybudovat na zrušeném drážním tělese až po jeho úplném opuštění železničním provozem, tj. po dostavbě a zprovoznění nové modernizované železniční trati tam, kde je vedena zcela mimo původní koridor
- novou promenádu tak bude možné vytvořit tam, kde je úsek trati nově zatunelovaný (formou hloubeného nebo raženého tunelu, v původní či nové půdorysné stopě) nebo přeložený do příznivějšího směrového vedení
- za předpokladu tunelového vedení trati mezi ulicí U Vorlíků a Veveslavínem je žádoucí vytvoření souvislé bezmotorové promenády v zeleni, která by i nadále měla křížit hlavní automobilový provoz mimoúrovňově a jako úroveň zůstanou jen lokální neprůjezdná napojení slepých ulic (s výjimkou Pelléovy a Veveslavínské ulice): celý zásah musí být proveden komplexně jako ucelený urbanisticko-krajinný zásah včetně plnohodnotného řešení veřejných prostranství a vegetačních úprav, zejména pak v oblasti historické zástavby Proboštského dvora
- v případě, že dojde k zahloubení úseku mezi ulicí U Vorlíků a Stromovkou, je vhodné realizovat parkovou promenádu na povrchu i zde, v opačném případě pouze ve skromnějších parametrech v souběhu s tratí při jihovýchodní straně koridoru
- u povrchového vedení modernizované trati je žádoucí využít koridoru opuštěného železničního tělesa a jeho jednotlivé uvolněné části souvisle propojit novými cestami, resp. bezmotorovými (účelovými) komunikacemi v souběhu s novou železniční tratí, a to zejména v těchto lokalitách:
 - Pod Petřinami – hráz Libockého rybníka
 - Brodecká – Rakovnická
 - Drnovská – Pražský okruh
 - Pražský okruh – Hostovice
- všechny nákladnější a komplexnější úpravy přímo vyvolané a související s modernizací železniční trati musejí být přímo nedílnou součástí jejího projektu a takto společně projednávány, připravovány i realizovány, zejména se to týká zajištění bezbariérových mimoúrovňových křížení přes železniční trať i v souběhu s ní, přístupu k jednotlivým zastávkám a stanicím, vybudování nových souběžných cest, resp. veřejně přístupných účelových komunikací atd.
- samostatně, resp. v návazné koordinaci lze případně řešit pouze úsek bez přímých stavebních zásahů vyvolaných výstavbou železniční trati, tj. zejména úsek mezi Hradčanskou a Veveslavínem v oblasti Proboštského dvora v případě nových ražených tunelů (bez povrchové výstavby jako v případě tunelů hloubených)
- klíčové je tedy především zajištění odpovídající projektové přípravy modernizace železniční trati (investor SŽDC), která bude plnohodnotně řešit a obsahovat výše uvedené, následně je pak navázat dalšími doplňujícími projekty



údolní propojení Evropská – Na Krutci – Horoměřická



V současnosti se jedná z převážné části o průchozí zanedbanou rokli mezi zalesněným Červeným vrchem a obytným souborem Na Krutci. V jižní části neexistuje přímá návaznost na Evropskou ulici, kdy je ukončení rokle neprůchozí a de facto zablokované objektem Evropská 174 a oplocením areálu obytného souboru K Červenému vrchu 2. Z rokle je možné odejít buď na západ po revitalizované parkové cestě se schodištěm do ulice K Červenému vrchu, resp. Vokovická, nebo na východ prudkou cestou do kopce a pak severně od tramvajové smyčky do zaslepení ulice Egyptská, resp. po cestě k ulici Alžírská. V severní části je rokli možné opustit pouze po široké cestě přes otevřená vrata do silnice Na Krutci s menší zacházkou, přímé klesání podél prudkého svahu prakticky neexistuje. Pokračování k Horoměřické je možné pouze po úzké silnici.

revitalizace stávající cesty v rokli

- oprava povrchu stávající cesty a pěšiny (resp. vybudování nové cesty) a její rozšíření na cca 2,5 – 3,0 m v celé délce rokle
- vhodné jsou alespoň částečné úpravy zeleně, resp. parkově-krajinné zásahy, které zanedbaný prostor vhodně dotvoří a zatraktivní
- umožnit společný provoz chodců a jízdních kol, optimálně včetně bezbariérového průjezdu invalidních vozíků, ale bez nutnosti řešit úpravy pro nevidomé a slabozraké



údolní propojení Evropská – Na Krutci – Horoměřická

vybudování cesty v jižní části rokle a napojení na Evropskou

- tento úsek patří k nezanedbanějším a je prakticky neprůchozí bez prodírání se zelení
- s ohledem na geomorfologii terénu a majetkoprávní poměry je žádoucí podrobněji prověřit možnosti trasování vazby, optimálně při zajištění nejen pěší průchodnosti, ale také průjezdnosti na kole
- z hlediska formování terénu i širších návazností by bylo pravděpodobně výhodnější, pokud by novou cestu bylo možné na stezku na Evropské napojit západně od objektu Evropská 174 (např. v případě úspěšného odkoupení úzkého pásu okraje oploceného pozemku obytného souboru



revitalizace cesty k ulici Egyptská

- stávající cesta je celkově zanedbaná a zejména po dešti bahnitá, což celkem kontrastuje s revitalizací oblasti tramvajové smyčky po výstavbě metra
- vhodné je případně upravit trasování cesty ve svahu rokle tak, aby bylo možné jak projít pěšky snadno a přímo, tak projet na kole či invalidním vozíku i třeba za cenu malé serpentiny apod.



Na Krutci – Horoměřická

- tento úsek je klíčový pro bezkonfliktní napojení rokle na Tichou Šárku
- je nezbytné prověřit nevhodnější místo pro křížení silnice Na Krutci (buď v návaznosti na stávající cestu s branou, nebo při vybudování nové cesty východněji)
- nová cesta (přírodně blízkého charakteru) by měla být trasována optimálně v těsné návaznosti na stávající vodoteč, v rámci liniové louky až po cestu souběžnou s Horoměřickou ulicí, u které je taktéž žádoucí revitalizovat celý povrch
- alternativou k podrobnějšímu prověření a diskusi může být případné uzavření silnice Na Krutci mezi ulicemi Na Křídle a Horoměřickou pro automobilovou dopravu: s ohledem na charakter silnice a přírodního parku nelze předpokládat provedení normových úprav historické silnice, která zároveň slouží často jako poněkud nevhodná zkratka; při této úpravě by se tak zcelilo a výrazně zklidnilo přírodní a rekreační území i převážně rezidenční zástavba Vokovic, navíc by nebylo nutné budovat některá nová bezmotorová propojení jako náhradu za nebezpečný a nekomfortní pohyb po této silnici při stávajícím provozu; jediným potenciálně větším rizikem je příliš velké přetížení SSZ křižovatce Evropská x Horoměřická, náhradní trasa Horoměřickou a Evropskou jinak vede v celé délce po normově vybudované komunikaci s veřejným osvětlením (na rozdíl od komunikace Na Krutci), délkový rozdíl je cca 1 km a časový při optimální průjezdnosti cca 1 minuta.



chráněné propojení v koridoru Evropské ulice – stezka pro chodce a cyklisty



V současnosti je v některých částech Evropské ulice severní chodník označen jako stezka pro chodce a cyklisty. Chráněná vazba pro cyklistickou dopravu je řešena mezi SSZ Evropská x Na Pískách a SSZ Evropská x Divoká Šárka. Střídá se zde ne zcela vhodně provoz společný a oddělený, navíc je průjezd cyklistů přerušován křižovatkami nebo autobusovými zastávkami. Celkově je tedy patrná snaha o zajištění bezpečného chráněného cyklistického průjezdu a propojení zástavby a Divoké Šárky, ale provedení je velmi často nevhodné, nekomfortní a na úkor pěšího provozu.

Snadná okamžitá legalizace průjezdu cyklistů v místech stávajících přechodů pro chodce

- v místech současných světelně neřízených přechodů pro chodce lze po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 294/2015 Sb. snadno, levně a rychle legalizovat cyklistický průjezd úpravou vodorovného dopravního značení na sdružené přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty, a to klidně v rámci dosavadní šířky stávajících přechodů pro chodce
- tato úprava se týká napojení těchto ulic:
 - Na Vlčovce
 - Komornická
 - Vilímovská (při zrušení stávající nevyhovující úpravy)
 - vratná komunikace pro autobusy MHD do Horoměřické ulice
 - Arabská (2x, u vstupu do metra)
 - Osamocená (vhodné přiblížení k vozovce Evropské)



chráněné propojení v koridoru Evropské ulice – stezka pro chodce a cyklisty

Snadná okamžitá legalizace průjezdu cyklistů přes SSZ

- v místech nedělených SSZ přechodů pro chodce lze po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb a jeho prováděcí vyhlášky č. 294/2015 Sb. snadno, levně a rychle legalizovat cyklistický průjezd nahrazením sklíček návěstidel sdruženou společnou dvoubarevnou soustavou pro chodce a cyklisty a upravit vodorovné dopravní značení na sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty, a to klidně v rámci dosavadní šířky stávajících přechodů pro chodce
- tato úprava se týká těchto ramen SSZ:
 - Thákurova (2x)
 - Kolejní
 - Šárecká
 - U Hadovky
 - Na Sekyrce
 - Na Pískách
 - Arabská (naproti Etiopské)
 - komunikace od areálu u budovy Evropská 178 (poblíž tramvajových zastávek Nad Džbánem)
 - napojení tramvajové smyčky Divoká Šárka (2x)
 - Divoká Šárka



