



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Městská část Praha 14

Generel dopravy

Obsah

Seznam tabulek.....	4
Seznam grafů	4
Seznam obrázků.....	5
1. Úvod a cíle dokumentace.....	6
2. Základní územní a demografické údaje	7
2.1 Základní údaje	7
2.2 Základní územní a katastrální členění.....	7
2.2.1 Podrobné členění katastrálních území na sídelní jednotky	8
2.3 Demografické údaje.....	10
2.3.1 Celkový počet obyvatel a jeho vývoj.....	10
2.3.2 Pohyb obyvatel.....	11
2.3.3 Koncentrace obyvatel	12
2.3.4 Struktura obyvatel dle věku.....	13
3. Mobilita a místní přeprava obyvatel MČ Praha 14	14
3.1 Počet cest	14
3.2 Důvod a systematičnost cest.....	14
3.3 Způsob a udržitelnost dopravy.....	14
4. Základní dopravní charakteristiky	16
4.1 Širší vztahy – z pohledu hl. m. Prahy.....	16
4.2 Nadřazený komunikační systém	18
4.3 Pozemní komunikace na území MČ Praha 14 a jejich zatřídění	19
4.4 Významné křižovatky	20
5. Hromadná doprava.....	21
5.1 Pražská integrovaná doprava (PID)	21
5.2 Současný stav dopravní obslužnosti území MČ Praha 14	21
5.2.1 Metro	22
5.2.2 Železniční linky	23
5.2.3 Tramvajové linky	23
5.2.4 Autobusové linky.....	25
6. Cyklistická doprava	28
6.1 Stávající cyklotrasy a cyklostezky	28
6.2 Infrastruktura veřejné dopravy přístupná přepravě jízdních kol.....	33
7. Pěší doprava.....	35
7.1 Bezbariérovost pěších tras a veřejného prostoru	35
7.2 Stávající pěší trasy.....	36

7.3 Bariéry pro pěší dopravu	37
7.4 Kritická a problémová místa v pěší dopravě.....	38
8. Nehodovost.....	40
8.1 Základní analýza dopravních nehod.....	40
8.2 Počty dopravních nehod podle jejich druhů	41
8.3 Nehody s chodci	43
8.4 Nehodovost cyklistů	44
9. Doprava v klidu	45
9.1 Záchytná parkoviště P+R	45
9.2 Ostatní placená parkoviště, nezařazená do systému P+R	47
9.3 Parkoviště B+R	50
9.4 Parkoviště K+R.....	51
9.5 Ostatní neplacená parkoviště.....	51
9.6 Doprava v klidu v obytných územích	52
9.7 Významné cíle dopravy v klidu	58
10. Plánovaná dopravní opatření v letech 2021–2025.....	59
10.1 Městská hromadná doprava	59
10.1.1 Výstavba železniční zastávky Rajska zahrada	59
10.1.2 Prodloužení tramvajové tratě do ulice Ocelkova	60
10.1.3 Zlepšení dostupnosti MHD v oblasti ul. Bryksova	61
10.2 Doprava v klidu	62
10.2.1 Záchytná parkoviště P+R a parkoviště obdobného charakteru	62
10.2.2 Parkování u významných cílů	62
10.2.3 Parkování v obytných územích.....	62
10.3 Cyklistická doprava	70
10.4 Pěší doprava.....	72
10.5 Silniční doprava.....	73
10.5.1 Nemožnost levého odbočení z ulice Objízdna	73
10.5.2 Rozšíření ulice Bryksova (Černý Most).....	74
10.5.3 Propojení oblasti Jahodnice s komunikací Nedokončená	76
10.5.4 Propojení Lipnická – Ocelkova	77
11. SWOT analýza	78
12. Hlavní cíle v oblasti dopravy	80
13. Akční plán.....	83

Seznam tabulek

Tabulka 1 Celkový počet obyvatel dle lokalit (stav 2018), Zdroj: ČSÚ.....	10
Tabulka 2 Vývoj počtu obyvatel dle lokalit mezi lety 2014-2018.....	10
Tabulka 3 Pohyb obyvatel (počet událostí na 100 obyvatel, průměr za roky 2014-2018).....	11
Tabulka 4 Pohyb obyvatel mezi lety 2004 a 2018.....	11
Tabulka 5 Koncentrace obyvatel (Porovnání MČ Praha 14 a hl. m. Praha).....	12
Tabulka 6 Skladba obyvatelstva podle věku (stav v roce 2018).....	13
Tabulka 7 Modul split – Způsoby dopravy obyvateli MČ –	15
Tabulka 8 Souhrnné informace o výsledku průzkumu mobility obyvatel MČ Praha 14.....	15
Tabulka 9 Porovnání počtu registrovaných motorových vozidel v letech 1990–2018.....	16
Tabulka 10 Porovnání dopravních výkonů v letech 1990 – 2018.....	17
Tabulka 11 Vývoj intenzity dopravy na vybraných komunikacích.....	20
Tabulka 12 Intenzita dopravy na vybraných křižovatkách v roce 2019 (pracovní den, 0–24 h)	20
Tabulka 13 PID - 3 základní pásma.....	21
Tabulka 14 Průměrné intervaly metra linky B.....	22
Tabulka 15 Základní informace o železničních tratích vedoucích územím MČ Praha 14.....	23
Tabulka 16 Základní informace o tramvajových linkách vedoucích územím MČ Praha 14.....	23
Tabulka 17 Přehled vybraných městských autobusových linek vedoucích územím MČ Praha 14.....	25
Tabulka 18 Přehled vybraných příměstských autobusových linek.....	27
Tabulka 19 Počet dopravních nehod v MČ Praha 14 a jejich následků.....	40
Tabulka 20 Počty dopravních nehod podle jejich druhů.....	41

Seznam grafů

Graf 1 Grafické znázornění vývoje počtu obyvatel s trvale hlášeným pobytem	10
Graf 2 Grafické znázornění vývoje hustoty zalidnění MČ Praha 14 v letech 2001–2018 (počet obyvatel/km ²) ...	12
Graf 3 Celkový počet nehod v MČ Praha 14.....	40
Graf 4 Relativní následky nehod v MČ Praha 14	41
Graf 5 Podíl druhu nehod v MČ Praha 14.....	42
Graf 6 Celkový počet nehod s chodci v MČ Praha 14.....	43
Graf 7 Celkový počet nehod cyklistů v MČ Praha 14.....	44

Seznam obrázků

Obrázek 1 Územní členění severovýchodní části Prahy.....	7
Obrázek 2 Dálniční síť v ČR.....	16
Obrázek 3 Pražský okruh.....	18
Obrázek 4 Vnitřní okruh hl. m. Praha.....	19
Obrázek 5 Trasa metra linky B.....	22
Obrázek 6 Tramvajové linky zasahující do MČ Praha 14.....	24
Obrázek 7 Možné varianty prodloužení tratě z Lehovce.....	24
Obrázek 8 Klimatická mapa ČR.....	28
Obrázek 9 Značené cyklotrasy Prahy 14.....	29
Obrázek 10 Značení městských cyklotras Prahy 14.....	30
Obrázek 11 Podjezd v ulici K Viaduktu – jižní pohled.....	38
Obrázek 12 Podjezd v ulici K Viaduktu.....	38
Obrázek 13 Přechod přes 4 jízdní pruhy, křižovatka Poděbradská / Kbelská.....	39
Obrázek 14 Schéma systému P+R.....	45
Obrázek 15 Umístění parkovišť P+R v Praze 14.....	45
Obrázek 16 Parkoviště P+R Rajská zahrada.....	46
Obrázek 17 Parkoviště P+R Černý Most.....	46
Obrázek 18 Parkoviště Sklenská.....	47
Obrázek 19 Parkoviště Na Chlumecké.....	48
Obrázek 20 Parkoviště Cíglerova.....	48
Obrázek 21 Parkoviště Cíglerova u čerpací stanice Tomegas.....	49
Obrázek 22 Parkoviště Ocelkova.....	49
Obrázek 23 Parkoviště Krylovecká.....	50
Obrázek 24 Obytné části na území MČ Praha 14.....	52
Obrázek 25 Obytné území Hutě.....	53
Obrázek 26 Obytné území Hloubětín.....	54
Obrázek 27 Obytné území Černý Most.....	55
Obrázek 28 Obytné území Kyje.....	56
Obrázek 29 Obytné území Hostavice a Jahodnice.....	57
Obrázek 30 Významné cíle na území MČ Praha 14.....	58
Obrázek 31 Železniční zastávka Rajská zahrada – situace.....	59
Obrázek 32 Železniční zastávka Rajská zahrada – pohled.....	60
Obrázek 33 Schéma prodloužení tramvajové linky do ulice Bryksova.....	60
Obrázek 34 Obytné části na území MČ Praha 14.....	63
Obrázek 35 Obytné území Hutě.....	64
Obrázek 36 Obytné území Hloubětín.....	65
Obrázek 37 Obytné území Černý Most.....	66
Obrázek 38 Využití ulice Ocelkova pro parkování.....	67
Obrázek 39 Obytné území Kyje.....	68
Obrázek 40 Obytné území Hostavice a Jahodnice.....	69
Obrázek 41 Křižovatka Průmyslová x Objízdna – současný stav.....	73
Obrázek 42 Návrh přeložky křižovatky Průmyslová x Objízdna.....	73
Obrázek 43 Mapa sídliště Černý Most IV.....	74
Obrázek 44 Příčný řez ul. Bryksova – střednědobý návrh.....	75
Obrázek 45 Příčný řez ul. Bryksova – dlouhodobý návrh.....	75
Obrázek 46 Křižovatka Lomnická x U Hostavického potoka.....	76
Obrázek 47 Územní plán v oblasti Jahodnice.....	76
Obrázek 48 Propojení Lipnická – Ocelkova.....	77

1. Úvod a cíle dokumentace

Související činnosti a vlastní dokument vznikl v rámci realizace projektu Optimalizace procesů a profesionalizace úřadu městské části Praha 14 II., registrační číslo CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_118/0010073, který byl podpořen z prostředků EU (Operační program Zaměstnanost, prioritní osa OPZ: 4 Efektivní veřejná správa.

Mezi základní vstupy pro tvorbu tohoto dokumentu patří zejména:

- Strategický plán rozvoje MČ Praha 14 na období 2015–2025
- Demografická studie a prognóza
- Informace z jednání pracovních skupin pro přípravu Akčního plánu rozvoje MČ P14
- Informace o stavbách pražského okruhu
- Informace poskytované organizací ROPID
- Územní plán MČ Praha 14
- Územní plán Středočeského kraje
- Územně analytické podklady HMP
- Pasport komunikací ve správě TSK formou programu Doprava
- Dopravně-inženýrské podklady (ÚDI-TSK)
- Sčítání dopravy z roku 2010
- Veřejně prospěšné stavby vymezené v ÚP HMP
- Analýza Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji
- Regionální plán PID
- Informace poskytované organizací DPP
- Statistiky nehod z Jednotné dopravní vektorové mapy MD

Analytická část Generelu dopravy patří do skupiny dokumentů, které slouží jako podklad pro efektivní a reálné stanovení strategických vizí, cílů a opatření městské části Praha 14 v oblasti dopravy. Zároveň se jedná o souhrn relevantních informací, na jejichž základě budou příslušná opatření začleněna do Akčního plánu rozvoje MČ Praha 14 pro období 2021–2022.

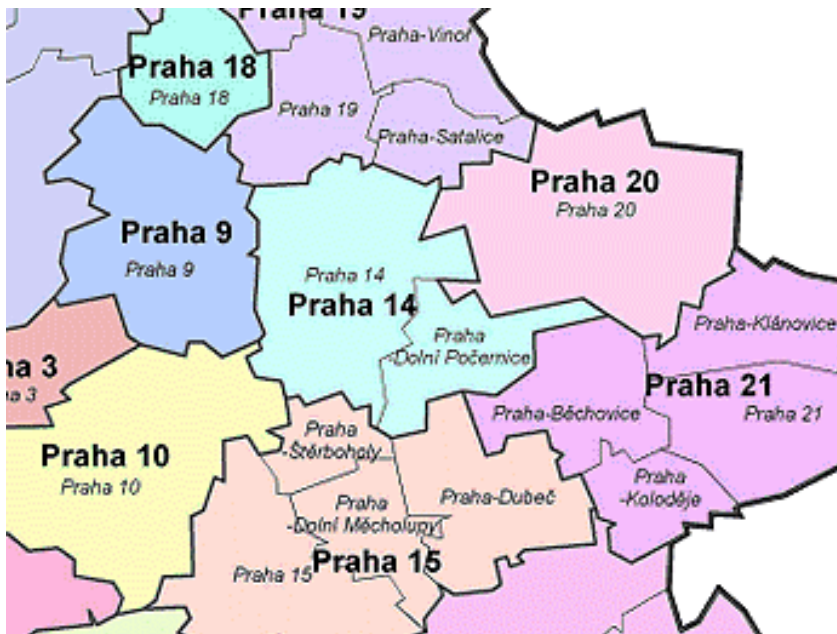
2. Základní územní a demografické údaje

2.1 Základní údaje

2.2 Základní územní a katastrální členění

MČ Praha 14 vznikla v rámci rozsáhlé změny administrativního uspořádání hlavního města Praha v roce 1994, a to transformací městské části Praha – Kyje a jejím rozšířením o část území dosavadní městské části Praha 9.

Obrázek 1 Územní členění severovýchodní části Prahy



MČ Praha 14 se nachází v severovýchodní části Prahy, na území městského obvodu Praha 9. Co se týče sousedních městských částí, tak MČ Praha 14 sousedí na západě s MČ Praha 9, na severu s MČ Praha 19, na východě s MČ Praha 20 a MČ Praha 21, na jihu s MČ Praha 15 a Praha 10.

V rámci správního obvodu Praha 14 vykonává městská část některé přenesené působnosti i pro území městské části Praha – Dolní Počernice.

MČ Praha 14 se skládá z těchto katastrálních území:

- Černý Most (cca 210,0 ha)
- Hloubětín (cca 73 % k. ú. východně od Průmyslové ulice – 375,6 ha)
- Kyje (cca 569,5 ha)
- Hostavice (cca 197,6 ha)

2.2.1 Podrobné členění katastrálních území na sídelní jednotky

Černý Most

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

Sídelní jednotky:

- Černý Most I
- Černý Most II – střed
- Černý Most II – východ
- Černý Most II – západ
- Čihadla

Hloubětín

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

Sídelní jednotky:

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

Kyje

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

Sídelní jednotky:

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

Hostavice

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

Sídelní jednotky:

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

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

2.3 Demografické údaje

2.3.1 Celkový počet obyvatel a jeho vývoj

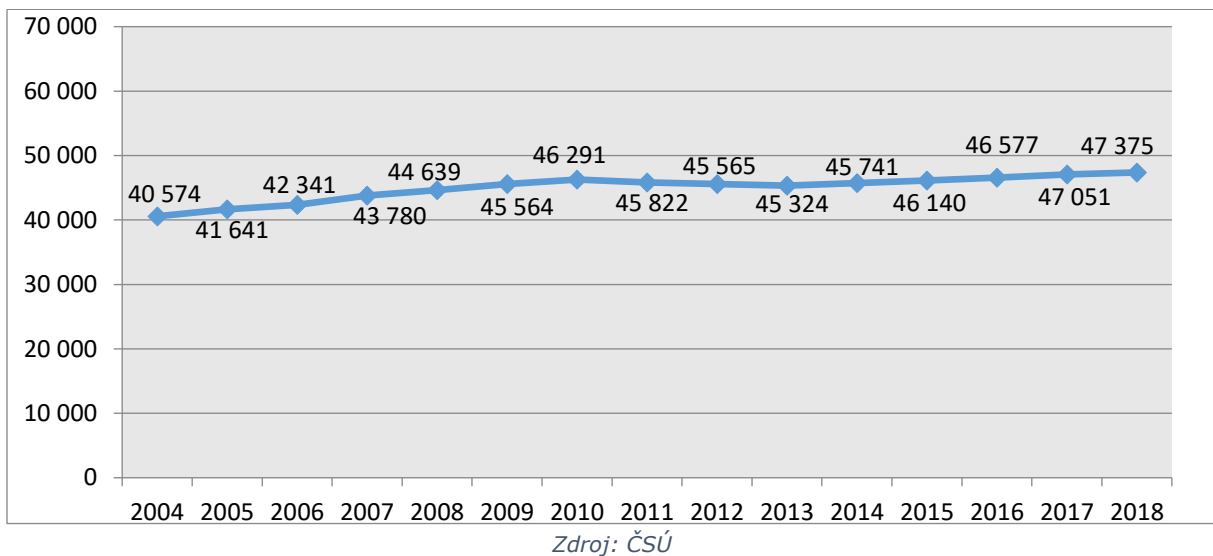
Podle ČSÚ ve spádovém území žilo k 31. 12. 2018 celkem 47 375 obyvatel. Tento údaj zahrnuje osoby hlášené k trvalému pobytu a cizince s povolením k dlouhodobému pobytu.

Tabulka 1 Celkový počet obyvatel dle lokalit (stav 2018), Zdroj: ČSÚ

Lokalita	Počet obyvatel
Černý Most	24 398
Hloubětín	9863
Hostavice + Kyje	4228
Hutě	4228
MČ Praha 14	47375

MČ Praha 14 patří mezi dynamicky se rozrůstající městské části na území hl. m. Praha. S tím souvisí i nárůst jejich obyvatel, který má přirozeně vliv i na oblast dopravy. V období mezi rokem 2004 a rokem 2018 počet obyvatel vzrostl o 6801 osob, což představuje nárůst o 17 %, který má přirozeně vliv i na oblast dopravy.

Graf 1 Grafické znázornění vývoje počtu obyvatel s trvale hlášeným pobytem



Tabulka 2 Vývoj počtu obyvatel dle lokalit mezi lety 2014-2018

Lokalita	2014	2015	2016	2017	2018
Černý Most	24584	24513	24471	24451	24398
Hloubětín	10537	10596	10926	11006	9863
Hostavice + Kyje	6897	7056	7241	7522	8886
Hutě	3527	3779	3939	4072	4228
MČ Praha 14	45545	45944	46577	47051	47375

2.3.2 Pohyb obyvatel

Stejně jako ve většině městských částí na území hl. m. Praha dochází k tzv. pohybům obyvatel, tedy k úbytku, či v případě MČ Praha 14, k přírůstku počtu obyvatel. Tento pohyb je způsoben faktory, mezi které patří zejména narození, úmrtí, přistěhování a vystěhování. V porovnání s vývojem v hlavním městě Praha je demografická situace v této oblasti sledování v posledních pěti letech na MČ Praha 14 odlišná. Míra přírůstku stěhování a míra úmrtnosti byla na MČ Praha 14 nižší.