Náročnější legalizace průjezdu cyklistů přes SSZ

- tato úprava se týká těchto ramen SSZ:
 - Horoměřická (z doby výstavby trasy metra A by zde měla být plnohodnotná připravenost na zřízení samostatného přejezdu pro cyklisty na celou délku překonávané komunikace)
 - Vokovická



chráněné propojení v koridoru Evropské ulice – stezka pro chodce a cyklisty

nápojení

míst ležících mimo pozemní komunikaci

- úprava by měla ctít kontinuitu stezky a nadřazenost pěšího a cyklistického pohybu před vozidly, která kříží jejich cestu; úprava by standardně měla být provedena stavbě vyřešeným chodníkovým, resp. stezkovým přejezdem ve zvýšené úrovni, do doby jeho realizace lze při nevyhovujícím stavu provést úpravu pouze pomocí dopravního značení, včetně montovaných fyzických prvků; nahrazování stávajících míst pro přecházení a přechodů pro chodce pouze sdruženými přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty je z principu nedostatečné, protože výrazně snižuje komfort a cestovní rychlost jízdy po stezce i komfort a bezpečnost chůze (nouzově samozřejmě může být lepší než nic)
- tato úprava se týká těchto křížení:
 - vjezd a výjezd ČSPH Mol u ulice K Červenému vrchu
 - nápojení areálu firmy Olympus
 - nápojení areálu mezi budovami Evropská 176a a Evropská 178
 - vjezd a výjezd ČSPH Shell naproti vozovně Vokovice
 - vjezd do hřbitova
 - vjezd na parkoviště restaurace McDonald's
 - cesta napojující usedlost Evropská 576



zřízení, resp. úprava režimu stezky na stávajícím chodníku

- režim společné stezky pro chodce a cyklisty, případně stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů
- nově označený a vyznačený úsek mezi východní vozovkou Thákurovy ulice a začátkem stávající stezky u ulice Na Pískách
- úsek mezi ulicemi Na Pískách a Horoměřická řešit nově celý se společným, nikoliv odděleným provozem – za současné situace jsou podmínky pro pěší pohyb nedůstojné
- nově označený a vyznačený úsek mezi Horoměřickou a začátkem stávající stezky s odděleným provozem západně od východního nápojení Arabské, prověřit možnosti pro řešení problematického úseku v oblasti autobusového zálivu, například rozšířením chodníkové plochy o cca 1,5 m na úkor předimenzovaných šířek jízdních pruhů a autobusového zálivu při snížení jejich šířek na minimum, nouzové převedení cyklistického provozu v přidruženém prostoru na jižní stranu komunikace (teoreticky možné v celé délce mezi Liberijskou a Vevešlavínem) apod.
- v úseku Arabská – Arabská zvážit výhledové odstranění odděleného provozu s ohledem na velikost prostor u pro chodce
- od výjezdu z ČSPH Mol po začátek dělené stezky u čela zastávky Nádraží Vevešlavín ve směru z centra, pro doplňkové pohyby a průjezdy v území vhodné též legalizovat jižní chodník alespoň pro zajištění vazby mezi ulicemi Vevešlavínská a José Martího
- mezi Nádražím Vevešlavín a smyčkou TT žádoucí sjednotit řešení se společným provozem v celé délce úseku (namísto střídání společného a odděleného provozu), optimálně se zachování pouze pěšího pásu při vodící linii pro nevidomé (optimálně však bez oddělování varovným pásem, pouze úpravou barevnosti povrchu apod.)



chráněné propojení v koridoru Evropské ulice – stezka pro chodce a cyklisty

doplnění chodníku, resp. stezky na severní straně Evropské mezi Litovickou a Vlastinou

- v úseku mezi autobusovou zastávkou Divoká Šárka a stávající živičnou cestu začínající cca naproti napojení ulice Vlastina zcela chybí pěší vazba, která je přerušena odbočovací pruhem k parkovišti restaurace McDonald's a následným pásem křovin
- je žádoucí zde vybudovat pěší a cyklistické propojení formou společné stezky, optimálně na úkor odbočovacího pruhu než namísto přilehlé zeleně a dále pak na úkor křovin až po zpevněnou plochu u začátku živičné cesty a ručního řízení SSZ, kde je žádoucí tuto plochu revitalizovat
- v rámci SSZ s ulicí Vlastina je velmi vhodné doplnění SSZ přechodů pro chodce a přejezdu pro cyklisty přes západní rameno Evropské



úsek Vlastina – Nová Šárka

- v celé délce úseku mezi SSZ křižovatkou s ulicí Vlastina a SSZ přechodem pro chodce u autobusové zastávky Nová Šárka je vybudována asfaltová cesta souběžná s vozovkou Evropské v oddálené poloze, v rámci pásu vzrostlých stromů
- asfaltový povrch je na mnoha místech poškozen (například kořeny) a je žádoucí provést jeho souvislou opravu, aby byl bezkolizně pochozí i pojížditelný
- na jižním chodníku by bylo v celé délce vhodné povolit provoz jízdních kol, zejména pro doplňkové vazby v území a obsluhu objektů



úsek Nová Šárka – podchody MÚK s Pražským okruhem

- v celé délce úseku mezi SSZ přechodem pro chodce u autobusové zastávky Nová Šárka a cestou navazující na podchody pod Evropskou a rampou v rámci MUK s Pražským okruhem je pouze travnatý pás se soliterními stromy a vyšlapanou pěšinou
- je žádoucí zde vybudovat důstojnou cca 3,0 m širokou zpevněnou cestu nebo přímo stezku pro chodce a cyklisty s asfaltovým povrchem, která zajistí optimální a kontinuální prostupnost celého koridoru
- je nezbytné zajistit úpravu napojení na dva současné a jeden potenciální SSZ přechody pro chodce, včetně doplnění přejezdů pro cyklisty pro zajištění bezmotorových vazeb mezi zástavbou, trasou podél Evropské a rekreačním územím Divoké Šárky
- na jižním chodníku by bylo v celé délce vhodné povolit provoz jízdních kol, zejména pro doplňkové vazby v území a obsluhu objektů



přímé propojení sídliště Dědina a Divoké Šárky



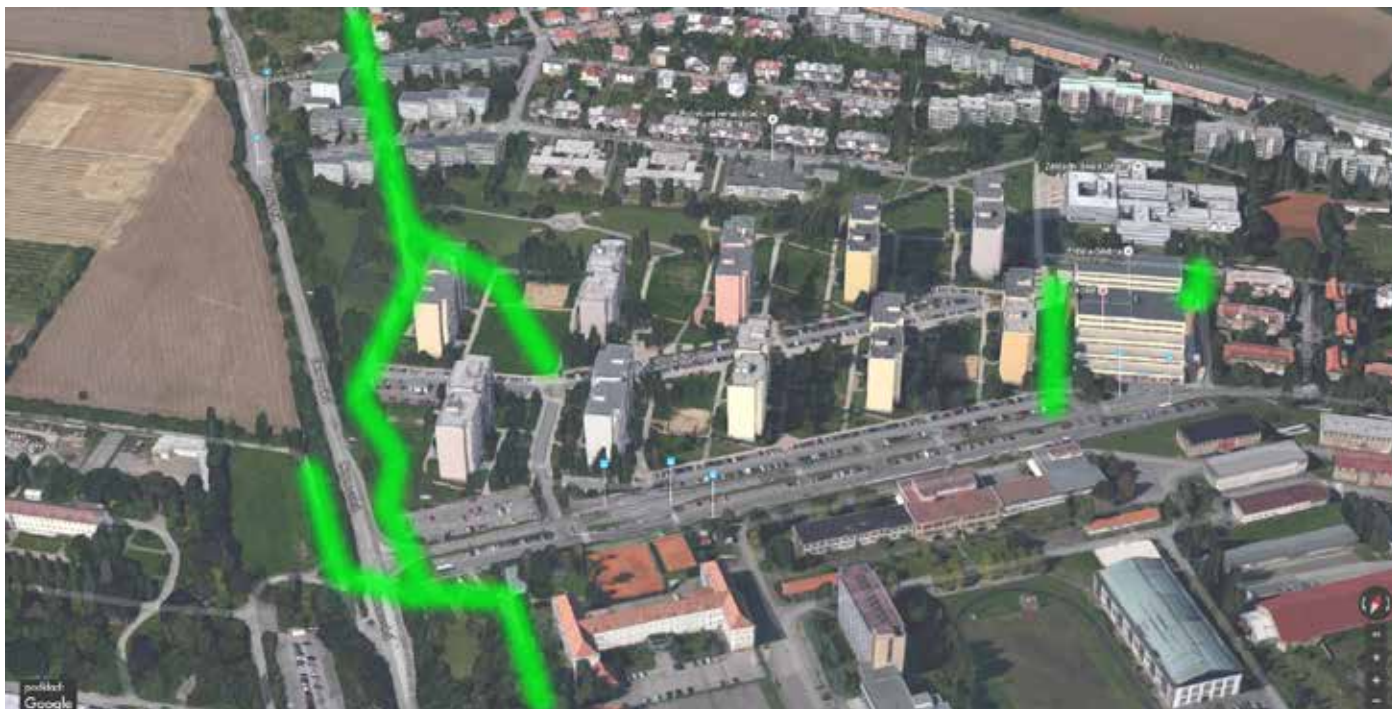
Ulice Evropská tvoří významnou osu v území a zároveň bariéru oddělující zástavbu od přírodního území. Přestože převážně obytná zástavba a atraktivní rekreační území jsou od sebe vzdáleny pouze necelých 500 m, jsou v současnosti k dispozici oficiálně pouze násobně delší přístupové cesty přes MÚK s Pražským okruhem nebo západně poblíž restaurace McDonald's. Kromě zhoršených možností překonání Evropské ulice tomu napomáhá i plocha pole, přes kterou jsou průběžně spontánně vyšlapávány cestičky.

komfortní přímé bezmotorové propojení sídliště Dědina a zástavby v oblasti ulice Navigátorů s přírodním rekreačním územím Divoké Šárky