Tabulka 3 Pohyb obyvatel (počet událostí na 100 obyvatel, průměr za roky 2014-2018)

Území	Míra porodnosti	Míra úmrtnosti	Míra přistěhovaných	Míra vystěhovaných	Míra přírůstku stěhování
MČ Praha 14	11,8	7,1	53,1	49,1	4,1
Hl. m. Praha	11,8	9,6	29,7	21,6	8,1

Zdroj: ČSÚ

Jak již bylo uvedeno výše, v MČ Praha 14 vzrostl od konce roku 2004 do konce roku 2018 počet obyvatel o 6 801 osob. Tento nárůst byl způsobený jednak vysokým počtem přistěhovaných (zejména v letech 2004–2010), a dále také vyšším počtem narozených oproti zemřelým v každém roce.

Tabulka 4 Pohyb obyvatel mezi lety 2004 a 2018

Období	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek stěhování	Celkový přírůstek	Stav k 31. 12. 2018
2004	459	267	2 309	1 456	853	1 045	40 574
2005	487	260	2 880	2 040	840	1 067	41 641
2006	525	261	3 196	2 760	436	700	42 341
2007	495	270	4 388	3 174	1 214	1 439	43 780
2008	570	251	3 347	2 807	540	859	44 639
2009	537	297	3 269	2 584	685	925	45 564
2010	543	271	3 081	2 626	455	727	46 291
2011	511	301	2 285	2 266	19	229	45 822
2012	552	312	2 096	2 593	-497	-257	45 565
2013	460	311	2 133	2 523	-390	-241	45 324
2014	531	307	2 418	2 225	193	417	45 741
2015	528	352	2 543	2 320	223	399	46 140
2016	555	317	2 485	2 286	199	437	46 577
2017	594	325	2 480	2 275	205	474	47 051
2018	549	349	2 449	2 325	124	324	47 375

Zdroj: ČSÚ

2.3.3 Koncentrace obyvatel

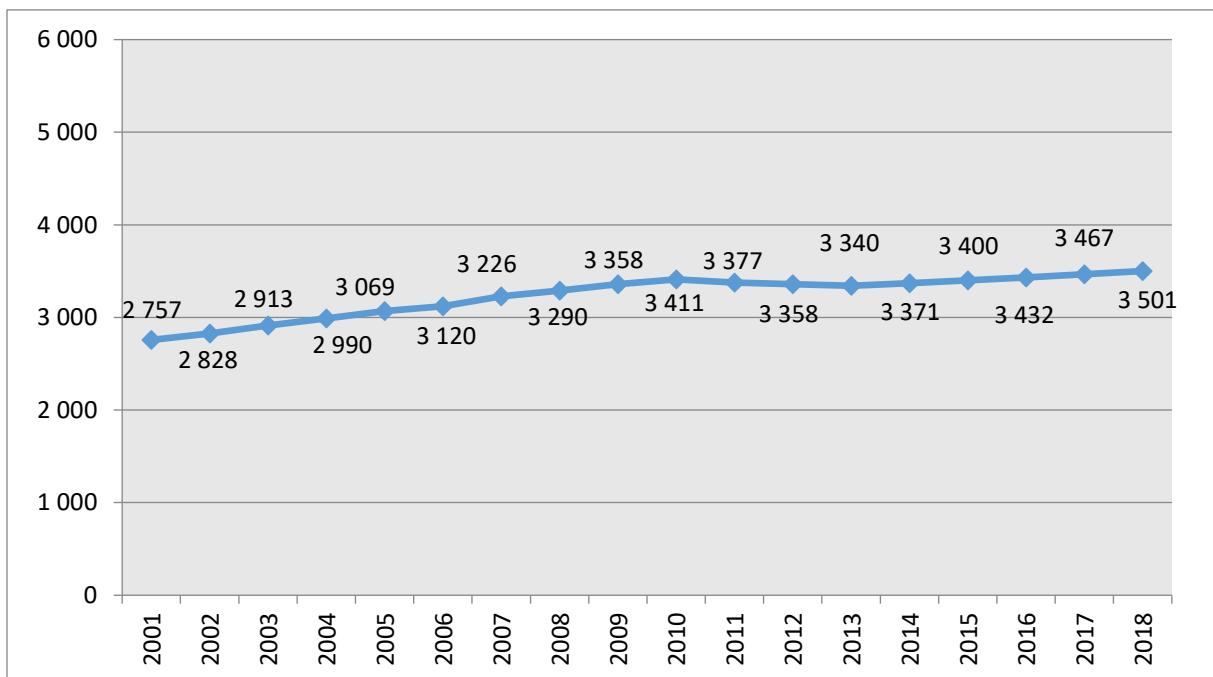
Hustota zalidnění v rámci MČ Praha 14 dosahovala v roce 2018 3501 obyvatel na km². V porovnání s hl. m. Praha je hustota obyvatel vyšší. V rámci MČ Praha 14 má největší hustotu zalidnění (s ohledem na typ zástavby) lokalita Černý Most, a to 11,6 tisíc obyvatel na km². Naopak nejnižší hustotu zalidnění má lokalita Hutě. Lokalita Hloubětín má hustotu obyvatel 5012 km² a Hostavice + Kyje pak 1625 na km².

Tabulka 5 Koncentrace obyvatel (Porovnání MČ Praha 14 a hl. m. Praha)

Území	Hustota obyvatel na km ² v roce 2018
MČ Praha 14	3501
Hlavní město Praha	2637

Mezi lety 2001 a 2018 můžeme sledovat, již s ohledem na realizovanou výstavbu, nárůst hodnoty hustoty obyvatel MČ Praha 14 z původních 2757 na současných 3501 obyvatel na km².

Graf 2 Grafické znázornění vývoje hustoty zalidnění MČ Praha 14 v letech 2001–2018 (počet obyvatel/km²)



Zdroj: ČSÚ

2.3.4 Struktura obyvatel dle věku

V souvislosti s provázaností analytických dokumentů a dokumentů zabývajících se stanovením vizí, cílů, opatření a návrhů řešení v jednotlivých oblastech života MČ Praha 14, tedy i v oblasti dopravy, je nutné brát v úvahu i věkovou strukturu obyvatel MČ Praha 14.

Tak jako v mnoha jiných oblastech, tak i v oblasti věkové struktury obyvatel, se MČ Praha 14 liší od věkové struktury hlavního města Prahy, a to zejména v následujícím:

- Počet osob ve věku 15–25 je mírně nadprůměrný
- Osoby ve věku 45–55 jsou nadprůměrně zastoupeny
- Žije zde méně seniorů 65+

Populace v MČ je v porovnání s hlavním městem Prahou mladší, na 100 dětí do 15 let zde připadá 87 seniorů starších 65 let.

Situace se liší také dle jednotlivých lokalit. Relativně nejstarší obyvatelstvo žije v Hloubětíně (148 seniorů na 100 dětí). Naopak velmi mladé obyvatelstvo mají Hutě, kde na 100 dětí do 15 let připadá pouze 64 seniorů starších 65 let.

Tabulka 6 Skladba obyvatelstva podle věku (stav v roce 2018)

Území/Lokalita	Věkové rozhraní			Celkem	% v rámci věkového rozhraní			Index stáří
	0–14	15–64	65+		0–14	15–64	65+	
Černý Most	3542	18244	2612	24398	15 %	75 %	11 %	74
Hloubětín	1374	6542	2037	9863	14 %	65 %	21 %	148
Hostavice+ Kyje	1654	5958	1274	8886	19 %	67 %	14 %	77
Hutě	790	2929	509	4228	19 %	69 %	12 %	64
MČ Praha 14	7360	33583	6432	47375	16 %	71 %	14 %	87
Hl. m. Praha	206688	854866	247098	1308632	16 %	65 %	19 %	120

Zdroj: ČSÚ

3. Mobilita a místní přeprava obyvatel MČ Praha 14

V návaznosti na demografické údaje sleduje městská část Praha 14 v pravidelných intervalech (1x za 3 roky) i vývoj v oblastech, které přímo souvisejí s oblastí dopravy, tj. Preference obyvatel městské části v oblasti mobility a místní přepravy. Za tímto účelem se v letech 2015 a 2018 uskutečnilo dotazníkové šetření společností CI2, o.p.s. Zjištěné informace jsou nezbytné pro cílené zaměření příslušných dopravních opatření, které je v následujících letech nezbytné připravit a následně realizovat ze strany městské části, a to za přímé součinnosti příslušných partnerů – Hlavní město Praha, Technická správa komunikací, Dopravní podnik, ROPID, aj.

V rámci dotazníkového šetření bylo osloveno cca 500 respondentů a následně vybráno 491 vyplněných dotazníků. Ve vzorku respondentů mírně převládají ženy (52,2 %) nad muži (47,8 %), což odpovídá přibližnému rozdělení mužů a žen v městské části ve věkové skupině dotázaných. Nejvíce jsou v šetření zastoupeny věkové skupiny 31–40, dále 21–30 a 41–50 let. Z hlediska zaměstnání/sociální postavení a nejvyššího dosaženého vzdělání převládají zaměstnaní (65,2 %) a osoby středoškolsky vzdělané (36,7 %).

3.1 Počet cest

Prvním ze sledovaných ukazatelů z oblasti mobility obyvatel městské části Praha 14 je počet cest, který v běžný pracovní den místní obyvatelé uskuteční.

Z provedených dotazníkových šetření bylo zjištěno, že oproti roku 2015 došlo k mírnému nárůstu průměrnému počtu cest, a to z hodnoty 2.77 na hodnotu 3.04 v roce 2018.

3.2 Důvod a systematicčnost cest

V dotazníku měli respondenti určit, které z šesti nabízených možností byly důvodem jejich cest/y předešlý den dotazování.

Pokud nepočítáme zpáteční cesty, které jsou až sekundárním důvodem cestování, pak lidé v městské části Praha 14 nejčastěji cestují do práce (29,9 %), za rekreací a volným časem (10,1 %) a za nákupy (9,4 %). Vzhledem k nižšímu podílu osob mladších ve vzorku dotázaných je rovněž vyšší podíl cest do školy (9,6 %) a naopak byl nižší podíl cest k lékaři (0,6 %).

Z nabízených kategorií důvodů cest představovaly cesty do školy a do práce cesty systematické, tedy ty, které je nutno pravidelně vykonávat a které probíhají téměř denně. Kategorie rekreace, nakupování a k lékaři představovaly cesty nesystematické, tedy takové, které pravidelně neprobíhají.

Ze zjištěných údajů jasně vyplývá, že oproti roku 2015 došlo k výraznému snížení počtu nesystematických cest.

3.3 Způsob a udržitelnost dopravy

Dále respondenti během řízených rozhovorů uváděli, který z možných způsobů dopravy ve sledovaný den využili (nikdo neuvedl, že se dopravuje vlakem). Pro srovnání v níže uvedené tabulce jsou uvedena data za rok 2015 a 2018.

Tabulka 7 Modul split – Způsoby dopravy obyvateli MČ –

Způsob dopravy	% cest	
	2015	2018
Pěšky	25,9	14,7
Na kole	6,2	3,4
Na motocyklu	0,3	1,3
Autem	46,5	48,6
Hromadnou dopravou	21,2	32

Zdroj ÚMČ Praha 14 (2015/2018)

Různé způsoby dopravy je možné kvalifikovat z hlediska udržitelnosti jako udržitelné – pěší cesta, na kole, použití hromadné dopravy – a neudržitelné – cesta autem nebo motocyklu.

Ze zjištěných dat vyplývá, že podíl obyvatel, kteří preferují udržitelné způsoby dopravy, od roku 2015 mírně klesl (cca – 3 %).

Tabulka 8 Souhrnné informace o výsledku průzkumu mobility obyvatel MČ Praha 14

Hodnocená oblast	Hodnocení 2015	Hodnocení 2018	Trend
Počet cest za den	2,77	3,04	↗
Důvod – Do školy	11,4 %	9,6 %	↘
Důvod – Do práce	22,7 %	29,9 %	↗
Důvod – Rekreace	10,0 %	10,1 %	↗
Důvod – Nakupování	12,0 %	9,4 %	↗
Důvod – K lékaři	2,1 %	0,6 %	↘
Důvod – Zpáteční cesta	41,7 %	40,3 %	↘
Systematické cesty	58,6 %	66,2 %	↗
Nesystematické cesty	41,4 %	33,8 %	↘
Způsob – Pěšky	25,9 %	14,7 %	↘
Způsob – Na kole	6,2 %	3,4 %	↘
Způsob – Na motocyklu	0,3 %	1,3 %	↗
Způsob – Autem, taxíkem	46,5 %	48,6 %	↗
Způsob – Hromadnou dopravou	21,2 %	32,0 %	↗
Udržitelně	53,2 %	50,1 %	↘
Neudržitelně	46,8 %	49,9 %	↗
Počet osob v autě – řidič	52,9 %	47,8 %	↘
Počet osob v autě – řidič + 1	31,6 %	41,5 %	↗
Počet osob v autě – řidič + 2 a více	15,5 %	10,7 %	↘
Průměrná doba cesty	0:18:28	0:22:49	↗
Průměrná vzdálenost cesty	7,0	10,0	↗

Zdroj ÚMČ Praha 14 (2015/2018)

4. Základní dopravní charakteristiky

4.1 Širší vztahy – z pohledu hl. m. Prahy

Hlavní město Praha je významným centrálním bodem/významnou křižovatkou silniční sítě (včetně hlavních dálničních tras) nejen České republiky, ale i celé Evropy. Mezi hlavní dálniční tahy/trasy (v různém stavu provozu/výstavby) s vazbou na hl. m. Praha (k 1. lednu 2020) patří zejména:

- D0 Pražský okruh
- D1 Praha – Polsko (přes Brno, Bohumín)
- D3 Praha – Rakousko (přes České Budějovice, Dolní Dvořiště)
- D4 Praha – směr jih (přes Příbram, Mirovice)
- D5 Praha – Německo (přes Plzeň, Rozvadov)
- D6 Praha – Německo (přes Karlovy Vary, Pomezí nad Ohří)
- D7 Praha – Chomutov (přes Louny)
- D8 Praha – Německo (přes Ústí nad Labem, Krásný Les)
- D10 Praha – Turnov (přes Mladá Boleslav)
- D11 Praha – Polsko (přes Hradec Králové, Trutnov, Královec)

Obrázek 2 Dálniční síť v ČR



Od roku 1990 došlo k razantnímu nárůstu počtu automobilů, automobilové dopravy a zároveň k nárůstu intenzit na komunikacích hlavního města. Níže uvedená data popisují stav v hl. m. Praha v porovnání s ČR ve zmiňovaných oblastech.

Tabulka 9 Porovnání počtu registrovaných motorových vozidel v letech 1990–2018

Rok	Počty registrovaných motorových vozidel	
	Praha	ČR
1990	428 769	4 039 606
2000	746 832	5 230 846
2010	928 769	6 036 576
2015	941 145	6 990 542
2018	1 104 392	7 814 215

Zdroj: Policie ČR, Ministerstvo dopravy, Centrální registr vozidel

Počet motorových vozidel registrovaných v hl. m. Praha tvoří 15,3 % z celkového počtu registrovaných motorových vozidel v České republice v roce 2018.

Tabulka 10 Porovnání dopravních výkonů v letech 1990 – 2018 (mil. vozokm/průměrný pracovní den, 0 – 24 hod)

Rok	Počty dopravních výkonů	
	Praha	ČR
1990	7,3	80,9
2000	16,6	131,2
2010	22,2	140,9
2015	21,8	154,9
2018	23,0	170,9

Zdroj: TSK

V průměru se automobilový provoz v roce 2018 ve srovnání s rokem 1990 na celé komunikační síti zvýšil více jak trojnásobně (v h. m. Praha).

V návaznosti na výše uvedená data dochází k přetížení komunikační sítě a to již v celoplošném charakteru, tj. přetížení se vztahuje na celou oblast rozšířeného celoměstského centra. Stávající komunikační systém, utvářený přirozeným historickým vývojem města na mnoha místech nevyhovuje, ani nemůže vyhovovat současným dopravním nárokům. Absence uceleného nadřazeného komunikačního systému, především absence velké části Pražského okruhu se negativně projevuje zejména v urbanizovaném území města. Řada komunikací v Praze převádí v nevhodných podmínkách tranzitní dopravu, automobilovým provozem jsou nežádoucím způsobem značně zatíženy mnohé úseky komunikační sítě v kontaktu s obytnou zástavbou. To se v praxi dotýká i Městské části Praha 14.

Navržená koncepce nadřazeného komunikačního systému v Praze je stanovena na principu dvou okruhů, sedmi radiál a dvou spojek. Oba okruhy – Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) vedený převážně na okraji hlavního města a zčásti i mimo něj a Městský okruh probíhající uvnitř Prahy (Zahradní město – Spořilov – Braník – Barrandovský most – Zličín – Radlice – Smíchov – Strahovský tunel – Letná – Troja – Libeň – Malešice – Strašnice).

4.2 Nadřazený komunikační systém

Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)

Hlavním cílem/úlohou „Pražského okruhu“ je převedení tranzitní dopravy na její okraj, tj. rozvedení vnější zdrojové a cílové dopravy po obvodě města což do důsledku umožní realizaci velké části vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy. Zároveň přispěje k řešení kritické situace na stávající komunikační síti hlavního města přetížené vnitroměstskou i tranzitní automobilovou dopravou.

Obrázek 3 Pražský okruh



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

Městský okruh

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

Obrázek 4 Vnitřní okruh hl. m. Praha



4.3 Pozemní komunikace na území MČ Praha 14 a jejich zatřídění

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

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

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

Rychlostní komunikace

Mezi rychlostní komunikace s vazbou na MČ Praha 14 lze zařadit:

- **Vysočanská radiála**
Hlavní úloha: Propojení D8, D10, D11 a D1
- **Pražský okruh v úseku Satalice – Běchovice**
Hlavní úloha: Propojení důležitých komunikací ve východní oblasti hl. m. Prahy
- **Štěrboholská spojka**
Hlavní úloha: Převedení tranzitní dopravy ze silničního okruhu Prahy na jižní část Městského okruhu, tj. na Jižní spojku.

Následující tabulka obsahuje přehled a srovnání intenzity (2014 x 2018) provozu na vybraných sběrných komunikacích s vazbou na MČ Praha 14. Z daných údajů je patrné, že počet vozidel/intenzita dopravy na vybraných sběrných komunikacích v roce 2018 byl o 11 100 vozidel (osobní, nákladní) vyšší než v roce 2014.

Tabulka 11 Vývoj intenzity dopravy na vybraných komunikacích

Komunikace / Úsek	2014		2018	
	osobní vozidla	nákladní vozidla	osobní vozidla	nákladní vozidla
Chlumecká úsek Ocelkova – Broumarská	38000	1600	43200	2100
Kolbenova úsek Poděbradská – Kbelská	19800	1100	21300	1400
Poděbradská úsek Hloubětínská – Slévačská	20300	600	23000	800
Českbrodská úsek Rožmberská – Broumarská	16600	1100	17200	1200

Zdroj: Databáze TSK 2014/2018

4.4 Významné křižovatky

Na území či v těsné blízkosti (s dopadem) MČ Praha 14 se nachází hned několik významných křižovatek. Tyto křižovatky, s ohledem na významnost, představují jeden z největších problémů v rámci oblasti dopravy, a to zejména s přihlédnutím k intenzitě dopravy (zejména k počtu nákladních vozidel) na těchto křižovatkách. Správce (TSK) sleduje a vyhodnocuje v pravidelných cyklech tuto intenzitu. Níže uvedená tabulka obsahuje přehled intenzity dopravy na vybraných křižovatkách (setříděno dle intenzity dopravy) s přímou či nepřímou vazbou na území MČ Praha 14.

Tabulka 12 Intenzita dopravy na vybraných křižovatkách v roce 2019 (pracovní den, 0–24 h)

Název uzlu (křižovatka)	Vozidel bez MHD	Z toho pomalá vozidla
Poděbradská – Kbelská	67 700	4 600
Kolbenova – Kbelská	62 700	5300
Chlumecká – Obchodní CČM	55 600	2 700
Chlumecká – Broumarská	47 400	2 200
Chlumecká – Ocelkova	46 800	2 300
Poděbradská – Černý Most	44 000	2 200
Českbrodská – Průmyslová	32 600	1 800
Dálnice D11 – hranice města	29 100	5 400
Českbrodská – Rožmberská	24 900	1 600
Poděbradská – Hloubětínská	24 200	800
Rožmberská – Broumarská	20 500	600
Broumarská – Sklenská	19 000	500
Broumarská – Cíglerova	15 500	400
Českbrodská – Lomnická	14 500	1 200

Zdroj: TSK

U nejzatíženější křižovatky, tj. Poděbradská – Kbelská lze (při porovnání s rokem 2012 – celkový počet vozidel = 73 000) konstatovat, že došlo k mírnému snížení intenzity dopravy, a to zejména díky aktivitám, které souvisejí se stavbami v rámci vnějšího a vnitřního okruhu hl. m. Praha.

5. Hromadná doprava

Obdobně jako ostatní městské části je i městská část Praha 14 začleněna do systému PID. Jednotlivé zřízené linky mají význam z hlediska dostupnosti nejenom do centra Prahy, ale i dalších částí hlavního města a Středočeského kraje, s kterým městská část a celé hlavní město Praha sousedí.

5.1 Pražská integrovaná doprava (PID)

Pražská integrovaná doprava (PID) je integrovaný dopravní systém na území Prahy a přilehlém území Středočeského kraje. PID zahrnuje železnici, metro, tramvaje, autobusy, lanovou dráhu a přívozy. Hlavním cílem Pražské integrované dopravy je nabídnout a zabezpečit cestujícím kvalitní dopravní obsluhu integrovaného území jakožto konkurenceschopnou alternativu vůči individuální dopravě. Samotný systém PID se dělí do 3 základních pásem.

Tabulka 13 PID - 3 základní pásma

Základní pásmo	Základní informace/Popis
P	Pásmo obsahuje všechny linky metra, tramvají, městských autobusů, přívozů, lanové dráhy a některých železničních stanic a zastávek v centru Prahy. Pásmo P je počítáno jako dvě tarifní pásma, což lze odůvodnit rozlohou území, hustým pokrytím území ve smyslu způsobů přepravy, frekvencí spojů a rozmístění zastávek.
O	Do tohoto pásma jsou zařazeny příměstské autobusové linky a vybrané železniční stanice a zastávky v širší oblasti Prahy.
B	Do pásma B náleží příměstské autobusové linky a vybrané železniční stanice v okrajových částech Prahy.

5.2 Současný stav dopravní obslužnosti území MČ Praha 14

V posledních několika letech došlo k rozsáhlým změnám v celé síti MHD v rámci hl. m. Praha. Tyto změny mají vliv i na dopravní obslužnost MČ Praha 14. Tato kapitola obsahuje přehled základních informací o zajištění hromadné dopravy s vazbou na MČ Praha 14.

5.2.1 Metro

Černý Most – Zličín (trasa B) a zpět

Obrázek 5 Trasa metra linky B



Tato trasa spojuje východní část Prahy se západní. Samotná linka pak umožňuje cestovat mezi:

- MČ Praha 14 (Černý Most, Rajska zahrada, Hloubětín)
- MČ Praha 9
- MČ Praha 8
- MČ Praha 1
- MČ Praha 5
- MČ Praha 14
- MČ Praha 17 (Zličín)

Černý Most je konečnou zastávkou trasy B, jedná se o nejdelší trasu metra v délce 25 km. Doba přepravy mezi konečnými stanicemi je přibližně 41 minut. Přestupní uzly pro napojení na ostatní trasy metra jsou Florenc (trasa C) a Můstek (trasa A). Na trase se nachází přímé spojení s železniční sítí (uzly) skrz stanice Vysočanská (železniční stanice Praha – Vysočany), Náměstí Republiky (železniční stanice Praha – Masarykovo nádraží) a Smíchovské nádraží (železniční stanice Praha – Smíchov).

Tabulka 14 Průměrné intervaly metra linky B

Čas	Pracovní dny (min)	Víkend (min)
5:00 – 6:30	3-10	10
6:30 – 8:30	2-3	10
8:30 – 9:45	2-4	10
9:45 – 13:30	5	10
13:30 – 15:30	3-4	7,5
15:30 – 17:30	3-4	7,5
17:30 – 19:00	3-5	7,5
19:00 – 20:00	5-7	7,5
20:00 – 24:00	10	10

Zdroj: Vlastní šetření

5.2.2 Železniční linky

Územím Prahy 14 procházejí tři železniční tratě:

Tabulka 15 Základní informace o železničních tratích vedoucích územím MČ Praha 14

Železniční trať	Základní informace/Popis
Trať 011 Praha – Kolín	Spojuje hlavní město Praha a Kolín. Provoz pravidelných osobních vlaků na trati je integrován do systému PID (Linka S1 Praha – Kolín, Linka S7 Český Brod – Praha – Beroun). Na této trati se plánuje zřízení nových železničních zastávek, a to přímo na správním území MČ Praha 14. Jedná se o zastávky Hostavice, Jahodnice a Kyje – Jiráskova čtvrť.
Trať 070 Praha – Turnov	Spojuje hlavní město Praha se severočeským Turnovem přes Neratovice a Mladou Boleslav. Část úseku je součástí systému Pražské integrované dopravy (Linka S3, R3 Praha – Mladá Boleslav/Mělník, Linka S34 Praha Masarykovo nádraží – Praha Čakovice).
Trať 231 Praha – Lysá nad Labem – Kolín	Spojuje Prahu a Kolín přes Nymburk. Je součástí celostátní dráhy, takže jejím provozovatelem je SŽDC. Je významnou součástí systému PID (Linka S2 Praha – Kolín přes Nymburk, Linka S9 Lysá nad Labem – Praha – Benešov u Prahy, Linka S22 Praha – Milovice). Na této trati probíhá rozsáhlá rekonstrukce/optimalizace, která se dotkne i území MČ Praha 14, a to zejména v lokalitě Rajská zahrada (vybudování/zřízení nové železniční zastávky Rajská zahrada) a lokalitě Černý Most (oprava železničního mostu).

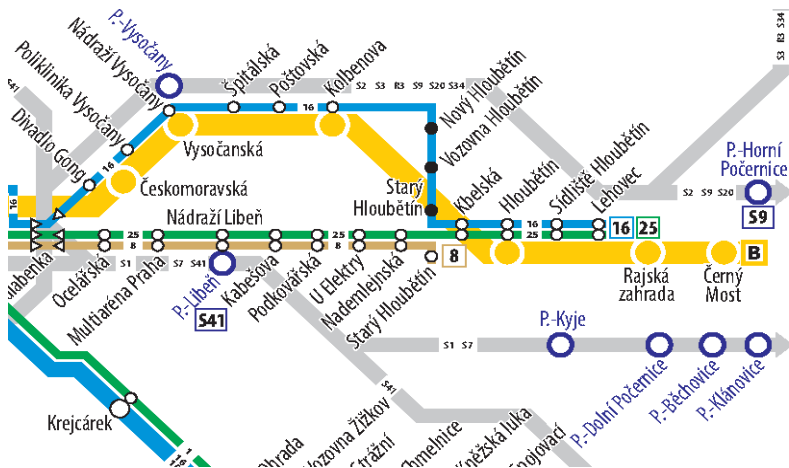
5.2.3 Tramvajové linky

Tabulka 16 Základní informace o tramvajových linkách vedoucích územím MČ Praha 14

Tramvajová linka	Základní informace/Popis
č. 16	Spojuje západní a východní část hl. m. Praha. Konkrétně se jedná o spojení Sídliště Řepy a Lehovec. Zastávky na území MČ Praha 14 – Hloubětín (B), Sídliště Hloubětín, Lehovec. Trasa umožňuje přestup na metro A, B, C a na železniční trať 070 a 231 (železniční linky S3, R3, S34, S9, S2, S22) v zastávce Nádraží Vysočany.
č. 25	Spojuje severozápadní a východní část hl. m. Praha. Konkrétně se jedná o spojení stanic Bílá Hora a Lehovec. Zastávky na území MČ Praha 14 – Hloubětín (B), Sídliště Hloubětín, Lehovec. Trasa umožňuje přestup na metro A, B, C a na železniční trať 070 a 231 (železniční linky S3, R3, S34, S9, S2, S22) v zastávce Nádraží Vysočany.
č. 92	Jedná se o noční tramvajovou linku. Spojuje zastávku Levského a Lehovec.
č. 94	Jedná se o noční tramvajovou linku. Spojuje zastávku Sídliště Barrandov a Lehovec.

Provozovatel tramvajové dopravy pravidelně provádí průzkumy obsazenosti linek, a to včetně linek 16 a 25. Na základě jednoho z posledních průzkumů (v profilech zastávek Kbelská a Hloubětín) lze konstatovat, že obsazenost tramvajových linek v uvedených zastávkách nepřekračuje 25 %, což lze přičíst tomu, že se jedná o jedny z posledních zastávek na trase linek.

Obrázek 6 Tramvajové linky zasahující do MČ Praha 14

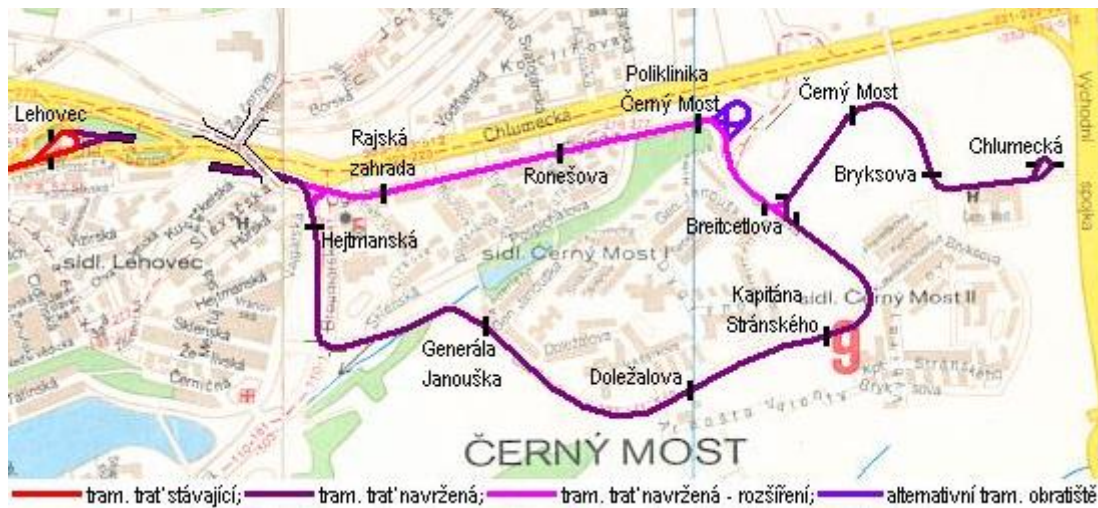


Rozvoj tramvajové dopravy na území MČ Praha 14

Jednou z možných akcí v rámci rozvoje tramvajové dopravy na území MČ Praha 14 je prodloužení tramvajové tratě z Lehovce na sídliště Černý Most. Hlavní výhody uvažovaného prodloužení:

- Lepší přístupnost k metru ze vzdálenějších částí sídliště
- Lepší přístupnost k Poliklinice Parník ze vzdálenějších částí Hloubětína a Lehovce
- Napojení na oblast nákupních center

Obrázek 7 Možné varianty prodloužení tratě z Lehovce



Zdroj: Praha – plán města, Kartografie Praha, 1994

5.2.4 Autobusové linky

Městské autobusové linky

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

Tabulka 17 Přehled vybraných městských autobusových linek vedoucích územím MČ Praha 14

Linka	Základní informace / Popis
č. 109	Jedná se o radiální linku spojující centrum (Palmovka) s okrajovou oblastí (Běchovice). Obsluhované zastávky: Palmovka, Balabenka, Novovysočanská, Balkán, Spojovací, Pod Tábořem, Kolonie, Za Horou, Spolská, Sídliště Jahodnice, Jahodnice, Lomnická, Nádraží Dolní Počernice, Dolní Počernice , Nádraží Běchovice, Běchovice, VÚ Běchovice.
č. 110	Obsluhované zastávky: Hostavice, Lomnická, Jahodnice, Sídliště Jahodnice, Kyjský hřbitov, Kyje, Vajgarská, Hejtmanská, Žárská, Sídliště Lehovec, Sídliště Hloubětín, Hloubětín, Kbelská, Nový Hloubětín , Čakovická, Letňany, Výstaviště Letňany, Dobratická, Tupolevova, Fryčovická, Trutnovská, Obchodní centrum Čakovice, Nádraží Čakovice, Čakovický zámek, Čakovice, Čakovice, Králova, Třeboradice, K Teplárně, Za Tratí, Teplárna Třeboradice.
č. 181	Obsluhované zastávky: Černý Most, Poliklinika Černý Most, Ronešova, Rajská zahrada, Hejtmanská, Vajgarská, Kyje, Jiráskova čtvrť, Pávodské náměstí, Za Horou, Českokobrodská , Perlit, Spalovna Malešice, Radiová, Barvy a laky, Kablo, Sklářská, Nádraží Hostivař, Hostivařská, Na Groši, Hostivařské náměstí, Nad Košíkem, K Obecním hájovněm, Donovalská, Litochlebské náměstí, Opatov a zpět.
č. 185	Obsluhované zastávky: Hloubětínská, Hloubětín, Sídliště Hloubětín, Lehovec, Hutě, Jordánská, Lipnická , Plynárna Satalice, Sportareál Satalice, Nádraží Satalice, Satalice, Satalická obora.
č. 202	Obsluhované zastávky: Černý Most, Poliklinika Černý Most, Ronešova, Rajská zahrada, Hutě, Jordánská, Lipnická , Plynárna Satalice, Sportareál Satalice, Nádraží Satalice, Satalice, Dřevařská, Nymburská, Kbely, Kbely, Bakovská, Letecké opravny, Toužimská, Staré Letňany, Avia Letňany, Krausova, Trutnovská, Obchodní centrum Čakovice, Na Lukách, Ďáblice, Kokořínská, Na Štamberku, U Spoju, Skládka Chabry, Osecká, Spořická, Sídliště Čimice, Čimice, Libeňská, Řepínská, Katovická, Odra, Zhořelecká, Krakov, Poliklinika Mazurská.
č. 220	Tuto linku lze považovat za okružní, zajišťuje spojení periferní oblasti s přestupním uzlem Černý Most. Obsluhované zastávky: Černý Most , Chvaly, U Tabulky, Stavební zóna Horní Počernice, Vlastibořská, Do Čertous, Sezemická, K Zelenči, Františka Veselého, Paceřická, Stavební zóna Horní Počernice, U Tabulky, Chvaly, Černý Most.
č. 221	Jedná se o jednosměrnou radiální linku zajišťující přepravu do přestupního uzlu Černý Most. Obsluhované zastávky: Černý Most , Chvaly, Vojická, Nádraží Horní Počernice, Lukavecká, Divadlo Horní Počernice, Na Kovárně, Bártlova, Čertousy.