- komfortní propojení od stávající parkové promenády po jižní chodník ulice Evropská, tj. zejména zlepšení překonání ulice Navigátorů (např. zvýšenou vozovku) a humanizace prostupu podél objektu garáží a skrze protihlukovou stěnu
- překonání vjezdu k ČSPH (Mol) formou zvýšené chodníkové, resp. stezkového přejezdu s nadřazeností bezmotorového pohybu (obdobně vhodné upravit i výjezd od ČSPH)
- zřídit nové SSZ přechody pro chodce a přejezd pro cyklisty přes ulici Evropská, řízení v koordinaci se dvěma stávajícími SSZ křižováními (vzdálenost cca 330 m, resp. 430 m)
- podél stávající meze v poli a následně optimálně přímou stopou přes pole doplnit cestu pro bezmotorový provoz až po současný porost lesoparku
- v rámci lesoparku překonat prudký svah tak, aby byl dobře sjízdný alespoň pro dětské kočárky a jízdní kola (ne nutně zcela v souladu s ČSN), v případě nutné větší zacházky, resp. zajížděky doplnit v přímé stopě též schodiště
- napojení na stávající asfaltovou cestu s vyznačenou cyklotrasou A 33, optimálně v místě křižovatky s dalšími cestami na kraji lesa a louky (poblíž altánku a u odbočení žluté turistické značky z cyklotrasy A 33)



úpravy cestní sítě na sídlišti Dědina



V rámci sídliště Dědina bylo v posledním desetiletí provedeno několik významných úprav, především přestavba veřejných prostranství v oblasti budovy Delta a v Ciolkovského ulici. Dosud však nejsou dostatečně upraveny další poptávané vazby.

Podklad pro podrobné prověření možného doplnění a úprav cestní sítě pro chůzi a jízdu na kole v oblasti sídliště Dědina

- přímé severojižní propojení v koridoru ulice Pilotů, který má jasně definovaný charakter severně od sídliště v návaznosti na parkové úpravy a nízkopodlažní zástavbu a jižně od ulice Vlastina podél oplocení kasáren; historická stopa propojení však byla zcela přerušena dvěma dvojcemi panelových domů, které stojí přímo v ose bývalého propojení; v severní části je vybudována přeložená parková cesta až po parkoviště v ulici U Valu, nezbytné je však dobudování návaznosti formou cesty nebo stezky pro chodce a cyklisty mezi ukončením ulice U Valu a stabilizovaným vedením podél kasáren, tj. na hranici izolačního protihlukového valu se zelení, sportovního hřiště a parkoviště a s překonáním ulice Vlastina formou přechodů pro chodce a přejezdu pro cyklisty v rámci křižovatky s Drnovskou (pro výhledový stav nutná koordinace v rámci projektu TT na Dědinu)
- alternativou, resp. doplněním nejpřímějšího chráněného propojení obou částí ulice Pilotů je dotvoření cestní sítě od parkové cesty od ulice Šmolíkova mezi dvěma dvojcemi panelových domů až do křižovatky ulic Ciolkovského a U Valu cca v koridoru stávajících vyšlapaných pěšin a dále pak s průchodem po chodnících a jízdou na kole ve vozovce až po ulici Vlastina, kterou je pak pro chráněnou vazbu vhodné překonat nejen v rámci vozovky, ale také formou přejezdu pro cyklisty a navazující krátkou stezkou při jižní hraně ulice Vlastina až po stabilizovaný úsek ulice Pilotů



- pro místní vazby je vhodné doplnění parkové cesty od ulice Šmolíkova v prodloužení ulice Parašutistů a odtud dále po stávající cesty při východní straně poslední dvojice panelových domů, resp. případně nově doplňovanou diagonální pěší a cyklistickou cestu
- v ulici Žukovského u budovy Deltu je žádoucí zajistit zcela bezbariérové řešení pro průjezd na invalidním vozíku nebo na kole a nahradit tak stávající krátké schodiště s ližinami plynulou rampou
- v severní části ulice Klimčina je žádoucí zajistit její bezbariérové propojení pomocí ramp s úrovní piazzety mezi přilehlými budovami a chodníkem i vozovkou v ulici Pod Cihelnou pro výrazné zkrácení tras zejména pro vozíčkáře a zvýšení komfortu pro chůzi s dětskými kočárky mezi obchodním centrem (Deltou) a zástavbou na východ od této lokality

revitalizace povrchu cesty podél Šáreckého potoka



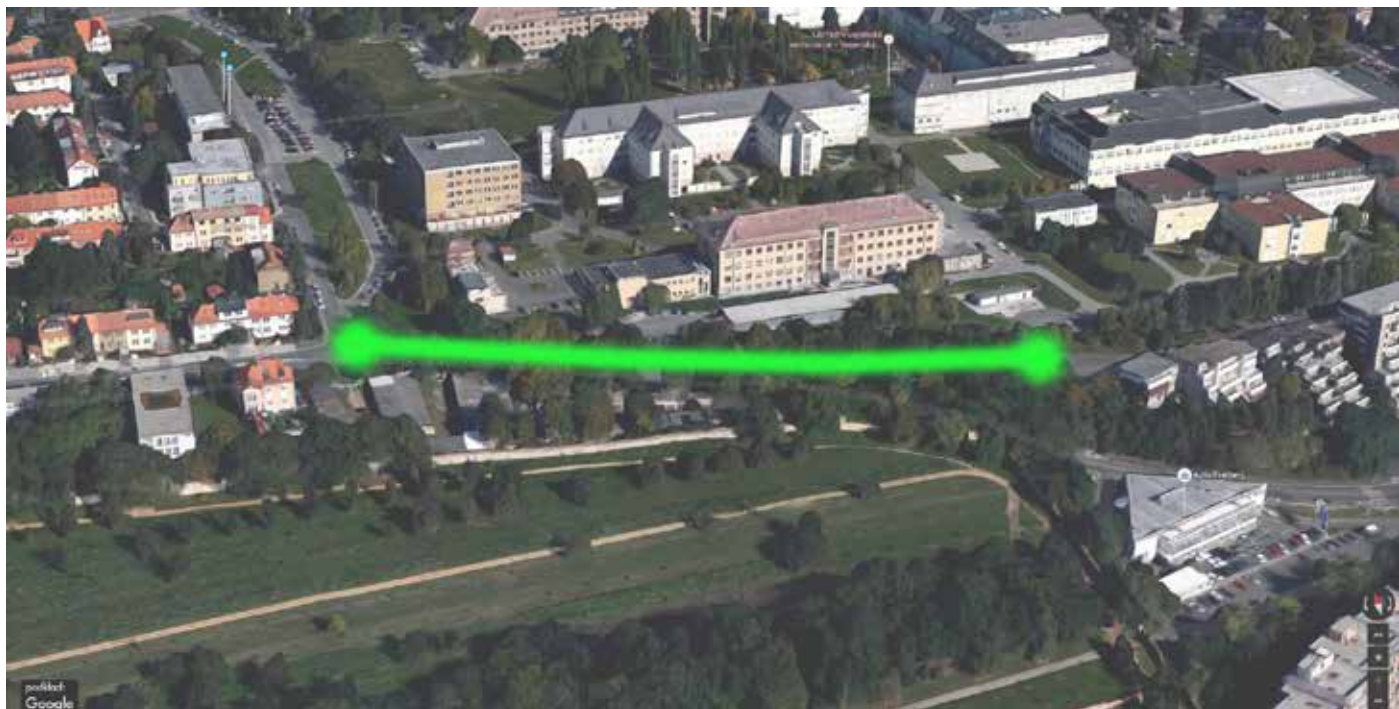
V současnosti je celá trasa podél Šáreckého potoka mezi Jenerálkou a nádrží Džbán dobře prostupná pěšky, s kočárkem, na invalidním vozíku i na kole s výjimkou jediného klíčového hrdla, které se nachází ve středním úseku trasy, mezi asfaltovou cestou do Vokovic (cyklotrasa A 166) a přemostěním potoka (u napojení nezpevněné cesty do Nebušic, resp. až za druhé přemostění poblíž zpevněné cesty k ulici Vokovická). Tento úsek lze bez větších problémů projít pěšky nebo projet na jízdním kole, pokud není cesta příliš rozblácená (např. po deštích), ale zejména pro jízdu na vozíku se jedná o kritický úsek, který osobám s omezenou schopností pohybu zbytečně prakticky znemožňuje propojení mezi Divokou a Tichou Šárkou.

revitalizace povrchu cesty v kritickém úseku mezi Divokou a Tichou Šárkou

- potřebné je zajištění zpevnění povrchu cesty, z hlediska bezmotorového provozu optimálně doplněním asfaltového nebo alespoň mlatového povrchu, částečně v mírně zvýšené niveletě oproti současnému stavu, resp. vůči korytu potoka (v celém údolí se jedná o jediný úsek bez živického povrchu, který si ale zároveň mj. i díky tomu dosud drží velmi přírodní charakter)
- veškeré úpravy je žádoucí provádět velmi citlivě s ohledem na přírodní charakter místa a ochranu související s umístěním úseku v rámci přírodního parku
- alternativou řešení k prověření může být ponechání současného úseku cesty mezi asfaltovou cestou a dřevěnou lávkou, resp. podél potoka a skály na pravém břehu vodoteče, prakticky v současném stavu a vybudovat novou cestu na levém břehu na kraji louky v prodloužení stávající cesty severně od lávky s novým přemostěním v západnější poloze oproti stávající lávce, tedy blíže asfaltové cestě (a ze současné cesty využít pouze její nejzápadnější konec u napojení na asfaltovou cestu, v mírnějším sklonu než v současnosti)