č. 223	Obsluhované zastávky: Ratibořická, Jeřická, Khodlova, Libošovická, Chvaly, Černý Most, Breitcetlova, Kapitána Stránského, Doležalova, Generála Janouška, Vajgarská, Kyje, Jiráskova čtvrť, Pávovské náměstí, Za Horou, Českobrodská, Perlit, Tiskařská, Teplárna Malešice, Polygrafická, Depo Hostivař.
č. 240	Obsluhované zastávky: Černý Most, Obchodní centrum Černý Most , Nádraží Běchovice, Hasičská, Winklerova, Škola Dubeč, Za Pavilonem, Lázeňka, Dubeček, K Dubečku, Nádraží Horní Měcholupy, Boloňská, Boloňská, Na Vartě, Bolevecká, Livornská, Nové Petrovice, Poliklinika Petrovice, Wattova, Morseova, Newtonova, Horčíčkova, Háje.
č. 250	Černý Most, Obchodní centrum Černý Most , Nádraží Běchovice, Běchovice, Na Vaňhově, Blatov, Újezd nad Lesy, Sudějovická, Zbyslavská, Rohožnická, Sídliště Rohožník. Jedná se o jednosměrnou radiální linku zajišťující přepravu do přestupního uzlu Černý Most.
č. 273	Obsluhované zastávky: Ve Žlíbku, Třebešovská, Komárovská, Lukavecká, Nádraží Horní Počernice, Vojická, Chvaly, Černý Most, Breitcetlova, Kapitána Stránského, Doležalova, Generála Janouška, Hejtmanská, Žárská, Sídliště Lehovec, Sídliště Hloubětín, Hloubětín, Hloubětínská.
č. 296	Obsluhované zastávky: Nádraží Horní Počernice, Sekeřická, Ratibořická, Jeřická, Khodlova, Libošovická, Chvaly, Slatiňanská, Obchodní centrum Černý Most, Černý Most přestup na Metro, Breitcetlova, Bryksova, Kapitána Stránského, Doležalova, Generála Janouška, Vajgarská, Tálínská, Lánská, Nádraží Kyje, Kyjský hřbitov, Sídliště Jahodnice, Jahodnice, Hostavice , Novozámecká, Ke Hrázi, Svatoňovická, Rtyňská, Novošterboholská, Drobná, Škola Šterboholy, Šterboholy, Obchodní centrum Šterboholy, Ústřední, Kutnohorská, Dolnoměcholupská, Dolní Měcholupy, Nádraží Horní Měcholupy, Boloňská, Boloňská, Na Vartě, Bolevecká, Livornská, Nové Petrovice, Poliklinika Petrovice, Wattova, Morseova, Newtonova, Horčíčkova, Háje přestup na Metro.
č. 512	Jedná se o noční linku. Obsluhované zastávky: Lehovec, Hejtmanská, Generála Janouška, Doležalova, Kapitána Stránského, Breitcetlova, Černý Most , Chvaly, Vojická, Nádraží Horní Počernice, Lukavecká, Komárovská, Třebešovská, Ve Žlíbku.

Příměstské autobusové linky

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

Tabulka 18 Přehled vybraných příměstských autobusových linek

Linka	Základní informace / Popis
č. 346	Zajišťuje spojení: Černý Most – směr Brandýs n. L., Stará Boleslav (a zpět)
č. 367	Zajišťuje spojení: Černý Most – směr Brandýs n. L., Stará Boleslav (a zpět)
č. 379	Zajišťuje spojení: Černý Most – směr Brandýs n. L., Stará Boleslav (a zpět)
č. 398	Zajišťuje spojení: Černý Most – směr Poděbrady (a zpět)
č. 304	Zajišťuje spojení: Černý Most – směr Chvaly, nádr. Horní Počernice (a zpět)
č. 344	Zajišťuje spojení: Černý Most – směr Chvaly, nádr. Horní Počernice (a zpět)
č. 353	Zajišťuje spojení: Černý Most – Černý Most – směr Chvaly, nádr. Horní Počernice
č. 354	Linka č. 354 Černý Most – směr Chvaly, nádr. Horní Počernice (a zpět)

6. Cyklistická doprava

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

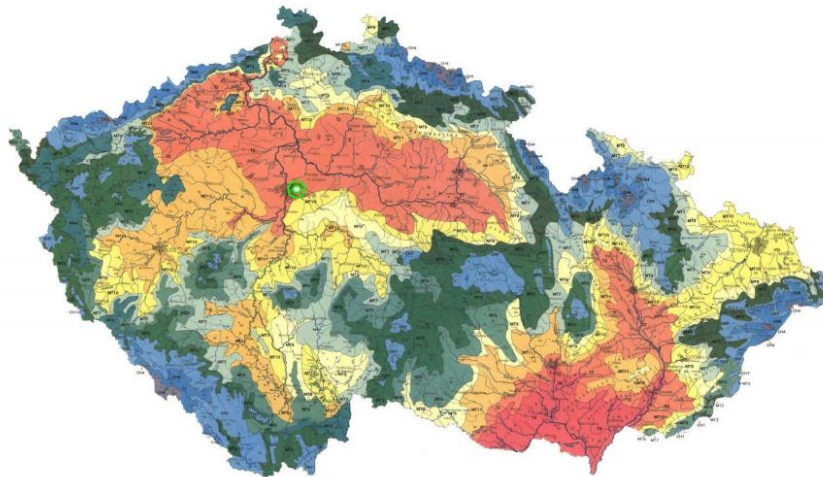
- Dopravní
- Rekreační, oddechová a sportovní

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

Vnější podmínky pro cyklistickou dopravu

Praha 14 se rozkládá ve druhém nejteplejším pásmu v České republice, což zabezpečuje příznivé klimatické podmínky umožňující zařadit kolo mezi plnohodnotné dopravní prostředky.

Obrázek 8 Klimatická mapa ČR



Zdroj: MČ Praha 14

6.1 Stávající cyklotrasy a cyklostezky

Číslování cyklotras

Páteřní trasy prvního řádu A1 a A2 jsou vedeny podél Vltavy a jsou z velké části (mimo centrum) průjezdné po cyklostezkách s vyloučením automobilové dopravy. Na ně jsou napojeny páteřní trasy (pro Prahu 14 trasy A24–A26) vedené převážně podél významných potoků (pro Prahu 14 je trasa A26 vedena podél Rokytky). Síť doplňují páteřní trasy zhruba rovnoběžné s Vltavou (pro Prahu 14 trasa A44), které jsou ale doposud vyznačené jen v krátkých úsecích. Páteřní trasy jsou doplněné sítí tras hlavních (pro Prahu 14 trasy A256, A262, A264 a A430). Hlavní trasy doplňují páteřní trasy a v řadě případů je i nahrazují.

Obrázek 9 Značené cyklotrasy Prahy 14



Zdroj: MČ Praha 14

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

Dálkové cyklotrasy

Údaje o trasách jsou získány z portálu Prahou na kole <https://mapa.prahounakole.cz>

Páteří dálková cyklotrasa I. třídy č. 1

Cyklotrasa č. 1 (na území Prahy označená jako A25) slouží ke spojení dvou největších měst v České republice čili Prahy s Brnem.

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

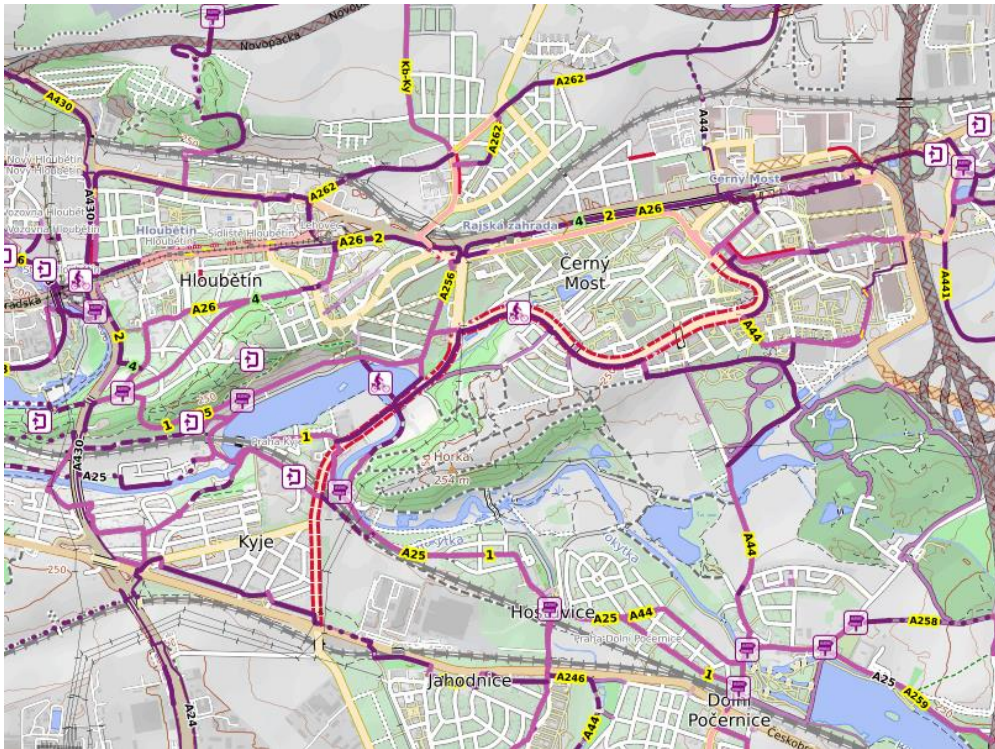
Dálková cyklotrasa II. třídy č. 14

Cyklotrasa č. 14 (na území Prahy označená jako A26) má do budoucna sloužit ke spojení Prahy s Turnovem, Liberce, Hrádkem nad Nisou a Polskem na severu České republiky.

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

Značené městské cyklotrasy

Obrázek 10 Značení městských cyklotras Prahy 14



Zdroj: <https://mapa.prahounakole.cz/#informace>

A24 (Újezd – Královice)

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

A25 (Národní divadlo – Úvaly)

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

A26 (Libeň – Horní Počernice)

Cyklotrasa A26 je vedena ze severozápadní do severovýchodní části řešeného území (Vysočany – Hloubětín – Horní Počernice) za ulicí Průmyslová – Hloubětínská – Šestajovická – Vaňkova – v Chaloupkách – přes Slévačskou – Rochovská – podél Chlumecké – přes Cíglerovu a Broumarskou(!) – podél Chlumecké – přes Ocelkovu – Chlumecká (!), podél Chlumecké a Náchodské, ulicí Šplechnerova směrem do Horních Počernic.

A44 (Petrovice – Letňany)

Cyklotrasa A44 je vedena ze severovýchodní do jihovýchodní části zájmového území (Satalice – Černý Most – Dolní Počernice) pod Novopackou – přes pole nad Černým Mostem– Ocelkova (!) – přes chodník – Bobkova – okolo ulice Ocelkova – Bryksova – k rybníku Martiňák – Hodějovická – Bakurinova – Nad Rokytkou – Nár. hrdinů, kde se rozděluje: – ulicí Nár. hrdinů do Dolních Počernic – ulicemi V Ráji – Vokřínská – Novozámecká – Pilská – podél ulice Českobrodská a Šterboholského potoku – k ulici Ústřední v Dolních Počernicích

A240 (Kyje – Jahodnice)

Cyklotrasa A240 se zájmového území dotýká na jižní části. Spojuje oblast Kyje – Jahodnice ulicemi Českobrodská, Travná, 9. května, Bezdrevská, Pasecká a Lomnická.

A 246 (Dolní Počernice – Hostavice)

Cyklotrasa A246 se zájmového území dotýká na jižní části (Dolní Počernice – Hostavice) a spojuje stávající cyklotrasy č.1, A25, A44 a A24 vedením od ulice Pilská, přes ulici Českobrodská, podél ulice Českobrodská a Šterboholského rybníku k napojení na stávající cyklotrasu A24 směrem do Hostavic.

A256 (od kyjského rybníku po ulici Cíglérova)

Cyklotrasa A256 prochází zájmovým územím mezi Černým Mostem a Hloubětínem. Spojuje cyklotrasy A25 – A26 od kyjského rybníku po ulici Cíglérova

A 258 (Dolní Počernice – Horní Počernice)

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

A 259 (Dolní Počernice – Běchovice)

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

A 262 (Hloubětín – Satalice)

Cyklotrasa A259 se zájmového území dotýká na severní části (Hloubětín – Satalice) a vede od ulice Kbelská, ulicemi Kolbenova, K Hutím, Lásenická, Lipnická, Jamská a dále se napojuje na cyklotrasu A44 směrem do Satalic.

Kb-Ky (Kbely – Rajská zahrada)

Cyklotrasa Kb-Ky se zájmového území dotýká na severní části a vede od křižovatky Cíglérova – Broumarská ulice Cíglérova, Za Černým mostem severně k ulici Hornopočernická, ulicí Úlibická a Polaneckého do Kbel.

Neznačené městské cyklotrasy a jiné alternativní trasy

- A 264 (Hloubětín – Černý Most), propojené cyklotrasou A26
- A430 (Hloubětín – Kyje)
- X1 (zkratka A1 – Kyje a Kyje – Hostavice)
- X25 (A25 – Kyje)
- X239 (Štěřboholy – Hostavice)
- X256 (Rajská zahrada – Černý Most)
- X430 (Hloubětín)
- A431 (Kyje – Černý Most)

Stávající cyklostezky a opatření pro cyklisty

Černý Most – Dolní Počernice

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

Satalice – Černý Most

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

Ulice Bobkova

Je v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Bryksova – Kučerova vybavena cykloobousměrkou.

Ulice Za Černým Mostem

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

Mimoúrovňové křížení pod ulicí Chlumecká v blízkosti stanice metra Černý Most

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

Ulice Kbelská

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

Ulice Chvalská

Je v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Horoušanská a Klánovická vybavena cykloobousměrkou.

Ulice Broumarská a Ocelkova

Jsou v úseku od křižovatky s ulicí Černobrodská po ulici Bryksova vybaveny pruhem pro cyklisty.

6.2 Infrastruktura veřejné dopravy přístupná přepravě jízdních kol

Železnice

Na všech tratích zahrnutých do systému Pražské integrované dopravy je provoz zajištěn vozidly umožňujícími přepravu jízdních kol.

Přepravu většího množství jízdních kol umožňují zejména spoje (linky) zajišťované elektrickými jednotkami nebo s posílenými soupravami pro přepravu jízdních kol. Na ostatních tratích zahrnutých do PID je zajištěna základní přeprava kol většinou motorovými a přívěsnými vozy.

Pro cestující s platnou jízdenkou PID (dokladu na bezplatnou přepravu dle Tarifu PID) je na území Prahy (pásma P, 0 a B) přeprava jízdních kol jako spoluzavazadla zdarma. Přeprava kol formou spoluzavazadla je garantována pouze ve vlacích označených v jízdním řádu symbolem jízdního kola¹.

Metro

V metru mohou být jízdní kola přepravována s výjimkou první plošiny soupravy na každé první a poslední plošině jednotlivých vozů soupravy (maximálně dvě kola na každé plošině). Povolený či naopak zakázaný vstup označují na každých dveřích soupravy piktogramy. Přeprava jízdních kol je zdarma.²

Pro přepravu jízdního kola lze použít vybrané výtahy ve stanicích metra – tyto výtahy jsou označeny modrým piktogramem jízdního kola. V MČ Praha 14 se tento výtah nachází ve stanici Černý Most.

Přístup cyklistů k nástupištím metra linky B:

- **Stanice Hloubětín:** Stanice hlubinného charakteru. Přístup do vestibulu zajištěn rampami z Poděbradská.
- **Stanice Rajská zahrada:** Stanice povrchového charakteru. Obě nástupiště jsou přístupná přímo z tubusu. Za vjezdem do parkoviště P+R (Park+Ride). Vzdálenost k vestibulu je 100 m.
- **Černý Most:** Stanice povrchového charakteru v úrovni chodníku. Z lávky pro pěší vedou, která stanici kříží, vedou schody a výtah, který lze od 1.2.2013 legálně využít. Bezbariérový přístup na cyklostezku je z jižní strany stanice. Jediné bezbariérové spojení z cyklostezky na lávku je pomocí výtahu. Za parkovištěm P+R se nachází hlídané stání B+R).³

¹ <https://www.dpp.cz/cestovani/cestovani-mhd/cestovani-s-jizdnim-kolem/zeleznice>

² <https://www.dpp.cz/cestovani/cestovani-mhd/cestovani-s-jizdnim-kolem/metro>

³ <https://www.praha14.cz/zivot-na-praze-14/wp-content/uploads/sites/4/2014/10/Generel-dopravy-P14-Analytick%C3%A1-%C4%8D%C3%A1st.compressed.pdf>

Tramvaje

Přeprava jízdních kol v tramvajích je zdarma. V tramvajích mohou být jízdní kola přepravována pouze ve vybraných úsecích ve směru z centra. V MČ Praha 14 se však takové úseky nenacházejí.

Jízdní kola mohou být přepravována pouze v místech určených pro přepravu kočárků – u krátkých vozů většinou na konci vozu, u článkových vozidel na jedné či více vnitřních plošinách. Na každé takové plošině je možné přepravovat maximálně dvě jízdní kola.

Přeprava je vyloučena při zvýšené poptávce. Před nástupem a výstupem z vozidla dá cestující s jízdním kolem znamení řidiči, který může v odůvodněných případech nástup vyloučit.⁴

Autobusy

V autobusech Pražské integrované dopravy se jízdní kola nepřepavují. Výjimku tvoří Autobusová linky č. 147, Cyklobus, Autobusová linka Airport Expres (AE), kde je možná přeprava jízdního kola zabaleného pro leteckou přepravu, a to zdarma.

MČ Praha 14 žádná z těchto autobusových linek neprochází⁵.

⁴ <https://www.dpp.cz/cestovani/cestovani-mhd/cestovani-s-jizdnim-kolem/tramvaje>

⁵ <https://www.dpp.cz/cestovani/cestovani-mhd/cestovani-s-jizdnim-kolem/autobusy>

7. Pěší doprava

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

Pěší dopravu lze dělit dle její funkce:

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

7.1 Bezbariérovost pěších tras a veřejného prostoru

S nedostatkem bezbariérových přístupů ve veřejném prostoru se potýkají všechna města a situace v hl. m. Praze není odlišná. Díky zakotvení bezbariérových úprav do legislativy se situace zlepšuje a bezbariérové úpravy se postupně rozšiřují na stavbách a zařízeních pro dopravu, občanskou a technickou vybavenost, na chodnících, přechodech pro chodce, místech pro přecházení, systémech dopravního a orientačního značení, čekárnách, vozidlech MHD a parkových cestách.