pěší a cyklistické propojení Radimova mezi ulicemi Talichova a Na Větrníku



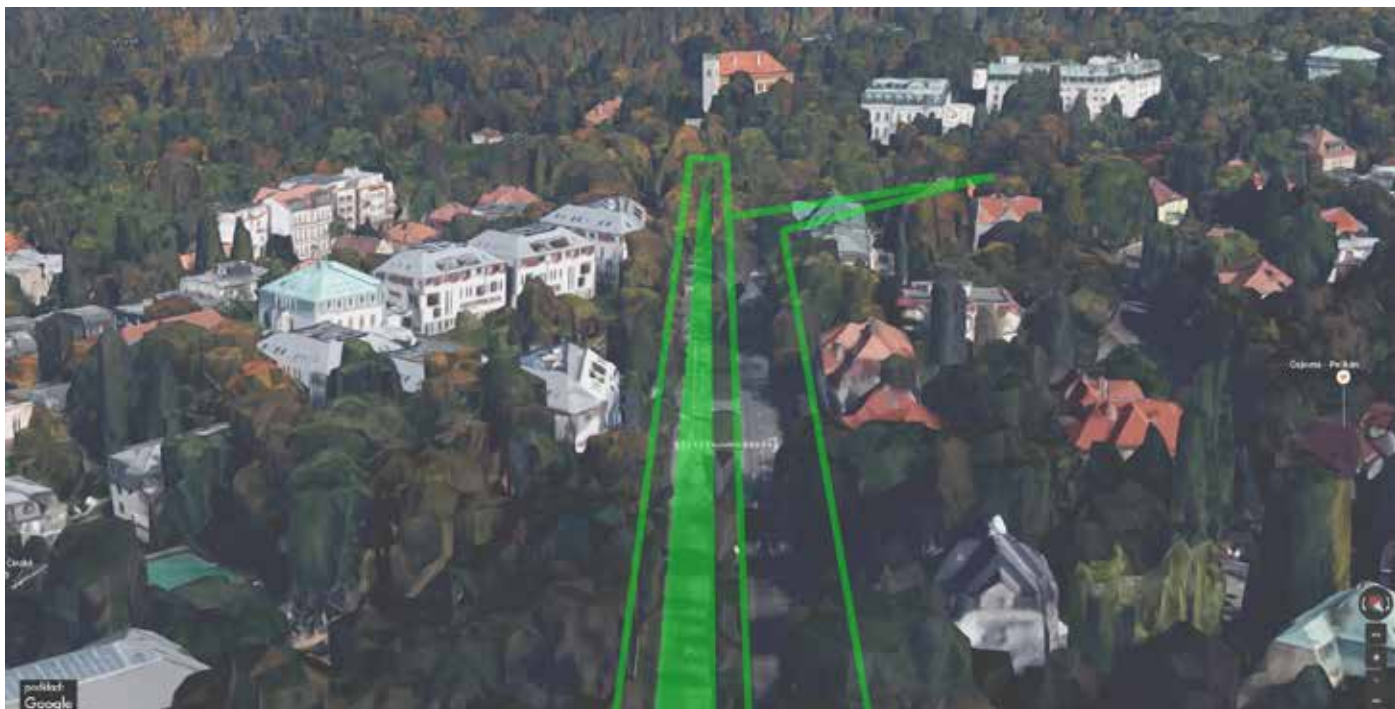
V současnosti neexistuje plnohodnotné bezbariérové propojení zaslepení ulice Talichova s ulicí Na Větrníku. Od zaslepení ulice Talichova klesá relativně prudce úzký chodník po přechod pro chodce přes Radimovu na chodník souběžný s vozovkou, odkud je pak nutné opět nastoupit ke křižovatce ulic Na Větrníku a Stamicova. Pro chodce je toto řešení nekomfortní, pro vozíčkáře obtížné a pro cyklisty nelegální. V niveletně příznivém trasování podél jižního oplocení areálu Ústřední vojenské nemocnice je pouze ve vzrostlé zeleni spontánně vyšlapaná pěšina.

bezbariérové pěší a cyklistické propojení mezi zaslepením ulice Talichova a obytnou zónu v ulici Na Větrníku

- stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem, nebo pouze komunikace se zákazem vjezdu všech motorových vozidel, s asfaltovým povrchem šířky cca 2,50 – 3,00 m
- vedení v niveletně příznivé poloze bez ztraceného spádu podél oplocení areálu Ústřední vojenské nemocnice, s minimalizací kácení vzrostlé zeleně (lokálně je přípustné zúžení profilu nebo jeho rozdělení na dvě užší části
- velmi vhodné souvislé veřejné osvětlení
- v rámci křižovatky ulic Radimova x Na Větrníku x Stamicova je nezbytné zajistit pěší vazby přes severní i východní rameno formou přechodů pro chodce a cyklistickou vazbu mezi novou stezkou a začátkem obytné zóny v jižní části ulice Na Větrníku (při křížení vozovky formou přejezdu pro cyklisty), resp. mezi stezkou a vozovkami ulice Stamicova



bezmotorová promenáda v ulici Pod Kaštany



Ulice propojuje oblast Hradčanské (resp. v návaznosti Písecké brány) a Královskou oboru v přímé historické stopě. Původní přímá cesta s alejí byla při výstavbě vilové čtvrti doplněna o druhou vozovku a zčásti i třetí stromořadí. Dopravně nyní funguje jako zklidněná směrově dělená čtyřpruhová komunikace, která je ale díky montovaným dělicím ostrůvkům a řadicím pruhům přímo průjezdná v obou směrech vždy pouze jedním jízdním pruhem. Při jihovýchodní straně se nachází chodník základní minimální šířky, na opačné straně je pouze vyšlapaná pěšina, resp. v severní části úzký chodník a schodiště.

Zřízení bezmotorové promenády

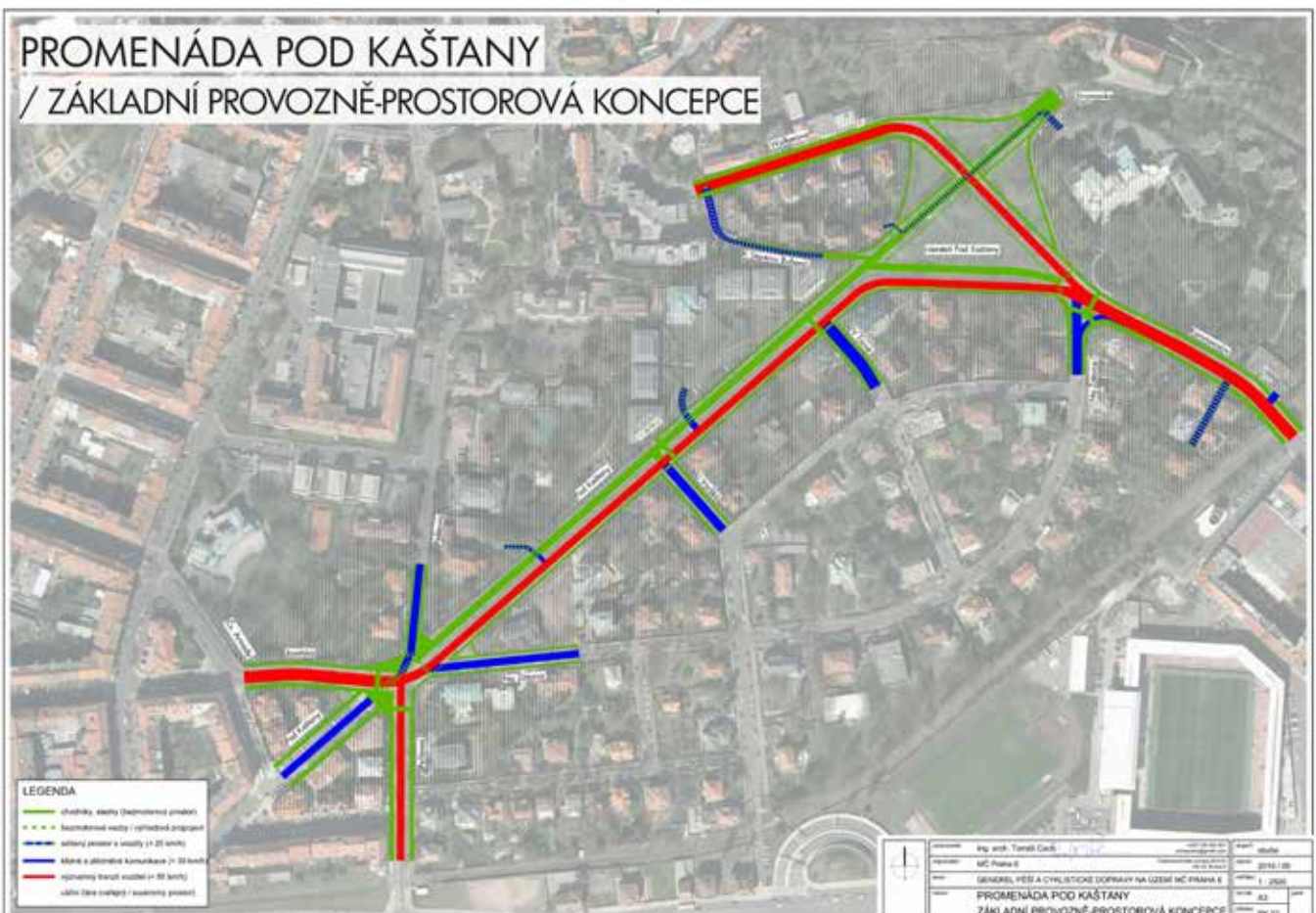
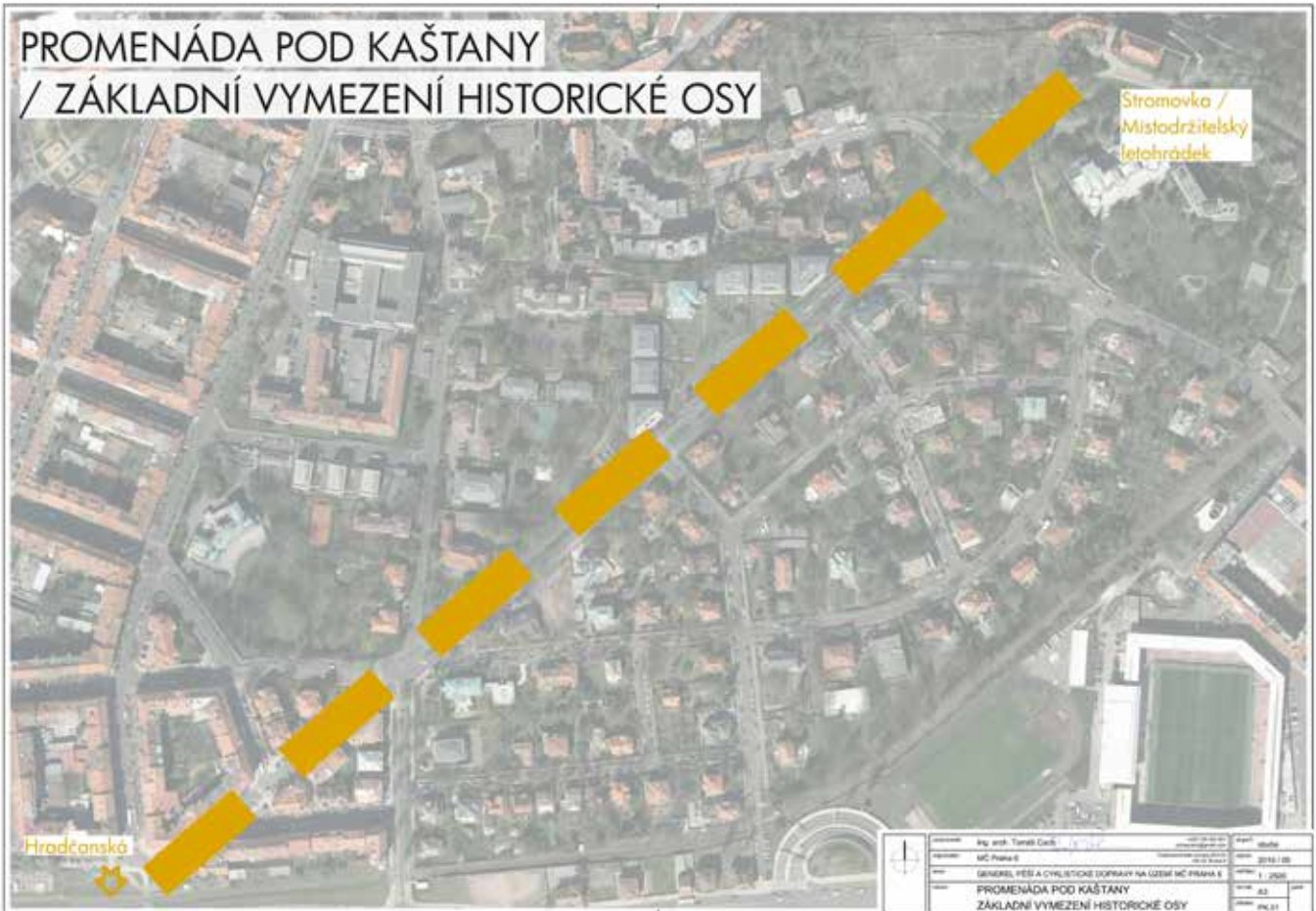
- vyčlenění severozápadní vozovky (původní historické cesty) pouze pro bezmotorový provoz a převedení veškeré automobilové dopravy pouze do jihovýchodní (novější) vozovky – obousměrný provoz v místě dnešního jednosměrného provozu ve směru do centra (na Letnou)
- větší stupeň zklidnění tranzitní automobilové dopravy při zachování srovnatelné kapacity komunikace
- v oblasti křižovatky s ulicí Pelléova minimalizace ploch vozovek, řešení bez SSZ, s jedním jízdním pruhem pro každý směr jízdy a jako sdílený prostor, nezbytné prověřit více variant (zvýšená plocha celého prostoru nebo jen jeho části, malá nebo mini okružní křižovatka apod.)
- v oblasti náměstí Pod Kaštany obnovit přímé historické bezbariérové propojení (odstranění klopené zatáčky se svodidly a přilehlého malého schodiště), severní vozovku využít jako parkovou cestu
- v oblasti SSZ Křižovatky s ulicí Korunovačnická provést nezbytnou úpravu svedení jízdního pruhu směr Dejvice do jižní vozovky, doplnit pěší a cyklistické vazby v návaznosti na novou, resp. obnovenou parkovou cestu v prostoru náměstí
- možnost etapizace: v první etapě provedení úprav téměř výhradně formou dopravně-organizačních úprav včetně osazení fyzických montovaných prvků (pravděpodobně nutná dílčí stavební úprava rozšíření vozovky v oblouku v oblasti napojení ulice na náměstí Pod Kaštany), v následujících etapách možnost vytvoření komfortního architektonicky hodnotného provedení (včetně možné architektonické soutěže apod.)



bezmotorová promenáda v ulici Pod Kaštany



bezmotorová promenáda v ulici Pod Kaštany



bezbariérové bezmotorové propojení Hradčanské s ulicí K Brusce



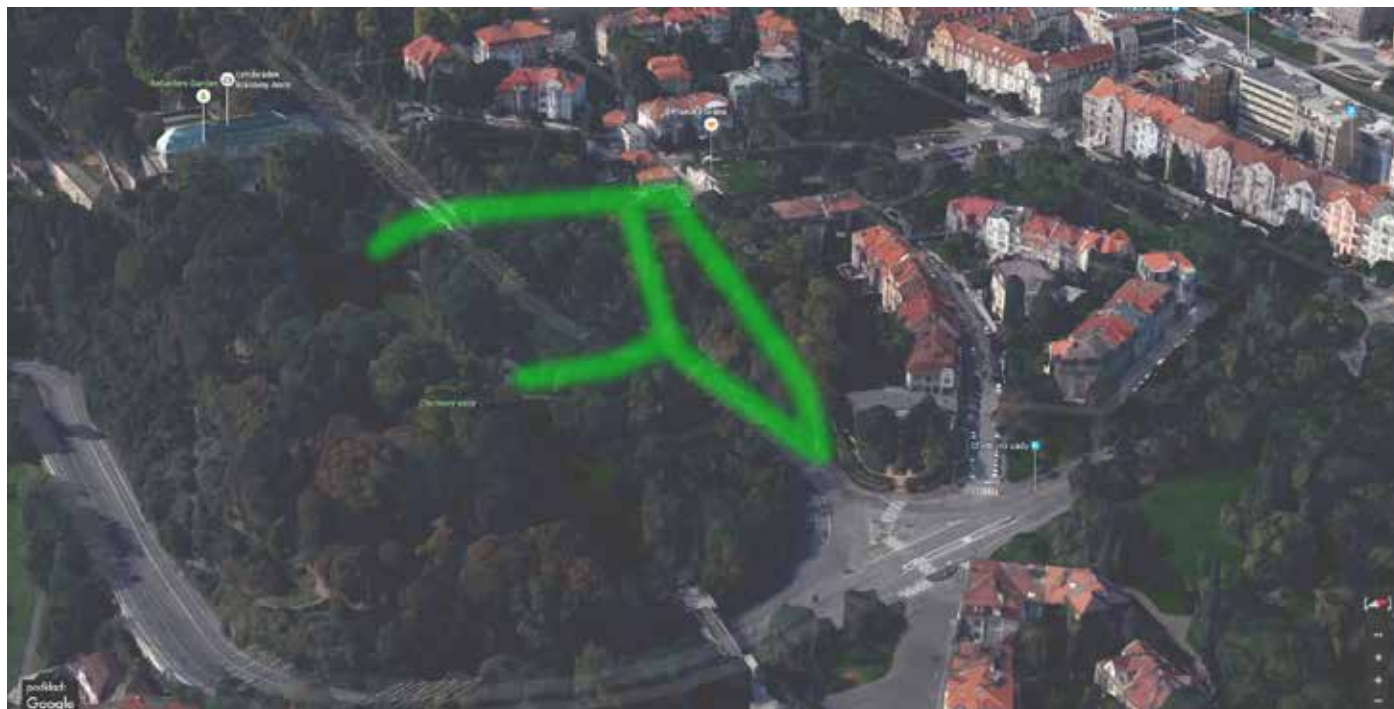
Historické propojení ulice Milady Horákové a Písecké brány bylo v období výstavby stanice metra A Hradčanská výrazně narušeno výstavbou rozsáhlé administrativní budovy, která vytvořila mezi ulicí Milady Horákové a K Brusce výškový rozdíl překonatelný pouze po několikastupňovém schodišti, které však znemožňuje bezbariérové propojení pro vozíčkáře a jízdní kola. Při přestavbě uzlu veřejné dopravy v souvislosti s výstavbou tunelového komplexu Blanka byla výrazně zlepšena prostupnost uličního parteru ulice Milady Horákové, včetně možnosti překonání vozovky a přístupu k zastávkám veřejné dopravy, dosud však chybí příčná cyklistická vazba.