S tímto problémem i úzce souvisí skutečnost, že se často osobám s omezenou schopností pohybu a orientace staví do cesty překážky nestavebního charakteru jako jsou reklamy, nevhodně zaparkovaná vozidla atd.

Mezi tyto osoby nepatří pouze osoby omezené v pohybu dlouhodobě ze zdravotních důvodů (osoby na invalidním vozíku, se zrakovým postižením či osoby vysokého věku), ale i osoby omezené v pohybu dočasně (osoby s dětským kočárkem, léčící se po úrazu či lékařském zákroku). Ve vyspělých státech tvoří tyto skupiny až 30% populace.

7.2 Stávající pěší trasy

Naučná stezka Prahy 14 (funkce rekreační)⁶

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

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

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

⁶ <https://www.praha14.cz/zivot-na-praze-14/wp-content/uploads/sites/4/2014/10/Generel-dopravy-P14-Analytick%C3%A1-%C4%8D%C3%A1st.compressed.pdf>

Hlavní pěší trasy (funkce přepravní)⁷

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

- Obytná oblast Hutě → stanice metra B Rajska zahrada, tramvajová zastávka Lehovce, autobusové zastávky na ul. Jamská a Cíglerova
- Obytná oblast Hloubětín → stanice metra B Hloubětín, zastávky tramvajových a autobusových linek na ulici Poděbradská
- Obytná oblast Černý Most → stanice metra B Černý Most a Rajska zahrada, zastávky autobusových linek na ulici Ocelkova
- Obytná oblast Kyje → autobusové zastávky na ulici Broumarská, Rožmberská a Českobrodská, železniční stanice Praha – Kyje
- Obytná oblast Jahodnice → autobusové zastávky na ulici Českobrodská
- Obytná oblast Hostavice → autobusová zastávka Hostavice, železniční stanice Praha – Dolní Počernice

7.3 Bariéry pro pěší dopravu

Bariéry – pozemní komunikace

- Štěrboholská spojka – jih
- Pražský okruh – východ
- Ulice Průmyslová – západ
- Ulice Chlumecká, Poděbradská a Kolbenova – sever
- Ulice Českobrodská – jih

Bariéry – železniční tratě:

- trať 011
- trať 070
- trať 231

Bariéry – vodní toky a díla

- Řeka Rokytka
- Svěpravický potok
- Hostavický potok
- Štěrboholský potok
- Kyjský rybník
- Rybník Martiňák (Čeněk)
- Pásky zeleně
- Přírodní park Klánovice Čihadla

⁷ <https://www.praha14.cz/zivot-na-praze-14/wp-content/uploads/sites/4/2014/10/Generel-dopravy-P14-Analytick%C3%A1-1-%C4%8D%C3%A1st.compressed.pdf>

7.4 Kritická a problémová místa v pěší dopravě

Podjezd pod železniční tratí – ulice K Viaduktu

Jeden z hlavních problémů v podobě izolace Hutí od okolní zástavby a rozumného spojení do centra se dotýká i pěší dopravy. U podjezdu ulice K Viaduktu pod železniční tratí, který je frekventovaným místem pro dopravní spojení Hutí s oblastí Černý Most, končí chodníky před i za podjezdem a mostní otvor je šířkově schopen převést pouze jeden jízdní pruh pro motorová vozidla.

Toto místo je navíc, kromě mostu přes železniční trať na ulici Za Černým Mostem, jediným možným místem pro bezkolizní překonání tříkolejné železniční tratě v zájmové spojnici, proto je z pohledu pěší dopravy značně nevyhovující.

Obrázek 11 Podjezd v ulici K Viaduktu – jižní pohled



Zdroj: www.mapy.cz

Obrázek 12 Podjezd v ulici K Viaduktu



Zdroj: www.mapy.cz

Chybějící trasa Horní Počernice – rybník Martiňák (Čeněk)

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

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

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

Chybějící trasa Satalice – Černý Most

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

Křižovatka Poděbradská / Kbelská

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

Obrázek 13 Přechod přes 4 jízdní pruhy, křižovatka Poděbradská / Kbelská



Zdroj: MČ Praha 14

8. Nehodovost

Vstupními daty pro vyhodnocení nehodovosti na území MČ Praha 14 byla jednotná dopravní vektorová mapa, jež je přístupná na stránkách www.jdvm.cz spravovaná ministerstvem dopravy. Tento portál slouží ke shromažďování a prezentaci dopravně – inženýrských dat z celé dopravní sítě České republiky. Datový soubor je vyhodnocen v letech 2014–2019 včetně.

Data o nehodách jsou obecně neúplná, a to z důvodu změny zákona o ohlašovací povinnosti dopravní nehody podle novelizace zákona č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, platné od 1. 1. 2009, kterou se upravuje povinnost nahlašovat policii dopravní nehody bez zranění a bez poškození majetku třetí osoby, při nichž nedošlo k hmotné škodě převyšující částku 100 000Kč.

8.1 Základní analýza dopravních nehod

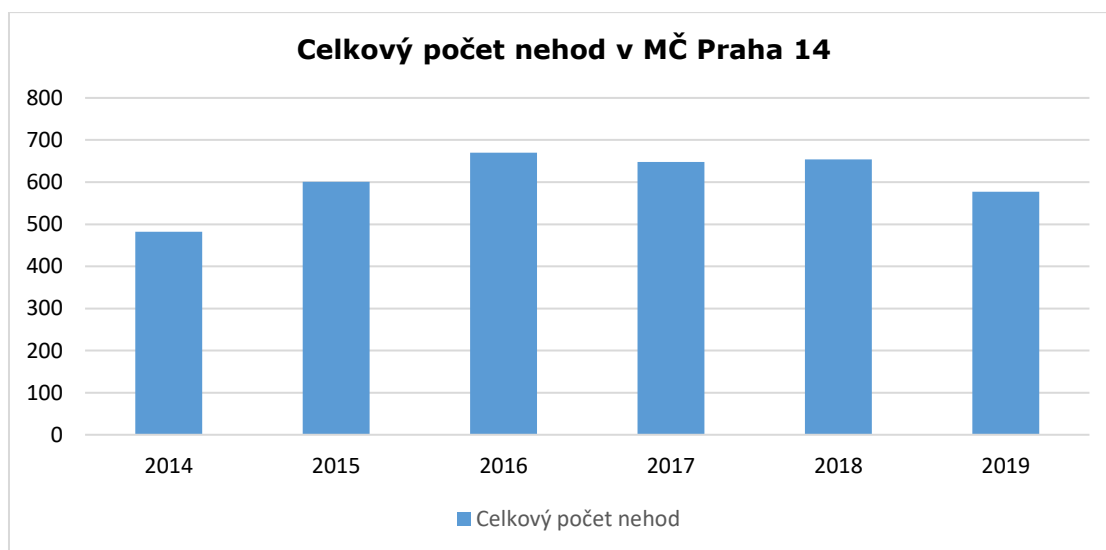
Na území MČ Praha 14 se stalo mezi lety 2014–2019 celkem 3 632 dopravních nehod, při nichž byly usmrceny 4 osoby, 33 jich bylo zraněno těžce a 295 lehce.

Tabulka 19 Počet dopravních nehod v MČ Praha 14 a jejích následků

Rok	Celkový počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
2014	482	0	3	53
2015	601	1	5	47
2016	670	1	9	42
2017	648	0	8	50
2018	654	1	7	64
2019	577	1	1	39
Celkem	3 632	4	33	295

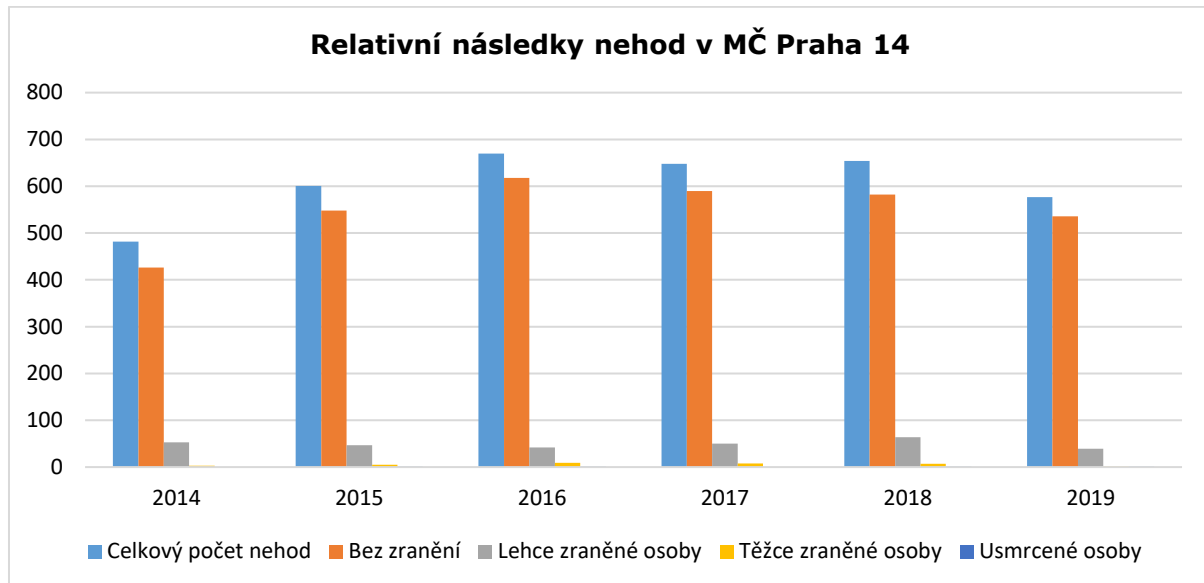
Zdroj: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>, upraveno

Graf 3 Celkový počet nehod v MČ Praha 14



Zdroj: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>, upraveno

Graf 4 Relativní následky nehod v MČ Praha 14



Zdroj: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>, upraveno

Počet dopravních nehod v MČ Praha 14 od roku 2014 vzrostl, pokles nastal až v roce 2019. Tento pokles prozatím nelze hodnotit jako trend. Znepokojující je i vývoj následků dopravních nehod, kde podíl jednotlivých následků je tendenčně stejný.

Díličí závěry:

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

8.2 Počty dopravních nehod podle jejich druhů

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

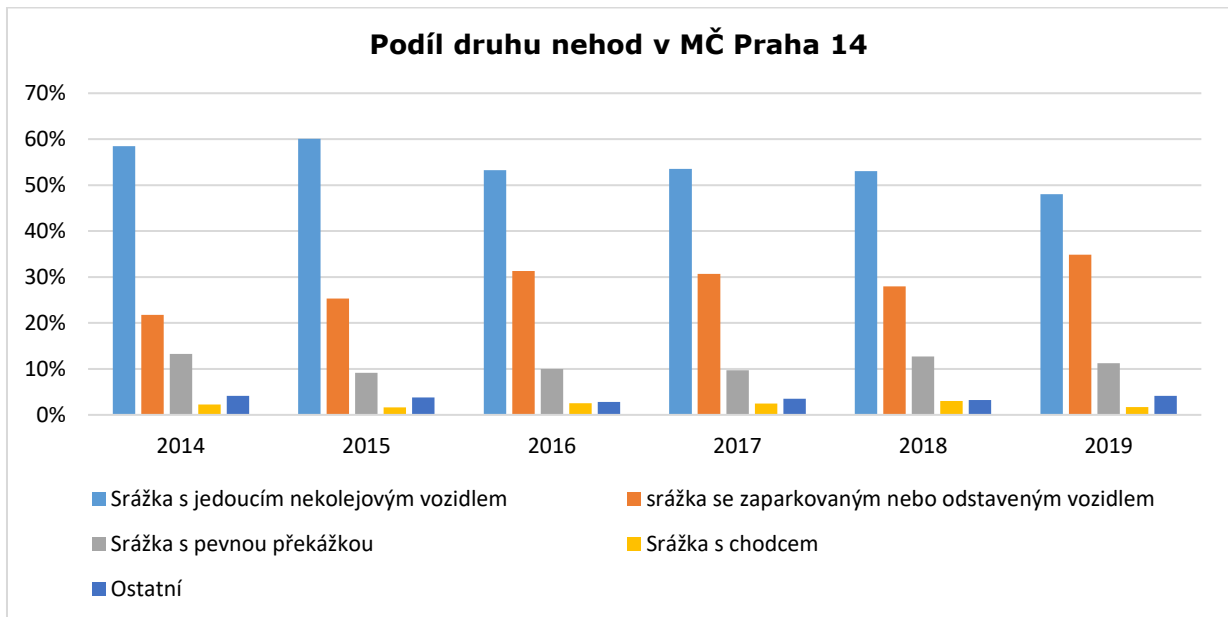
Tabulka 20 Počty dopravních nehod podle jejich druhů

	Srážka s jedoucím nekelejovým vozidlem	Srážka se zaparkovaným nebo odstaveným vozidlem	Srážka s pevnou překážkou	Srážka s chodcem	Jiný druh nehody	Srážka s tramvají	Havárie	Srážka se zvířetem
2014	282	105	64	11	6	8	4	2
2015	361	152	55	10	13	3	5	2
2016	357	210	67	17	7	5	3	4
2017	347	199	63	16	10	6	2	5
2018	347	183	83	20	10	7	1	3
2019	277	201	65	10	11	4	5	4
Celkem	1 971	1 050	397	84	57	33	20	20

Zdroj: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>, upraveno

Z uvedeného počtu a druhů dopravních nehod vyplývá následující graf:

Graf 5 Podíl druhu nehod v MČ Praha 14



Zdroj: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>, upraveno autorem

Pro základní vyhodnocení bylo vybráno 5 nejčastějších druhů dopravních nehod, které vykazují také rostoucí tendenci. Ostatní dopravní nehody s malým podílem byly sloučeny a v grafu jsou uvedeny jako „Ostatní“. Z grafu jsou patrné tyto skutečnosti:

- Snižuje se relativní množství srážek jedoucích vozidel
- Zvyšuje se množství srážek se zaparkovanými nebo odstavenými vozidly
- Podíl Ostatních nehod zůstává relativně stabilní

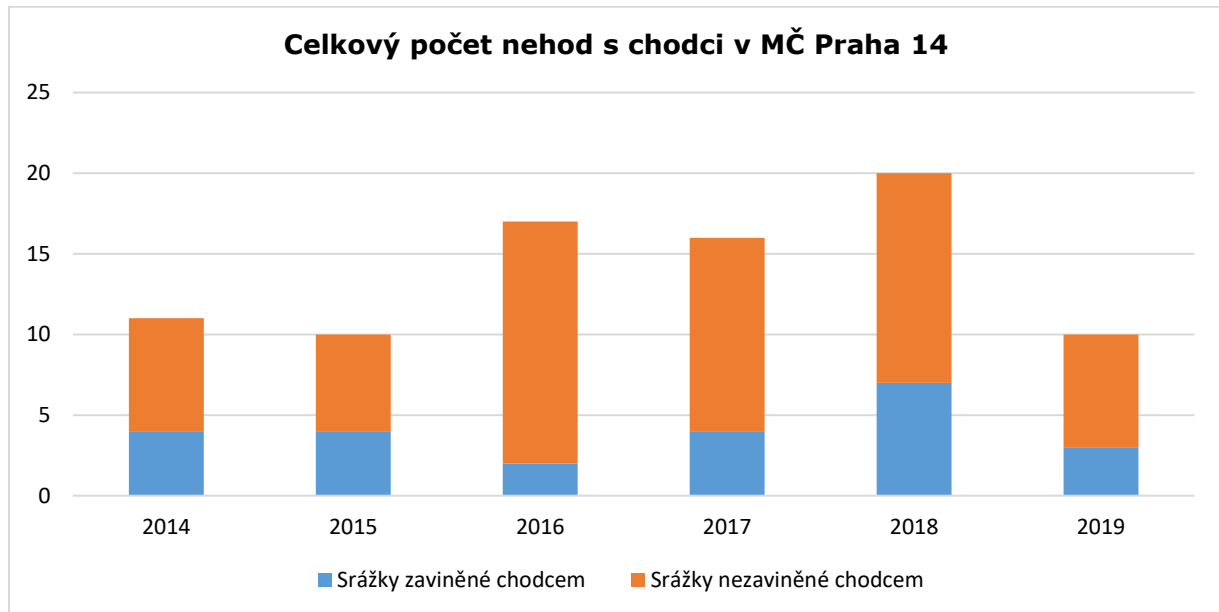
Dílčí závěry:

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

8.3 Nehody s chodci

Nehody s chodci jsou prezentovány na tomto grafu:

Graf 6 Celkový počet nehod s chodci v MČ Praha 14



Zdroj: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>, upraveno

V období let 2014–2019 se stalo 84 nehod s chodci, což představuje zhruba 2–3 % z celkového počtu dopravních nehod (podíl shodný i v jednotlivých letech). Z těchto nehod bylo 24 (28 %) zaviněno samotnými chodci.

Dílčí závěry:

- V období let 2016 až 2018 došlo až k dvojnásobku srážek s chodci oproti období 2014 a 2015. V roce 2019 se počet srážek s chodci opět snížil na úroveň roku 2015

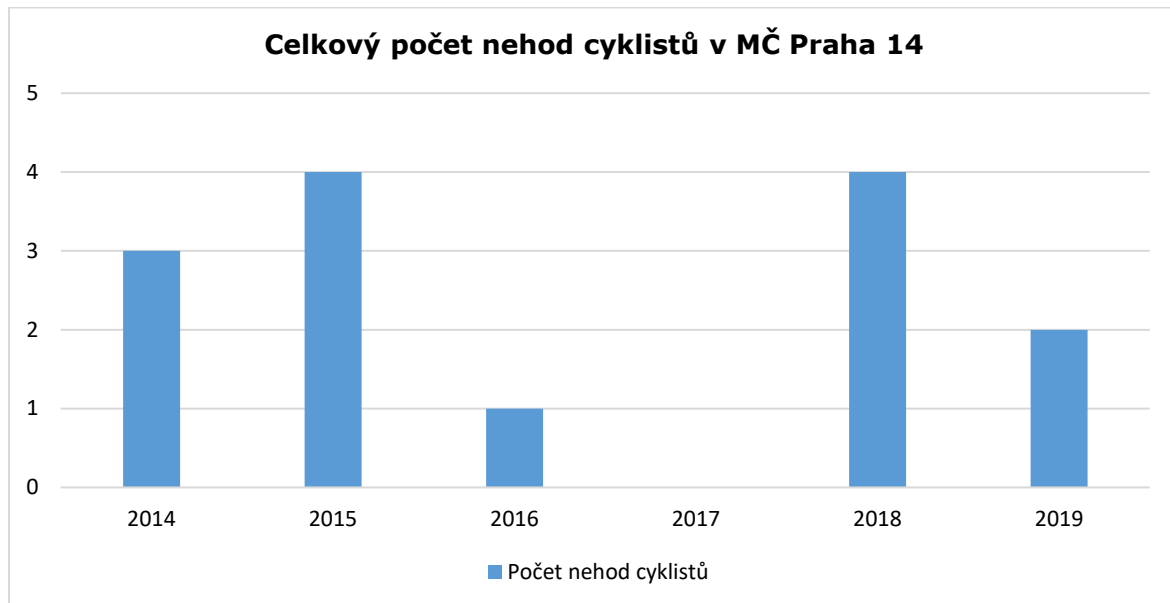
8.4 Nehodovost cyklistů

Cyklisté tvoří po chodcích druhou nejohroženější a nejzranitelnější skupinu účastníků provozu na pozemních komunikacích v případě důrazného neoddělení motorového a cyklistického provozu. Nejčastějším druhem nehod cyklistů je nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost a nesprávné předjíždění.