Bezbariérové propojení pro chodce a cyklisty ulice Pod Kaštany a K Brusce

- nahrazení schodiště krátkou bezbariérovou rampou, optimálně v celé šířce prostupu do ulice K Brusce nebo alespoň převážné části
- odstranění zeleně (křoví jehličnanů) včetně zbourání celého velkého „květináče“ tvořeného kamennými zídkami a jejich nahrazení pochozí a pojízditelnou plochou
- oblast zaslepení ulice K Brusce řešit v jedné úrovni jako sdílený prostor s nadřazeností pěšího pohybu, včetně obou napojení na podzemní garáže
- v rámci SSZ doplnit cyklistickou vazbu, na kterou byla v rámci přípravy MO vyjednána připravenost; minimalizovaný zásah lze s ohledem na šířku dělicích ostrůvků i přechodů pro chodce provést pouze drobnými úpravami dopravní značení (sdružená dvoubarevná návěstidla společná pro chodce a cyklisty a sdružené přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty, resp. místo křížení tramvajové trati)
- pěší plochy v oblasti návazností na železniční přejezd řešit jako pěší zónu s povoleným vjezdem jízdních kol



propojení Chotkova a Mariánské Hradby



V současném stavu chybějí nebo nejsou adekvátně řešeny poptávané vazby v rámci oblasti rozhraní ulic Chotkova a Mariánské hradby, ať už mezi Chotkovými sady a Píseckou branou, resp. mezi Bílkovou vilou a Belvederem. Místo je možné projít pouze bariérové, v některých případech navíc pouze po vyšlapaných pěšinách nebo ve vozovce.

Bezbariérová propojení na rozhraní ulic Chotkova a Mariánské hradby

- na začátku samostatného tramvajového tělesa je stavebně zřízeno místo pro přecházení, které však nemá odpovídající návaznosti – je potřeba stavebně upravit i napojení parkové cesty Chotkových sadů a zlepšit možnosti přecházení pěšky a přejíždění na kole přes začátek samostatné vozovky v ulici Mariánské hradby, alespoň dílčími dopravně-organizačními úpravami a zajištěním lepších rozhledových poměrů úpravou zeleně
- prověřit možnost vyloučení automobilové dopravy na současné jednosměrné komunikaci mezi tramvajovou tratí a předprostorem Písecké brány a využití současné dlážděné vozovky jako parkové cesty pro chůzi a jízdu na kole i pobytové aktivity
- doplnit bezbariérový chodník alespoň v minimální šířce mezi nástupem na schodiště u Bílkovy vily a napojením ulice od Písecké brány, a to z části na úkor vozovky a z části na úkor stávajícího svahu zářezu komunikace



doplnění pěší vazby přes ulici Milady Horákové



V současnosti je po dostavbě povrchů nad tunelovým komplexem Blanka uspořádání komunikace jako směrově děleného čtyřpruhu s integračními opatřeními a zatravněným tramvajovým tělesem uprostřed. V rámci projektu povrchů však došlo k vypuštění pěšího SSZ křížení přes ulici Milady Horákové mezi čelem autobusového zálivu na severní straně a předprostorem budovy Národního archivu při jižní straně.

Doplnění SSZ přechodu pro chodce přes ulici Milady Horákové

- propojení místa ukončení chodníku při severní straně uličního profilu v oblasti čela autobusového zálivu a prostranství u severozápadního nároží budovy Národního archivu
- řešení pomocí dvou přechodů pro chodce přes vozovky a místa pro přecházení přes tramvajovou trať s dělicími ostrůvky v šířce stávajícího zatravněného tramvajového pásu
- koordinace se stávající SSZ u napojení přílehlé rampy městského okruhu ve směru Prašný most
- zachování kontinuity integračních opatření, ve směru do centra doplnit prostor pro cyklisty



bezbariérové propojení Slunná – Střešovická



V současnosti je ulice Slunná ukončena v rámci své nejnižší části pouze zanedbanou plochou vozovky bez chodníku, která postupně přechází v obdobně zanedbanou parkovou cestu napojenou pouze na nároží křižovatky ulic Cukrovarnická a Patočkova, resp. ve schodiště klesající k severnímu chodníku ulice Střešovická.

Vybudování bezbariérové cesty pro společný provoz chodců a cyklistů mezi ulicemi Slunná a Střešovická

- propojení horní podesty schodiště a severního chodníku Střešovické směrem ke křižovatce se Střešovickou ulicí
- pravděpodobně nejvhodnější řešení pomocí úpravy svahu zářezu mezi dolní úrovní parteru ulice a horní úrovní parkové plochy
- v rámci této úpravy je vhodné prověřit zajištění možného cyklistického průjezdu přes tuto rampu a s využitím legalizovaného stávajícího chodníku s doplněním SSZ vazby přes Patočkovu ulici i pro opačný směr, než který je nyní umožněn (pouze pro výjezd ze stezky od Jelení do vyhrazeného cyklistického pruhu ve Střešovické)
- dále je vhodné prověřit zajištění bezpečné legalizace doplňkového cyklistického provozu na chodnících ulice Střešovická mezi Patočkou a ulicí U Laboratoře, včetně stavebního rozšíření pochozí plochy jižního chodníku podél nového rezidenčního souboru a případných možností úprav SSZ i na západní straně křižovatky tak, aby zde bylo možné legálně nejen projít pěšky, ale také přejet na kole



zlepšení prostupnosti území v okolí bazénu Petynka



V současnosti je celý areál přístupný pouze od jihu jedinou úzkou ulicí od ulice Na Petynce (při kraji MUK Malovanka), resp. oficiálně též vyšlapanou pěšinou od slepé ulice Otevřená od jihovýchodu.

Doplnění pěších a popř. též cyklistických vazeb v okolí areálu bazénu Petynka

- úprava prostranství před vstupem do areálu, optimálně na obytnou zónu včetně komplexních úprav veřejného prostranství
- přímé bezbariérové pěší a cyklistické napojení prostranství před vstupem do areálu na ukončení ulice Otevřená
- zprostupnění a zpřístupnění oblasti garáží jihozápadně od areálu a zajištění přímého bezbariérového napojení této lokality k bazénu a ulici Na Petynce, resp. schodiště v zeleni ke křižovatce ulic U Střešovických hřišť – Ve Střešovičkách
- v rámci podrobnějšího prověřování možných úprav bude nezbytné řešit také majetkoprávní vztahy



propojení v oblasti Petynky a Šlajferky



V současnosti je lokalita v severojižním směru neprůchozí a je nutné ji obcházet po okraji po stávajících cestách se schodišti, ve východozápadním směru jsou zde pouze slepé vozidlové cesty a návazné vyšlapané pěšiny. Celá oblast mezi Malovankou a Kajetánkou by zasluhovala dotvoření kultivované cestní sítě v podobném charakteru jako v nedávno rekonstruovaném parku zámečku Kajetánka.

Dotvoření cestní sítě v oblasti Petynky a Šlajferky

- doplnit severojižní propojení mezi Petynkou a Šlajferkou, resp. mezi křižovatkami ulic U Střešovických hřišť – Na Petynce a Radimova – Patočkova
- revitalizovat pěšiny okolo Vincentina
- doplnit bezbariérové cestní propojení jižně podél areálu Petynky v oblasti stávajících garáží, tj. od stávající cesty u Kajetánky po stávající cestu Na Malovance, jižně podél Šlajferky



uliční propojení Nad Tejnkou – Tomanova



Území na východním okraji stabilizované zástavby rodinných domů bylo mnoho let zanedbané, nyní se zde z části pokračuje ve výstavbě nových budov. Na rozhraní dosavadní a nové výstavby je zpevněná cesta a vyšlapané pěšiny, s provizorním napojením na ulice Loutkářská a Kopeckého.

Vybudování severojižního uličního propojení mezi ulicemi Nad Tejnkou a Tomanova

- žádoucí je jasné vymezení uličních čar nejen u nové výstavby, ale i v případě dosud nezastavěných pozemků, a přestavba takto daného veřejného prostranství na uliční profil zklidněné ulice nebo obytné zóny s možností bezbariérového pěšího a cyklistického provozu
- potřebné je nově vybudovat bezbariérové napojení zaslepených ulic Loutkářská a Kopeckého
- součástí základní sítě zelených propojení v území – žádoucí doplnit alespoň stromořadí nebo optimálně alej a zvýšené množství zeleně



napojení na stanici metra Nemocnice Motol



Mezi nově vybudovanou konečnou stanicí trasy metra A Nemocnice Motol, resp. celým areálem motolské nemocnice, chybí přímé pěší propojení se zastavbou Malého Břevnova, resp. Bílé Hory. Přímá vzdálenost je cca 200 m, ale zatím se zde nachází pouze prudký svah s lesním porostem, přestože je současná pěší alternativa mnohonásobně delší (oficiální cestou cca 1,5 km, vyšlapanými pěšinami ve svahu cca 1 km).

Vybudování propojení ulice Kukulova u stanice Nemocnice Motol a ukončení ulice Bolívarova od 6. kaple hájecké cesty, resp. od přístupu na parkoviště OC Kaufland

- základním řešením je vybudování schodiště v co nejpřímější trase mezi západním koncem stanice metra a cestou od 6. kaple hájecké cesty, čímž bude uspokojena největší část pěší poptávky na prostupnost území a rychlou dostupnost blízkých cílů; součástí tohoto propojení by mělo být i zajištění plnohodnotného veřejného osvětlení
- nejpozději v následujících krocích je vhodné podrobněji prověřit možnosti rozvoje chodníků a cestní sítě v oblasti mezi tímto novým schodištěm a serpentinou ulice Kukulova, včetně zajištění bezbariérové pěší a cyklistické vazby blíže k Vypichu a napojení na ulice Šafránecká, Nad Motolskou nemocnicí a Nad Šafránkou



překonání Bělohorské u OC Kaufland



V souvislosti s výstavbou OC Kaufland byla před několika lety vybudována průsečná SSZ křižovatka s ulicí Slezanů a nová tramvajová zastávka Obora Hvězda. Realizované řešení je však zcela nevhodné, protože je neměstotvorné s nutností velkých zacházek mimo přímé logické pěší vazby a překonávání ulice Bělohorská pouze podchodem, vše navíc bez dořešení cyklistických vazeb. Pěší přístup od Obory Hvězda (ulice Slezanů) na zastávku tramvaje je buď bariérový po schodišti se ztraceným spádem v délce srovnatelné s možným úrovniovým řešením, anebo bezbariérový s několikanásobně větší délkou cesty (cca 380 m namísto cca 70 m, navíc stejně s nutností taktéž úrovniově překonat jižní vozovku).