Nebezpečná je pro cyklisty především jízda městem, doprava je zde nepřehledná a jízdní kolo se dá snadno přehlédnout.⁸

V období let 2014–2019 se stalo 14 nehod s chodci, což představuje zhruba 0,4 % z celkového počtu dopravních nehod.

Graf 7 Celkový počet nehod cyklistů v MČ Praha 14



Zdroj: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>, upraveno autorem

⁸ <https://www.praha14.cz/zivot-na-praze-14/wp-content/uploads/sites/4/2014/10/Generel-dopravy-P14-Analytick%C3%A1-%C4%8D%C3%A1st.compressed.pdf>

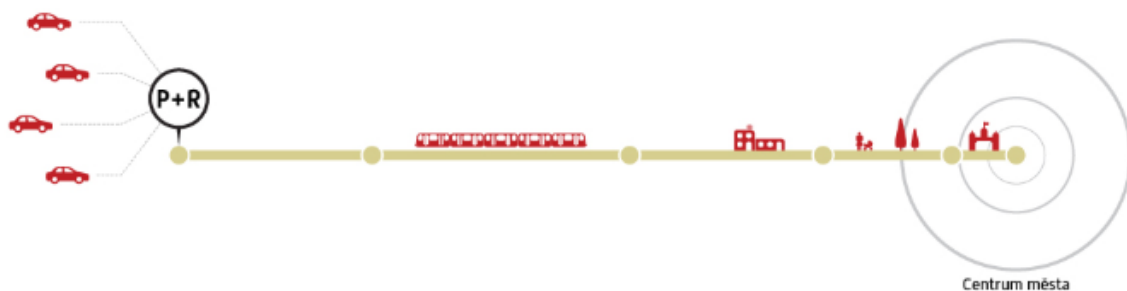
9. Doprava v klidu

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

9.1 Záchytná parkoviště P+R

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

Obrázek 14 Schéma systému P+R



Zdroj: <https://pid.cz/prakticke-informace/pr-br-kr/>

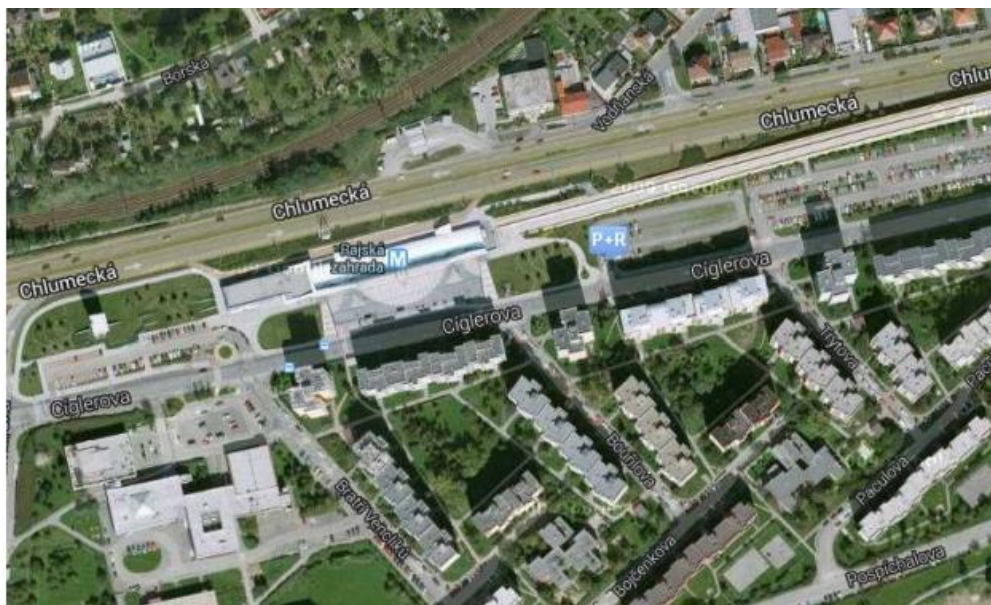
Na území Prahy 14 se nachází tři parkoviště P+R, všechna jsou situována na komunikaci Chlumecká:

Obrázek 15 Umístění parkovišť P+R v Praze 14



Parkoviště P+R Rajská zahrada

Obrázek 16 Parkoviště P+R Rajská zahrada



Celková kapacita 88 stání.

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

Parkoviště P+R Černý most

Obrázek 17 Parkoviště P+R Černý Most



Parkoviště P+R Černý Most tvoří fyzicky dvě parkoviště o celkové kapacitě 425 stání:

- Parkoviště P+R Černý Most I s kapacitou 294 stání
- Parkoviště P+R Černý Most II s kapacitou 131 stání

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

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

Po dokončení parkovacího domu (do konce roku 2021) vzroste celková kapacita parkoviště P+R Černý Most na 1 011 stání.

9.2 Ostatní placená parkoviště, nezařazená do systému P+R

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

Parkoviště Sklenská

Celková kapacita 200 stání. Parkoviště je přístupné z ul. Pospíchalova, která se přímo navazuje na Ocelkovu. Docházková vzdálenost ke stanici metra a autobusu Rajská zahrada je 350 m.

Obrázek 18 Parkoviště Sklenská



Parkoviště Na Chlumecké

Celková kapacita 76 stání. Parkoviště je přístupné z ul. Cíglерova, která je spojena s přivaděčem ul. Chlumská. Parkoviště je v blízkosti parkoviště P+R Rajska zahrada. Parkoviště má dobrou vazbu na stanici metra a autobusovou zastávku Rajska zahrada. Docházková vzdálenost ke stanici metra a autobusu Rajska zahrada je 250 m.

Obrázek 19 Parkoviště Na Chlumecké



Parkoviště Cíglерova

Celková kapacita 129 stání. Parkoviště je přístupné z ul. Cíglерova, která je spojena s přivaděčem ul. Chlumská. Docházková vzdálenost ke stanici metra a autobusu Rajska zahrada je 350 m.

Obrázek 20 Parkoviště Cíglерova



Parkoviště Cíglerova u čerpací stanice Tomegas

Celková kapacita 145 stání. Parkoviště je přístupné z ul. Cíglerova, která je spojena s přivaděčem ul. Chlumská. Docházková vzdálenost ke stanici metra a autobusu Černý Most je 150 m. Docházková vzdálenost k zastávce autobusu Poliklinika Černý Most je 20 m.

Obrázek 21 Parkoviště Cíglerova u čerpací stanice Tomegas



Parkoviště Ocelkova

Celková kapacita 260 stání. Parkoviště je přístupné z ul. Ocelkova. Docházková vzdálenost k zastávce autobusu Doležalova je 80 m.

Obrázek 22 Parkoviště Ocelkova



Parkoviště Krylovecká

Celková kapacita 110 stání. Parkoviště je přístupné z ul. Slévačská, která je napojena na ul. Poděbradskou.

Docházková vzdálenost k zastávce tramvaje a autobusu Lehovce je 160 m. Docházková vzdálenost k zastávce tramvaje a autobusu Sídliště Hloubětín je 250 m.

Obrázek 23 Parkoviště Krylovecká



9.3 Parkoviště B+R

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

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

Úschova kola je zdarma. Na území Prahy 14 se nacházejí parkoviště systému B+R u stanic metra Rajská zahrada a Černý most při parkovištích systému P+R.⁹

⁹ <https://pid.cz/prakticke-informace/pr-br-kr/>

9.4 Parkoviště K+R

Místa pro krátkodobé zastavení typu „polib a jed“ (Kiss + Ride) jsou umístěna u některých stanic metra a železnice. Jsou určena pro vystoupení osob přepravených řidičem osobního automobilu k prostředku veřejné dopravy. Obdobně lze tato místa použít i v opačném směru¹⁰

Na území MČ Praha 14 se nacházejí tato parkoviště K+R:

- Parkoviště u stanice metra B Černý Most při ulici Chlumecká
- Parkoviště u školských zařízení v ulici Hloubětínská

9.5 Ostatní neplacená parkoviště

Kromě parkovišť P+R a ostatních placených parkovišť se na území MČ Praha 14 nacházejí další volně přístupné nehlídané parkoviště. Některá z těchto parkovišť plní funkci parkovišť P+R. jedná se především o parkoviště v oblasti stanic metra Černý Most a Rajská zahrada.

¹⁰ <https://pid.cz/prakticke-informace/pr-br-kr/>

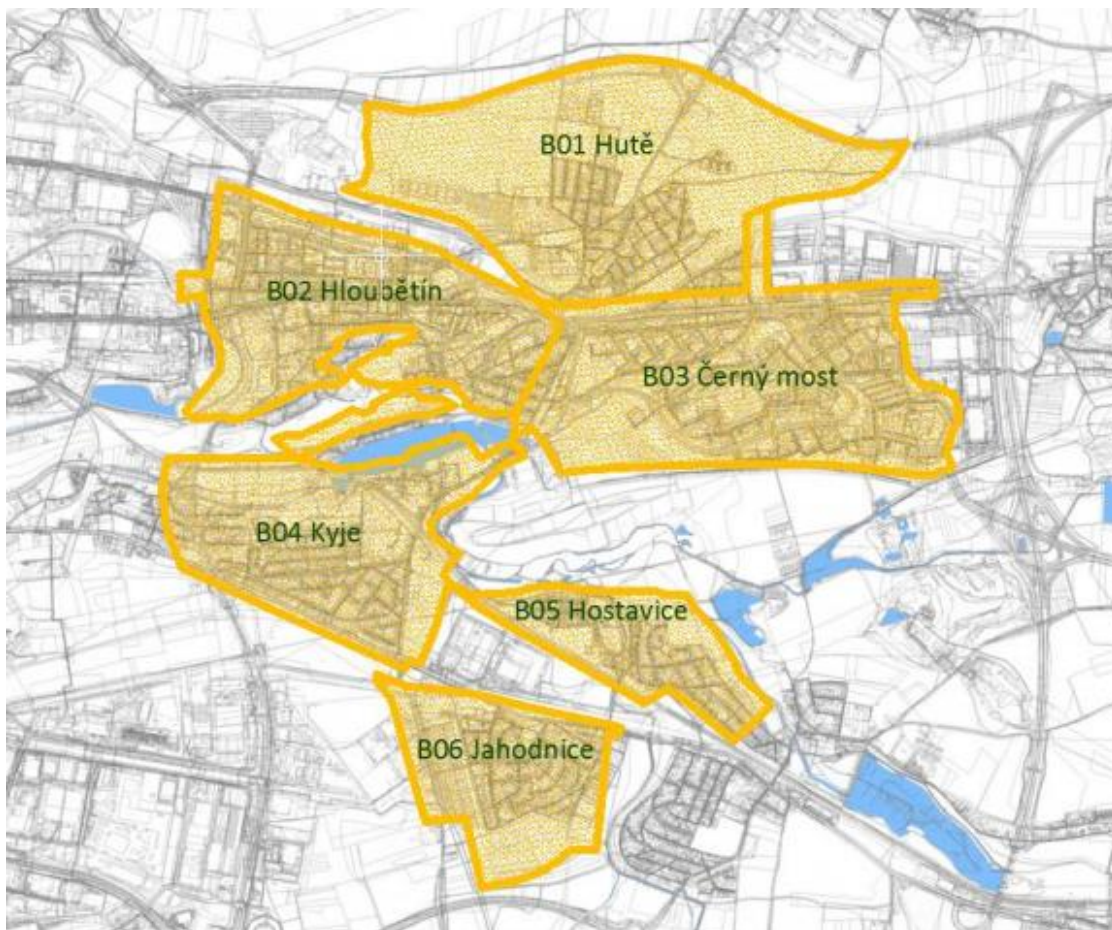
9.6 Doprava v klidu v obytných územích¹¹

Doprava v klidu v obytných územích je nezbytná součástí bydlení. Zajištění dostatečného počtu odstavných a parkovacích míst odpovídajících poptávce je základní princip řešení dopravy v klidu v obytných oblastech.

Regulace počtu stání je proveditelná jen velmi obtížně a zásadně zhoršuje kvalitu bydlení. Základním ukazatelem pro problematické oblasti je hustota zástavby s omezeným veřejným prostorem. Velký deficit odstavných a parkovacích míst je na velkých sídlištích a v okolí vícepodlažních obytných bloků.

Další navýšení parkovacích míst v obytných územích je vzhledem k omezené kapacitě veřejného prostoru možná pouze ve formě výstavby parkovacích domů nebo u nově vznikajících staveb jednoznačně vyžadovat vznik nových parkovacích stání na pozemcích stavebníka.

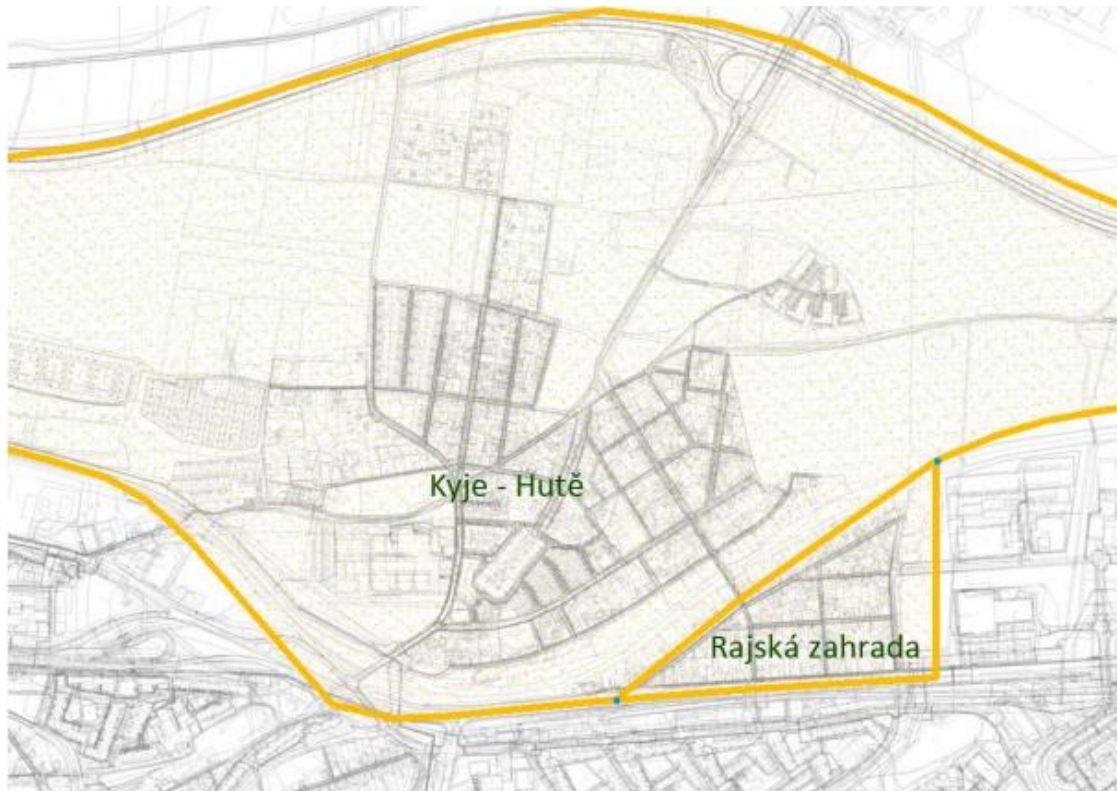
Obrázek 24 Obytné části na území MČ Praha 14



¹¹ <https://www.praha14.cz/zivot-na-praze-14/wp-content/uploads/sites/4/2014/10/Generel-dopravy-P14-Analytick%C3%A1-%C4%8D%C3%A1st.compressed.pdf>

Obytné území Hutě

Obrázek 25 Obytné území Hutě



Kyje - Hutě

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

Rajská zahrada

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

Obytné území Hloubětín

Obrázek 26 Obytné území Hloubětín



Aloisov (Nad Rybníkem)

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

Hloubětín sever

Do oblasti byla zahrnuta oblast bytových domů Nový Hloubětín a také zástavba RD Starého Hloubětína. Tyto části spolu tvoří celek, který je od okolních oblastí oddělen ul. Poděbradskou a Kbelskou. Do oblasti se zástavbou RD se rozptýluje doprava v klidu z lokality s bytovými domy. Největší deficit míst k počtu bytových jednotek je na ul. Zelenečská. Oblast vykazuje značný deficit stání.