Vybudování bezbariérových SSZ vazeb přes ulici Bělohorská:

- v rámci stávající SSZ křižovatky doplnit bezbariérové SSZ přechody pro chodce přes vozovky a místo pro přecházení přes tramvajovou trať, schodišťové vstupy do podchodu buď zcela zrušit, nebo v případě jejich zachování zajistit průchozí prostor na úkor plochy přilehlých vozovek (v případě jižní vozovky komfortně bez problému na úkor šířky připojovacího pruhu, u severní vozovky alespoň na minimální rozměr při redukci šířek řadících pruhů)
- na východní straně zastávek doplnit též minimálně SSZ přechod pro chodce, resp. místo pro přecházení přes severní vozovku; pěší vazba přes severní vozovku může být s ohledem na umístění autobusové zastávky a začátek řadícího pruhu například mírně posunuta západním směrem
- SSZ při východní straně zastávek bude i nadále fungovat v přímé koordinaci se stávajícími SSZ
- v obou případech je vhodné taktéž doplnění cyklistických přejezdů, bezpečně a přímo propojujících oddělené části rekreačního území oblasti okruhů u Ladronky a OC Kaufland a okolí obory Hvězda (nezbytné je zajištění alespoň jedné z těchto chráněných vazeb pro cyklistickou dopravu)



propojení Ladronka – Obora hvězda



V nedávné době byla po letech odkládání realizovaná nová bezbariérová pěší a cyklistická vazba u nově bezbariérově upravených tramvajových zastávek Vypich, v rámci koordinace s rekonstrukcí tramvajové trati a po mnoha jednáních, kdy byl silný odpor proti zřízení bezpečné, přímé a komfortní vazby pro chodce a cyklisty potenciálně na úkor kapacity, resp. komfortu pro automobilovou dopravu ve špičkových hodinách. Nyní je však žádoucí plnohodnotně dořešit a upravit i návaznosti přechodů pro chodce a přejezdy pro cyklisty přes Bělohorskou ulici.

návaznosti na realizované SSZ přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty v rámci propojení Ladronka – Obora Hvězda

- na jižní straně rozšířit chodník v režimu společné stezky pro chodce a cyklisty a dostavba komfortní široké cesty s napojením na pěší a cyklistické, resp. bruslařské cesty a okruhy uvnitř areálu parku Ladronka
- na severní straně rozšířit pochozí, resp. pojezditelnou plochu a upravit celou cestu mezi Bělohorskou a Ankarskou, včetně rozšíření režimu společné stezky pro chodce a cyklisty a napojení na ulici Na Vypichu
- doplnit přejezd pro cyklisty přes Ankarskou (může být sdružený s přechodem pro chodce)
- opravit povrch cesty mezi překonáním Ankarské a hlavní branou do Obory Hvězda, včetně zajištění legálnosti cyklistického průjezdu



propojení Břevnovského kláštera a Vypichu



Údolí pozvolna stoupající od Břevnovského kláštera v prodloužení potoka Brusnice až k oblasti Vypichu (konkrétně k ulici Na Vypichu) je převážně tvořeno zanedbaným vegetačním porostem, který byl ale z velké části zasažen a sanován v souvislosti s výstavbou trasy metra A a v revitalizované části doplněn o asfaltovou cestu vedenou uprostřed louky se soliterními stromy. Celý koridor dosud slouží jako územní rezerva pro výstavbu kapacitní rychlostní komunikace, tzv. Břevnovské radiály (je otázkou, zda na ni někdy v budoucnu vůbec dojde – každopádně její dosavadní prověřované podoby jsou pro toto území zcela devastující).

Cestní propojení předprostoru Břevnovského kláštera a ulice Na Vypichu

- navázat na provedené úpravy po dokončení stavby trasy metra A s údolní pozvolna stoupající cestou v niveletně nejpříznivějším koridoru v území i v úseku se vzrostlou zelení, kde je původní cesta zarostlá a je není spíše živelně vychozenou pěšinou (zejména k bezdomoveckým příbytkům)
- na základě širší diskuse by mělo být určeno, zda se ve zbývajícím úseku bude jednat spíše pouze o zpevněnou cestu s přírodně blízkým charakterem, anebo o asfaltovou cestu jako v již realizovaném úseku
- k širší diskusi by mělo být, zda má být celé propojení realizované s veřejným osvětlením (jako např. v parku u Markétské ulice apod.), anebo ponechané zcela s přírodně-krajinným charakterem
- v koordinaci s tímto záměrem je vhodné revitalizovat stávající cestu do ulice Zvoníčková



Praha 1 – bezmotorové propojení parku Maxe van der Stoela a Nového Světa



V současnosti se na této části území MČ Praha 6 nachází nově vybudovaný park Maxe van der Stoela nad Brusnickým tunelem městského okruhu v místě zrušeného staveniště a bývalého parkového pásu pod hradebním opevněním podél zrušené zahrádkářské kolonie. Na území MČ Praha 1 je pak křižovatka ulic Nový svět a Černínská, na kraji historické zástavby. Obě městské části od sebe dělí vysoké barokní opevnění, po němž je vedena ulice Keplerova. Propojení obou lokalit je možné pouze zacházkou mnoha stovek metrů a s převýšením po schodišti, bezbariérově je pak zacházka větší než 1 km.

Průkop barokním opevněním mezi parkem Maxe van der Stoela a Novým Světem

- proražení tunelového propojení barokním opevněním mezi baštami X. a XI. (sv. Fr. Borgii a Kamenná), resp. mezi oběma veřejnými prostranstvími (parkem a ulicí) v jejich niveletě, tj. s minimálním převýšením a bez ztraceného spádu
- umožnit společný bezbariérový provoz chodců a cyklistů
- výrazné zkrácení pěších vazeb, zejména rekreačních a turistických, které ale mají i dopravní potenciál
- umožnění kontinuálního průchodu v širším koridoru Brusnického potoka, tj. od Jeleního příkopu po Malovanku, resp. od Chotkovy ulice po Břevnovský Klášter
- vhodná architektonická soutěž



Středočeský kraj – zlepšení prostupnosti v rámci MÚK Pražského okruhu a ulic Karlovarská a Na Hůrce



V rámci výstavby Pražského okruhu byla na přelomu tisíciletí vybudována velká MÚK, která zcela přepsala vazby v území: došlo k částečnému přeložení silnice na Hostivice z původní historické stopy do nové polohy, byly modifikovány nebo často přerušeny návaznosti na cestní síť v území apod. Některé poptávané vazby pro chůzi a jízdu na kole však dosud nejsou zajištěny, nebo je jejich podoba nevhodná.

zajištění plnohodnotné pěší a cyklistické vazby od retenční nádrže Jiviny do Řep

- doplnění cesty, resp. stezky pro chodce a cyklisty od Karlovarské ulice podél západní strany komunikace od Hostivic do Prahy přes napojení retenční nádrže MÚK a pod mostem napojení dálnice D 6 až po stávající cestu jižně od kruhové rampy
- revitalizace navazující cesty jihovýchodním směrem až k ulici K Mostku (v koridoru územní rezervy pro Břevnovskou radiálu)



Středočeský kraj – zlepšení prostupnosti v rámci MÚK Pražského okruhu a ulic Karlovarská a Na Hůrce

zajištění

plnohodnotné pěší a cyklistické vazby v koridoru poutní cesty

- rozšířit severní chodník podél směrově děleného úseku Karlovarské ulice a upravit ho na stezku se společným provozem chodců a cyklistů, a to od budovy prodejny Orion Praha minimálně po stávající SSZ přechod pro chodce (nově vhodné doplnit i přejezd pro cyklisty)
- v úseku okolo 10. kaple hájecké cesty výrazně transformovat charakter prostranství slepé komunikace, optimálně lokálně zvýšit pobytovost prostranství a technokratické tvarosloví nahradit kultivovaným sdíleným prostorem, např. v režimu obytné zóny
- realizovat novou stezku pro chodce a cyklisty od napojení slepého „torza“ bývalé Karlovarské ulice při severní straně v současnosti funkčního úseku Karlovarské ulice až po napojení cesty od jižní strany retenční nádrže Jiviny a dále pak stále při severní straně komunikace až po autobusovou zastávku Na Hůrce (v tomto úseku je jen vyšlapaná pěšina na kraji silnice)
- revitalizovat a rozšířit stávající chodník do parametrů společné stezky pro chodce a cyklisty dále ve směru na Hostivice, v rámci Středočeského kraje pak zajistit jeho pokračování až do kompaktní zástavby Hostivice
- v úseku mezi napojením cesty od jižní strany retenční nádrže Jiviny a hrází Rybníka Strnad je žádoucí doplnění převážně rekreační zpevněné cesty jižně od komunikačního propojení Bílé Hory a Hostivic, v méně těsné vazbě na silnici oproti navrhované převážně dopravní stezce při severním kraji komunikace, včetně doplnění nezbytných vazeb přes komunikaci (optimálně přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty)



zajištění plnohodnotné pěší a cyklistické vazby od hráze rybníka Strnad na bezmotorovou cestu se stromořadím mezi starou zástavbou Řep a novou zástavbou Hostivic (A 154)

- optimálně realizace přímého propojení přes stávající pole
- alternativně přípustné řešení kopírující jihozápadní rameno MÚK od zalomení stávající cesty (ukončení stromořadí a odklon z historické stopy) až po hráz rybníka, resp. štěrkovou cestu u přemostění Litovického potoka



Středočeský kraj – propojení cyklotrasy A 16 a hostivické ulice Nádražní



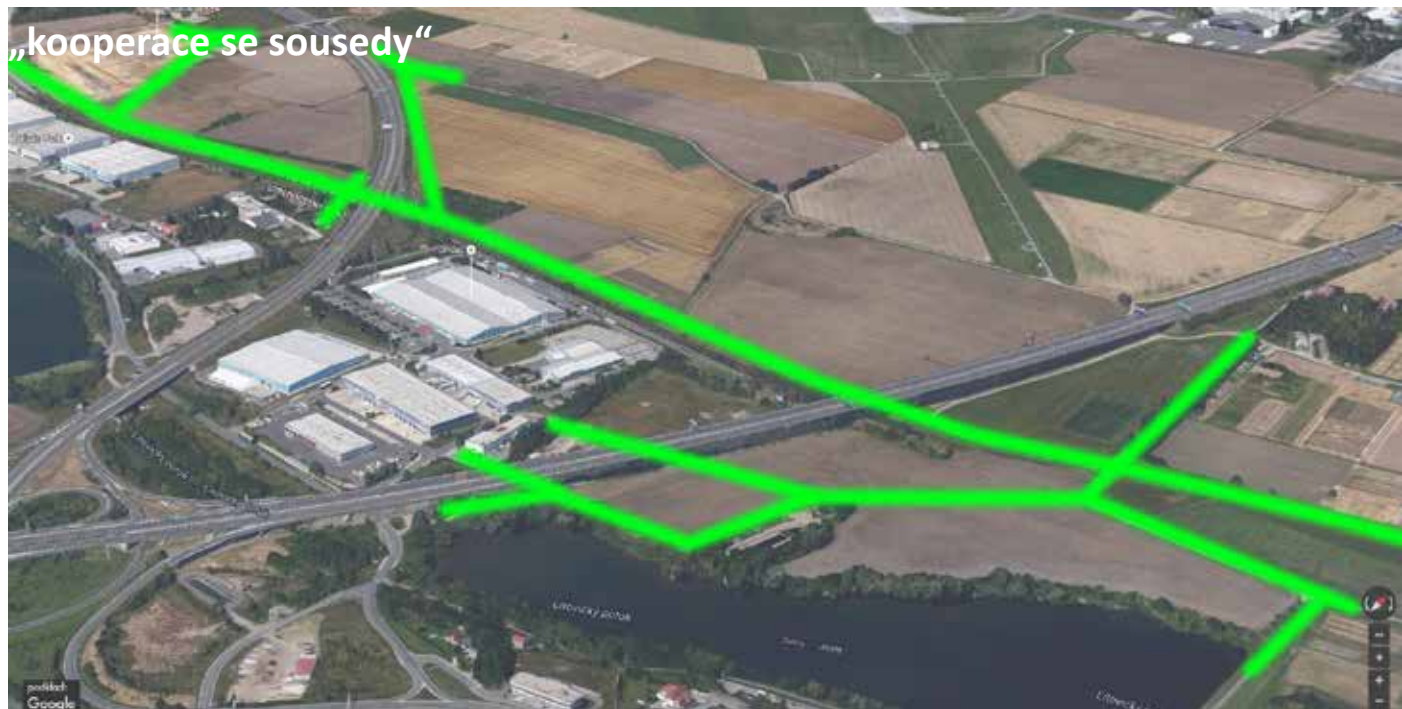
Do doby výstavby rychlostní silnice R 6 (dnes dálnice D 6) fungovalo bezproblémové přímé rekreačně-dopravní pěší a cyklistické propojení pražské Ruzyně a středočeských Hostivic v rámci udržované historické cesty. Bezohlednou ignorací v projektu a následnou výstavbou nové komunikace však došlo k jejímu úplnému přerušení, následně ještě potvrzenému dostavbou komunikací mezi MUK a nově vznikající průmyslovou, resp. logistickou zónou. Nouzovou a nedůstojnou alternativou se stal úzký bahňitý průchod mezi oplocením areálu letiště Václava Havla a nové komunikace, nejprve vynucovaný opakovaným odstraňováním plotu zabírajícímu prostup územím a následně umožněný definitivním odstraněním plotu. Prostup pěšky či na kole je tedy fyzicky možný, avšak v naprosto nevyhovujících a nedůstojných podmínkách, výrazně horších než během předchozích desetiletí a staletí.

Revitalizace a dostavba cestní sítě a stezek mezi stávající cestou podél jižního oplocení letiště a zaslepením Nádražní ulice

- navázání živičným povrchem v šířce cca 3 m na jeho dosavadní ukončení před koncem cesty od Ruzyně a jeho prodloužení v rámci nezpevněné cesty a dále v úseku mezi oplocením areálu letiště Václava Havla a dálnice D6
- napojení cesty (resp. stezky) od úzkého profilu mezi dvěma ploty přímým schodištěm na stávající most přes D6 a zároveň bezbariérově pro vozíčkáře, kočárky a jízdní kola k okružní křižovatce (včetně napojení jejího prstence) a podél náspu komunikace na most
- doplnit stezku pro chodce a cyklisty od východní strany mostu podél komunikace a přes jižní rameno okružní křižovatky („ulice“ K Dálnici), odtud zlepšit parametry stávajícího chodníku na stezku pro chodce a cyklisty a její napojení do zaslepení ulice Nádražní směrem k hřbitovu
- pro jízdní kola je nezbytné uvažovat též se souběžnou možností jízdy ve vozovce



Středočeský kraj – propojení cest mezi Nádražní ulicí, Palouky a cesty severně od retenční nádrže Jiviny



Kdysi spojitá cestní síť byla velmi negativně zasažena vývojem posledních cca 20 let, kdy díky výstavbě Pražského okruhu a dálnice D6 došlo ke přerušení přirozených vazeb v území. Tento stav je dokončován výstavbou dalších komunikací a logistických a průmyslových areálů bez jasné ucelené představy o fungování území, resp. s absencí plnohodnotného řešení bezmotorové propustnosti území. Pokud ve stejném duchu proběhne i zbývající výstavba areálů v území a modernizace železniční trati, bude území zdevastováno prakticky definitivně.

nutné podrobněji prověřit možná řešení dotvoření cestní sítě po pěší a cyklistický pohyb s ohledem na rozvoj území a majetkoprávní vztahy

- žádoucí prověření revitalizace , resp. vybudování nové cesty (stezky) severně podél železniční trati, nejpozději v rámci její modernizace (elektrizace a zdvoukolejnění)
- cestní propojení od směrového „zalomení“ komunikace mezi okružní křižovatkou s ulicí K Dálnici a přemostěním dálnice D6 východně od stávajícího areálu výdejního skladu Hostivice IKEA až po nově požadované propojení podél železniční trati
- mimoúrovňové překonání železniční trati a přímé napojení stávající zástavby v lokalitě Palouky od severu, k prověření buď s využitím stávajících náspů a přemostění dálnice D6, případně samostatnou novou lávkou



Středočeský kraj – okruh kolem Letiště Václava Havla



V současnosti představuje Letiště Václava Havla velkou plošnou bariéru na západní hranici městské části Praha 6, která podstatně omezuje prostupnost území mezi Prahou a Středočeským krajem, zejména Kladnem a obcemi v regionu. jako funkční existují pouze fragmenty cestní sítě, ostatní chybějí. Pohyb autem je mnohem jednodušší a v přímějších trasách (D6, D7) oproti bezmotorové prostupnosti území. Letiště Václava Havla má připravenou studii řešení okruhu kolem letiště, včetně majetkoprávní analýzy, a je ochotné spolupracovat, obdobně jako mikroregion okolních obcí ve Středočeském kraji.

rekreační okruh kolem Letiště Václava Havla a přímá dopravní propojení Prahy a regionu

- záměry v území, které mají přímý dopad na možné varianty řešení
 - MÚK Aviatická: do projektu výstavby byly cca v roce 2010 doplněny stezky pro chodce a cyklisty pro propojení letiště, Na Padesátníku, Přední Kopaniny a Kněževsi
 - infrastruktura pro cyklistickou a optimálně v případě rozšíření i pro pěší dopravu tunelem pod východní částí nové ranveje (paralelní dráhy): při šířce 8,50 m je možné pouze doplnění ochranných cyklistických pruhů, při stejné šířce vnějšího tunelu jako tunelu uvnitř areálu letiště (cca 11 m) možné vybudování 3 m široké stezky pro chodce a cyklisty
 - vazby podél nového trasování D7 a PO včetně nové MÚK v případě výstavby PO přes Suchdol
 - výstavba železniční trati
- pro rekreaci (rodinné výlety, pozorování letadel apod.) má zejména význam plnohodnotné uzavření celého okruhu, pro dopravu jsou nejvýznamnější radiální trasy mezi Prahou a Středočeským krajem, resp. příjezd k severnímu terminálu letiště
- oproti studii velmi žádoucí úpravy vedení cestní sítě v nejsevernější části území, mezi prodloužením přímého úseku Na Staré silnici v její historické stopě a dálnicí D7



Praha 7 a Praha Troja – Císařský ostrov a pravý břeh Vltavy



Na Císařském ostrově probíhá výstavba nové vodní linky ÚČOV vedle té současné. K celkovému komplexnímu řešení všech návazností a celkového krajinného charakteru lokality proběhl soutěžní workshop vedený IPR Praha a na jeho základě probíhají další stupně projektové přípravy.

Řešení bezmotorového pohybu v kontextu celkových krajinných úprav

- celková koncepce dále rozpracovávána pod vedením IPR Praha, kontaktní osobou v této věci je Štěpán Špoula (spoula@ipr.praha.eu); z hlediska bezmotorové prostupnosti lokality je důležité zejména následující:
- na ostrově vybudovat obvodové cesty podél břehů od současného severojižního propojení mezi stávajícím mostem a lávkou dále po proudu řeky, tj. kolem stávající i nové linky ÚČOV
- přemostění pomocí lávek přes plavební kanál i nesplavné severní rameno Vltavy (mezi cyklotrasami A 1 a A 2):
 - uprostřed ostrova (stará Bubenečská čistírna – ZOO)
 - na severním cípu (Podbaba – ZOO)