Lehovec

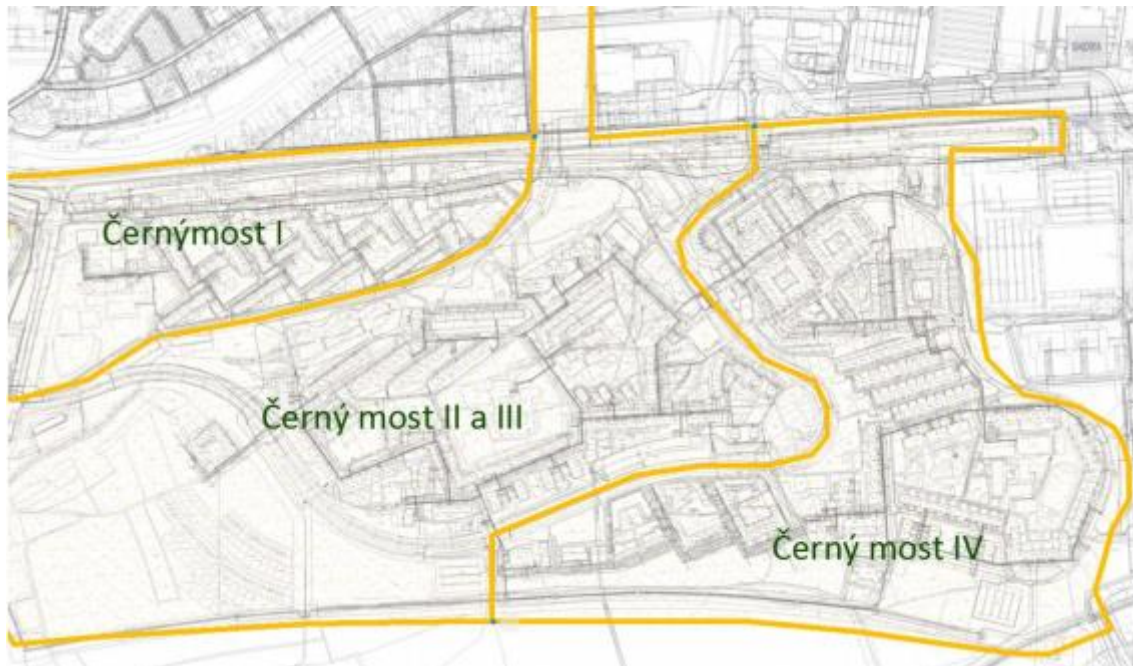
Oblast sídliště Lehovec je ukázkovým příkladem nevyřešené dopravy v klidu s velkým deficitem. Při ulici Slévačská se nachází 95 samostatných garáží.

Starý Hloubětín

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

Obytné území Černý Most

Obrázek 27 Obytné území Černý Most



Černý Most I

Oblast je tvořena panelovými domy z počátku 80. let. Zástavba je koncipována do opakovaných uzavřených bloků s otevřenými nárožími. Na severní straně přiléhá pás placených parkovišť (611 stání), která nejsou zahrnuta do systému P+R, avšak mají obdobný charakter. I přesto je počet míst pro dopravu v klidu je v této oblasti nedostatečný.

Černý Most II a III

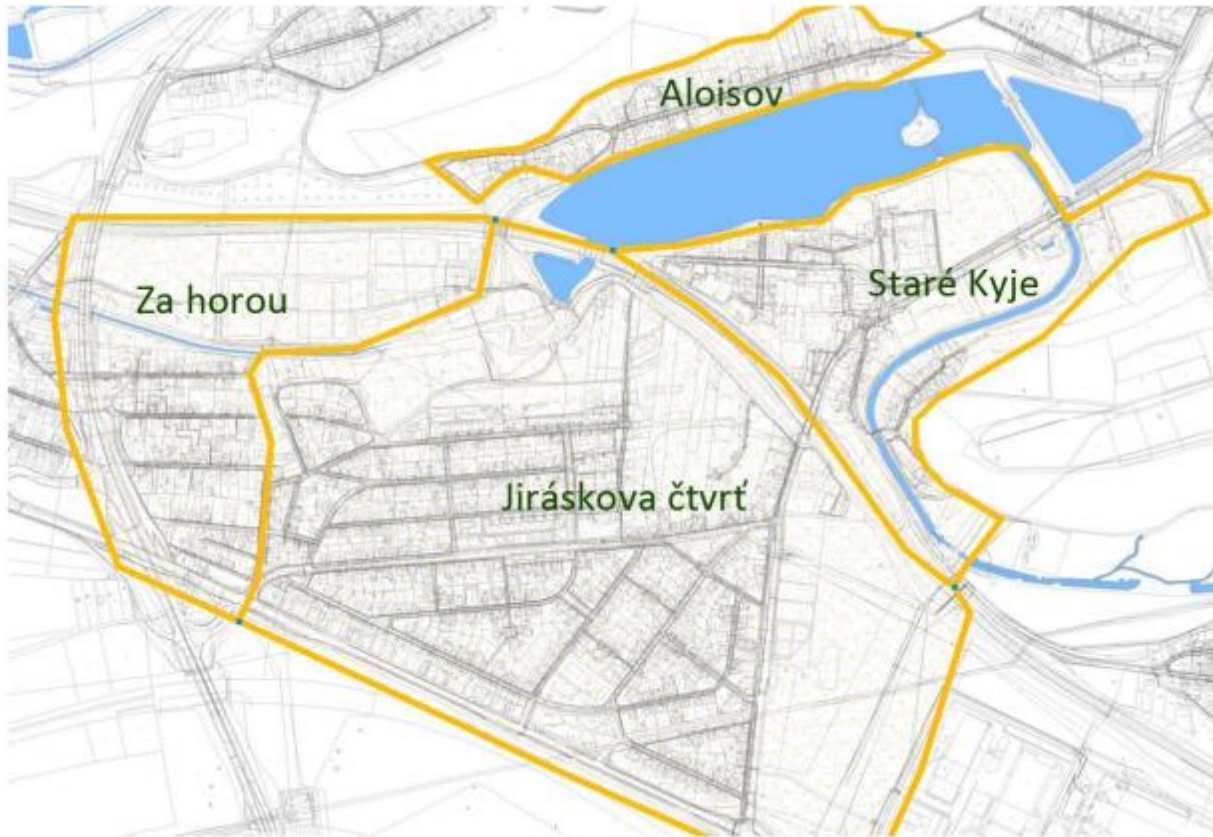
Oblast je tvořena panelovými domy z počátku 90. let se středovým makroblokem. Po obvodě je rozvolněn zástavbou vyšších i nižších řadových domů. Uvnitř je umístěn pás veřejného vybavení (MŠ, ZŠ apod.). V území je výrazný deficit odstavných stání.

Černý Most IV

Oblast je tvořena bytovými domy realizovanými v období 1996–2002. Jedná se o blokovou zástavbu s jasnou urbanistickou strukturou s atypickými domy. Vnitřní části bloků zaujímají podzemní garáže. Dle analýzy provedených průzkumů obsazenosti garážových stání je dlouhodobá obsazenost přibližně 60 %. To vede k rozptylu do okolních ulic zástavby. I přes poměrně nízký teoretický deficit stání mohou obyvatelé lokality pociťovat odstavování vozidel za problematické.

Obytné území Kyje

Obrázek 28 Obytné území Kyje



Aloisov (Tálinská)

Oblast je tvořena zástavbou RD. Doprava v klidu je řešena na pozemcích RD. Charakter oblasti je čistě rezidenční. Počet parkovacích míst v této oblasti vychází s mírným deficitem

Jiráskova čtvrť

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

Staré Kyje

Malá uzavřená oblast se zástavbou RD a službami. Doprava v klidu je řešena na pozemcích RD a v bezprostřední blízkosti. Počet míst pro dopravu v klidu je v této oblasti dostatečný.

Za Horou

Jedná se o oblast tvořenou RD, kde je parkování zajištěno na pozemcích RD. Oblast je dopravně výrazně uzavřena. Počet míst pro dopravu v klidu je v této oblasti dostatečný.

Obytné území Hostavice a Jahodnice

Obrázek 29 Obytné území Hostavice a Jahodnice



Hostavice

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

Jahodnice

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

9.7 Významné cíle dopravy v klidu

U významných cílů je třeba řešit dopravu v klidu vždy individuálně a nelze ji ponechat jen na obecných podmínkách parkování v městské části. Individuální posouzení se ovšem musí vztahovat nejen na charakter objektu, ale i na specifické podmínky daného území a jeho širšího okolí. Některé zásady lze ovšem uplatnit obecně s mírnou obměnou pro konkrétní objekt (cíl) a jeho charakter.

Jedná se zejména o zajištění dopravní obsluhy s krátkodobým parkováním (tzv. Kiss and Ride) K+R, umožňující vystoupení případně vyložení nákladu a pokračování vozidla v další jízdě. Doporučení pro zřízení tohoto druhu parkování je zejména u autobusových a železničních nádraží. Jeho zřízení se dá ovšem úspěšně aplikovat u všech cílů parkování (dovoz dětí do škol, za sportem, u divadel atd.).

Toto stání má být navrhováno s co nejkratší docházkovou vzdáleností do cíle (přenos zavazadel do odbavovací haly, přechod dětí bez kolize s další dopravou atd.)

Obrázek 30 Významné cíle na území MČ Praha 14



Na území MČ Praha 14 se vesměs parkovací stání u významných cílů prolínají s odstavnými stání obytných oblastí a nejsou nijak oddělena, což může výrazně zhoršovat možnost řidiče zaparkovat před navštěvovanou institucí, zejména v době ranní a odpolední dopravní špičky. Většina významných cílů se navíc nachází v oblastech s výrazným deficitem odstavných stání.

10. Plánovaná dopravní opatření v letech 2021–2025

10.1 Městská hromadná doprava

10.1.1 Výstavba železniční zastávky Rajská zahrada

V roce 2020 započala Správa železnic se stavbou Optimalizace železniční trati Praha – Vysočany – Lysá nad Labem.¹²

Součástí stavby je vybudování nové železniční zastávky Rajská zahrada včetně vybudování přístupové lávky od stanice metra Rajská zahrada a nad kolejištěm. Železniční zastávka se na tuto lávku napojí výstupovými schodišti a výtahy. Otevření železniční zastávky je plánována na rok 2022.

Výstavba zastávky bude mít významný přínos zejména pro občany oblasti Hutí, jelikož v současné době je obslužnost sledované oblasti veřejnou dopravou zajištěna pouze autobusovými linkami a vzhledem k plánovanému rozvoji ploch pro bydlení se dá předpokládat masivní nárůst poptávky.

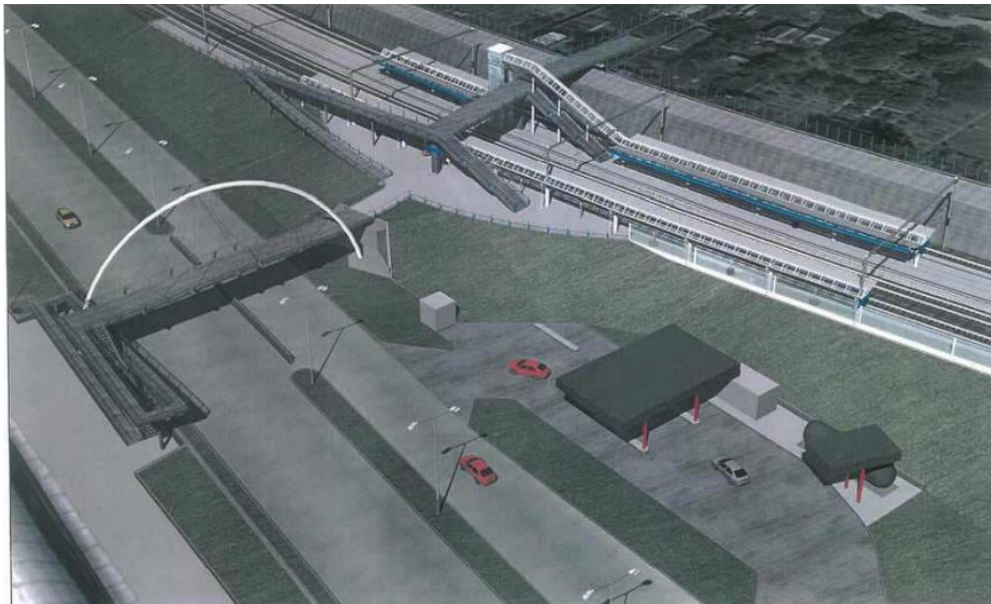
Železniční zastávka Rajská zahrada vytvoří zajímavou alternativu k metru pro cesty směrem do centra Prahy, pro občany Hutí, Hloubětína i Černého Mostu. Vzhledem k téměř vyčerpaným kapacitám linek metra v oblasti centra, lze spatřovat ve výstavbě Rajské zahrady v dlouhodobém horizontu možnou alternativu k zajištění rychlého spojení do centra. Dalším přínos je celospolečenského charakteru, je jím vytvoření dalšího integračního bodu mezi pražskou a středočeskou integrovanou dopravou, což může přivést lepší možnosti dojížděky za prací a do škol.

Obrázek 31 Železniční zastávka Rajská zahrada – situace



¹² <https://www.stavby.szdc.cz/>

Obrázek 32 Železniční zastávka Rajská zahrada – pohled



10.1.2 Prodloužení tramvajové tratě do ulice Ocelkova

Prodloužení linky tramvaje po Ocelkově ulici bylo uvažováno již v 80. letech. Vzhledem k plánované bytové výstavbě při jižní části ulice Ocelkova a plánované výstavbě Parku v Čeňku s celopražským významem, se očekává významný nárůst poptávky po dopravní obslužnosti tohoto území, která je v současné době zajišťována pouze autobusovými linkami.

Organizace ROPID má k záměru prodloužení tramvajových linek 16 a 25 dále po Ocelkově ulici až k CČM kladný postoj. Vozovna Hloubětín je v případě realizace záměru dostatečně dimenzována. Realizací tohoto záměru by došlo ke zhodnocení finančních prostředků vynaložených na výstavbu Depo Hloubětín i stávajících tratí.

Záměr je navíc v souladu s obecnou myšlenkou preferující kolejovou dopravu v MHD, z ekonomických i ekologických hledisek.

Obrázek 33 Schéma prodloužení tramvajové linky do ulice Bryksova



Návrhem je prodloužení tramvajové linky z Lehovce po ulici Broumarská do ulice Ocelkova a případně až do ulice Bryksova. Prodloužení až do ulice Bryksova by bylo vhodné, vzhledem k nekonfliktním prostorovým možnostem s jinou zástavbou pro zřízení technického zázemí (točna, rozvodna) Po realizaci přívětivějšího pěšího propojení ČM a Horních Počernic pod Pražským okruhem, by navíc konečná zastávka tramvaje v ulici Bryksova mohla být i zajímavou alternativou pro obyvatele jižní části Horních Počernic.

10.1.3 Zlepšení dostupnosti MHD v oblasti ul. Bryksova

Ulice Bryksova se nachází v jihovýchodní části sídliště Černý Most, v rámci analýzy byla vyhodnocena jako jedna z mála lokalit, která se nachází pouze v základní docházkové vzdálenosti, namísto v komfortní.

V souladu se standardy docházkové vzdálenosti MHD v Praze by bylo vhodné do budoucna uvažovat se zlepšením v této lokalitě. A to buď plánovanou výstavbou tramvajové tratě, rozšířením ulice Bryksova tak, aby jí mohl projíždět standardní autobus MHD nebo zavedením minibusové linky.

10.2 Doprava v klidu

10.2.1 Záchytná parkoviště P+R a parkoviště obdobného charakteru

Neoddiskutovatelná potřeba parkovišť P+R na Praze 14 vychází především z polohy místní části na severovýchodním okraji hl. m. Prahy a existencí konečné stanice metra linky B – Černý Most. Do konce roku 2021 dojde k navýšení kapacit parkovišť P+R výstavbou nového parkovacího domu na Černém Mostě, který navýší stávající kapacity o 586 parkovacích míst.

Ostatní placená parkoviště na území Prahy 14 nejsou v systému P+R zařazena, avšak mají obdobný charakter a jsou nerezidenty v tomto duchu hojně využívána. Z tohoto důvodu se doporučuje projednat taková omezení na těchto parkovištích, aby byla parkoviště primárně k dispozici rezidentům z okolní obytné zástavby. Tento požadavek se zdá být ještě naléhavější, vzhledem k případné realizaci železniční zastávky Rajská zahrada, v takovém případě reálně hrozí, že se do okolí přestupního uzlu Rajská zahrada stáhne doprava směřující z východu Čech, která má nynější cíl na Černém Mostě.

10.2.2 Parkování u významných cílů

U významných cílů je třeba řešit dopravu v klidu vždy individuálně a nelze ji ponechat jen na obecných podmínkách parkování v městské části. Jedná se např. o zajištění dopravní obsluhy s krátkodobým parkováním K+R, umožňující vystoupení případně vyložení nákladu a pokračování vozidla v další jízdě. Zřízení tohoto druhu parkování je vhodné zejména u mateřských a základních škol a významných zastávek hromadné dopravy.

U významných cílů je potřeba vyznačení vyhrazených míst posoudit v souvislosti s problematikou dostatečného stání v obytných oblastech, aby nedošlo k úbytku stání pro obytnou oblast. Vyhrazení míst u významných cílů v obytných oblastech je efektivní pouze v případě vzniku nových míst (např. parkovacího domu) v okolí významného cíle.

V případě další zástavby musí být dodržována zásada vzniku nových parkovacích stání na pozemcích stavitele.

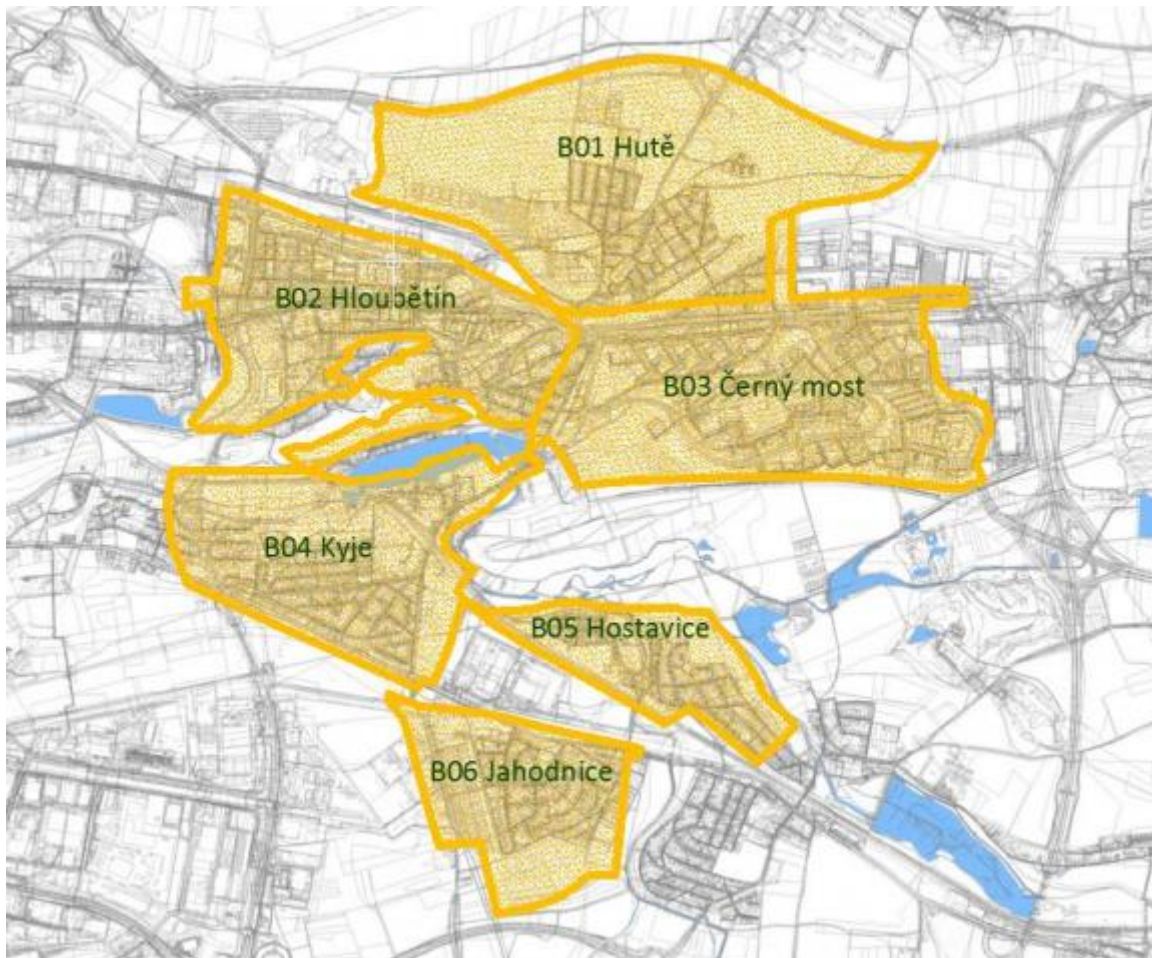
10.2.3 Parkování v obytných územích

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

V oblastech se zástavbou RD je doprava v klidu často v rozporu s legislativou (zákon 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích) striktní dodržování vyhlášky by ovšem přineslo další úbytek stání.

Do systému P+R nejsou zařazena parkoviště, který mají stejný charakter a jsou využívána obdobně jako oficiální P+R parkoviště.

Obrázek 34 Obytné části na území MČ Praha 14

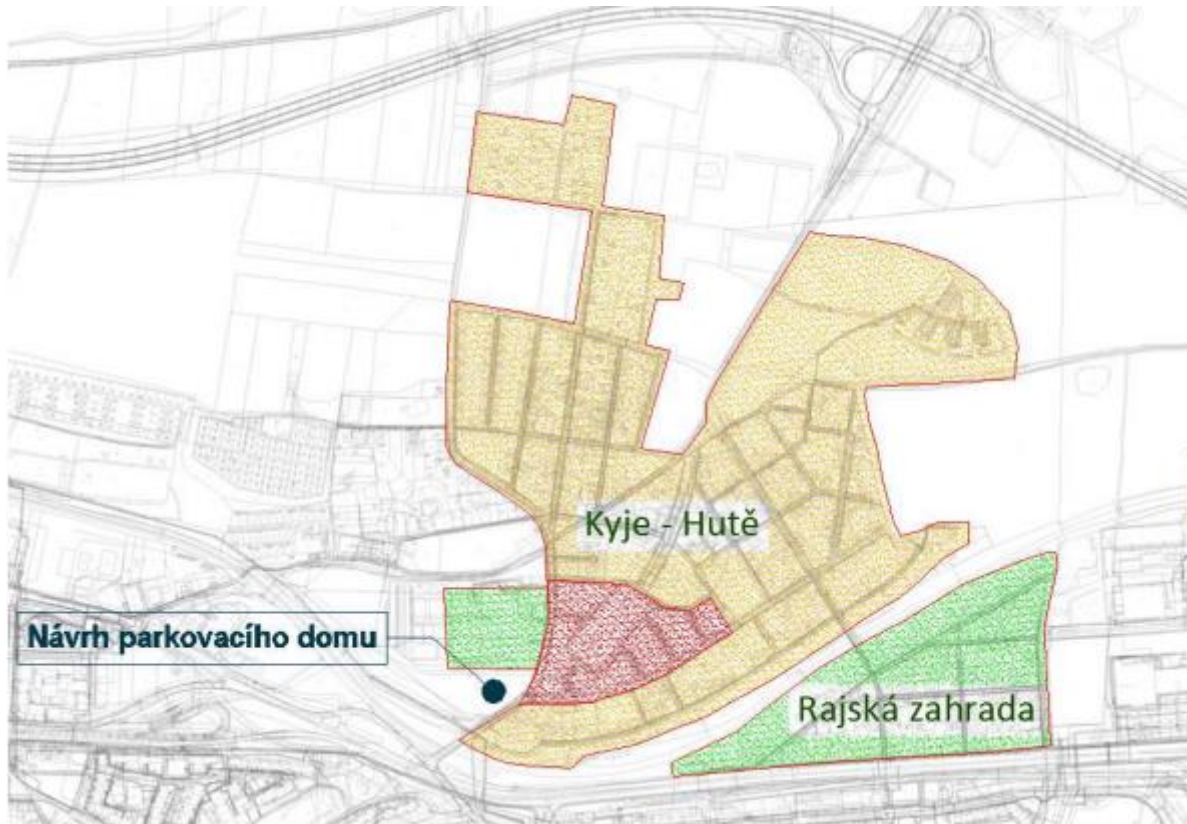


V jednotlivých posuzovaných lokalitách je situace ve třech možných variantách.

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

Obytné území Hutě

Obrázek 35 Obytné území Hutě



Kyje Hutě

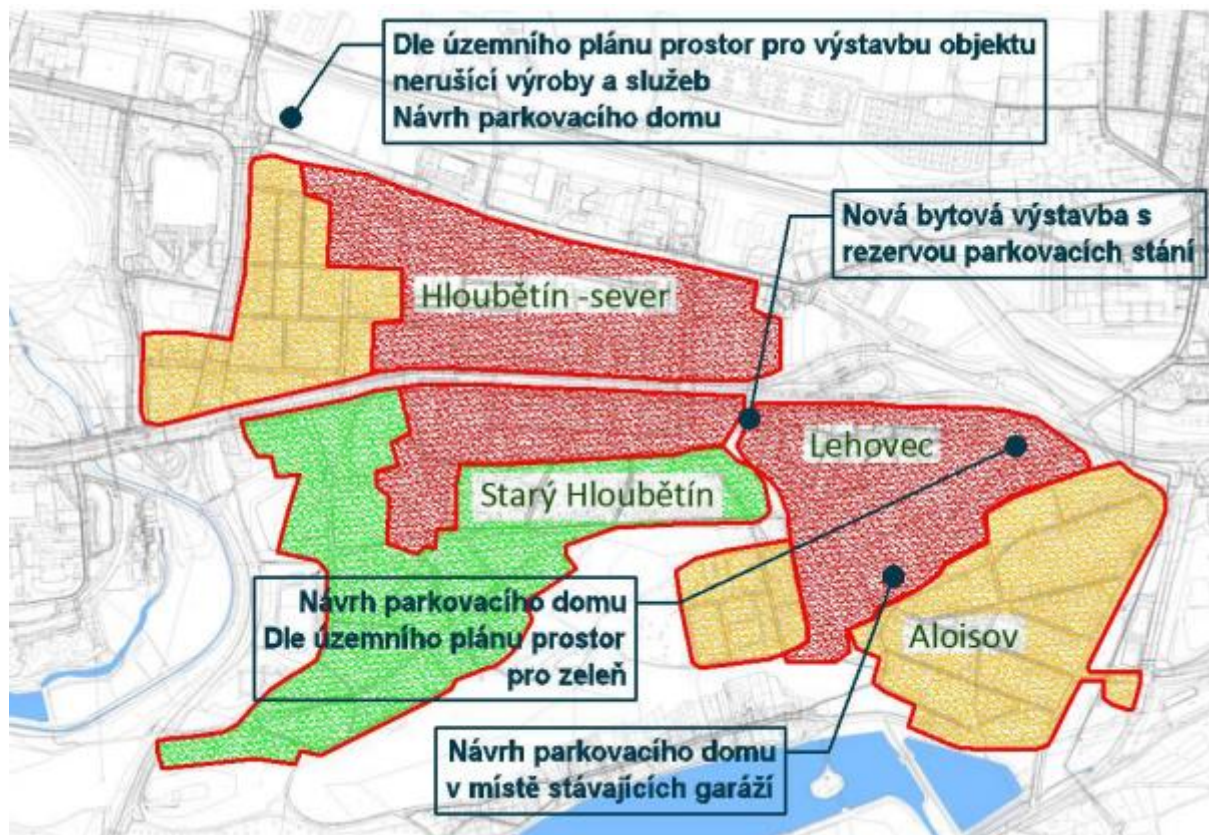
Dle územního plánu je jižně od SPU obchodu a služeb vyhrazeno místo pro výstavbu objektů s všeobecně smíšenou – dopravní funkcí. Doporučujeme výstavbu vícepodlažního garážového objektu. Tento objekt by významně přispěl k snížení deficitu stání u přilehlých bytových domů. Docházková vzdálenost je cca 200 m.

Rajská zahrada

Oblast s dostatečným počtem parkovacích stání. V případě další zástavby musí být dodržována zásada vzniku nových parkovacích stání na pozemcích stavitele.

Obytné území Hloubětín

Obrázek 36 Obytné území Hloubětín



Aloisov (Nad Rybníkem)

Oblast s mírným deficitem parkovacích stání. V případě další zástavby musí být dodržována zásada vzniku nových parkovacích stání na pozemcích stavitele.

Hloubětín sever

Jedná se o izolovanou oblast s minimem ploch pro možnou výstavbu vícepodlažního garážového domu. Možná by byla výstavba pouze garáží s malou kapacitou. Ve východní oblasti lokality je plocha s možností výstavby objektu s velkou kapacitou garážového stání. V oblasti s výstavbou RD je počet parkovacích stání dostatečný.

Dle platného územního plánu je nad sledovanou lokalitou (přes ul. Kolbenova) vyhrazen prostor pro umístění stavby s funkcí nerušící výroby a služeb. Tato plocha je ovšem docházkově blíže k části se zástavbou RD než bytových domů. Docházková vzdálenost k bytovým domům je v rozmezí cca 150–800 m.

Lehovec

V lokalitě Lehovec je deficit stání enormní. Doporučené řešení je výstavba vícepodlažního garážového stání. Možná lokalita je v cípu u ul. Kukelská, tato plocha je v územním plánu určena pro zeleň. Při stavbě zapuštěného objektu je podmínkou zastřešení extenzivní, nebo intenzivní zelení doplněné umělou závlahou, nebo využité pro další funkci. Velký potenciál pro zvýšení kapacit stání v Lehovci, lze spatřovat v přestavbě stávajících garážových bloků v jižní části při ulici Slévačská na automatizovaný parkovací systém s počítačově řízeným automatizovaným procesem založení a vyložení vozidla pomocí sofistikovaného technologického zařízení. Provedení může být nadzemní, podzemní nebo kombinované.

Starý Hloubětín

V oblasti s výstavbou RD je stání v rovnováze. Mírný deficit vzniká u bytových domů na ul. Klánovická, Šestajovická, Horoušanská. Část deficitu jde řešit úpravou ploch u bytových domů. Toto řešení by vyžadovalo úzkou spolupráci s majiteli přilehlých bytů, urbanistou a dopravním inženýrem. Část deficitu by se dala řešit navýšením kapacity případného vícepodlažního domu určeného pro lokalitu Lehovec, který byl doporučen. Docházková vzdálenost přes ul. Slévačskou 150 m.

Obytné území Černý Most

Obrázek 37 Obytné území Černý Most



Černý Most I

Oblast je s velkým deficitem parkovacích stání. Dle platného územního plánu je pro dopravu v klidu vyhrazena lokalita u stávajícího parkoviště Sklenská včetně. Doporučujeme výstavbu vícepodlažního garážového objektu. Případné další plochy jsou dle územního plánu určeny pro zeleň.

Černý Most II a III

Ulice Ocelkova je kapacitně nevyužita (dělený čtyřpruh). Jeden jízdní pás se může využít pro vybudování šikmých stání. Úprava může spočívat pouze v zřízení vodorovného dopravního značení, nebo z drobných stavebních úprav. Tyto úpravy by se při navýšení kapacity daly jednoduše odstranit. Délka případně upraveného úseku může být až 1200 m. Touto jednoduchou stavebně nenáročnou úpravou by se získalo až 400 nových míst.

Obrázek 38 Využití ulice Ocelkova pro parkování



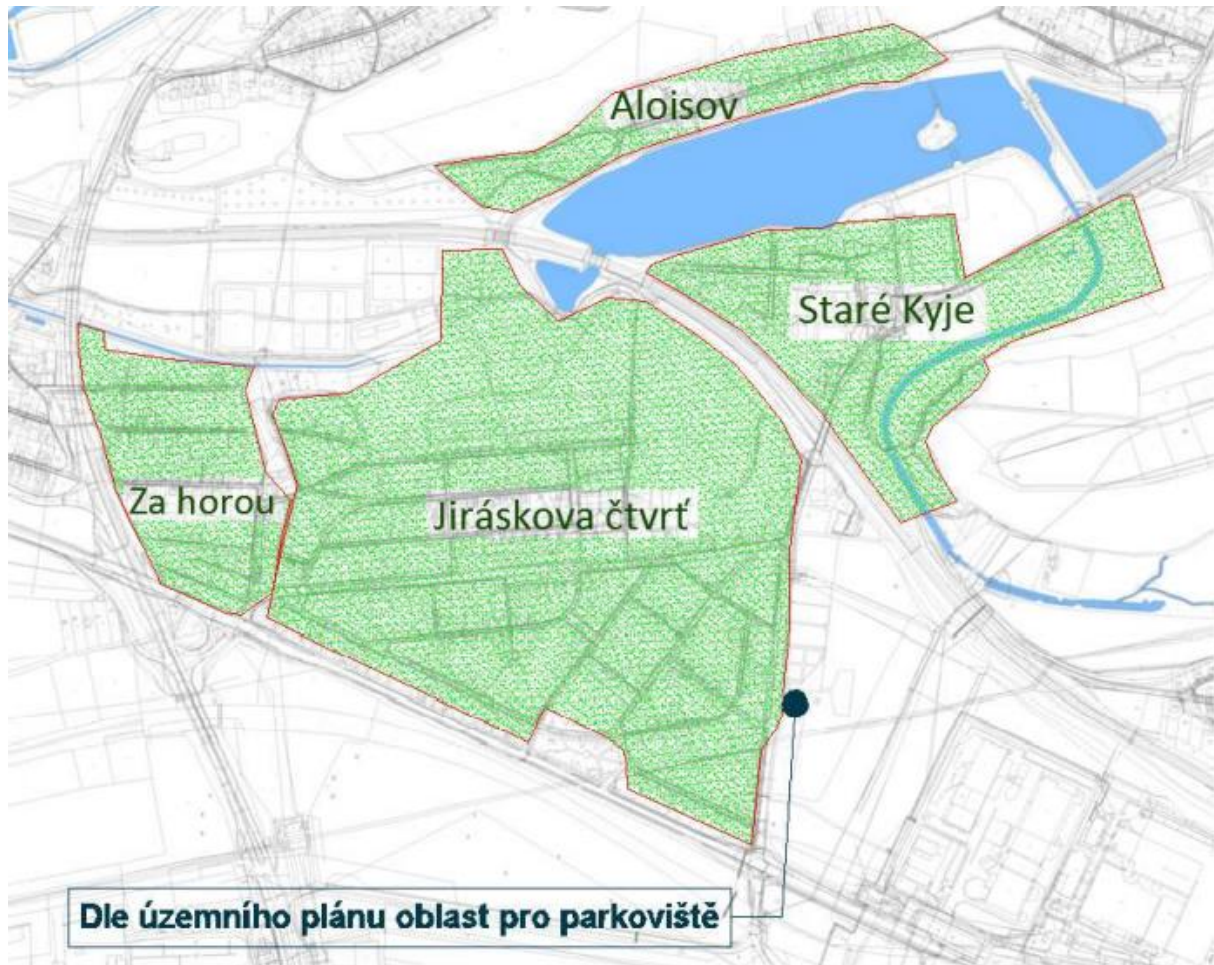
V případě výstavby vícepodlažního garážového domu se může využít lokalita stávajícího Parkoviště Ocelkova.

Černý Most IV

V severní části lokality se nachází pouze jedna oblast pro možnou výstavbu vícepodlažního garážového objektu. Dle územního plánu je tato oblast s všeobecnou smíšenou funkcí. V jižní části lokality v okolí stávajícího parkoviště u ul. Kpt. Stránského, Bryksova se připravuje výstavba 5 bytových domů s rezervou 50 parkovacích míst oproti stávajícímu stavu v lokalitě.

Obytné území Kyje

Obrázek 39 Obytné území Kyje



Aloisov (Tálinská)

Oblast s vyrovnanou bilancí počtu parkovacích stání. V případě další zástavby musí být dodržována zásada vzniku nových parkovacích stání na pozemcích stavitele.

Jiráskova čtvrť

Oblast s mírným přebytkem parkovacích stání. V případě další zástavby musí být dodržována zásada vzniku nových parkovacích stání na pozemcích stavitele. Vyrovnaný stav je zabezpečen zejména velkou plochou se zástavbou RD. U bytových domů vnika mírný deficit. Konkrétně zejména ul. Dvořižská. Podle platného územního plánu je u hřbitova vyhrazeno místo na zbudování parkoviště.

Staré Kyje

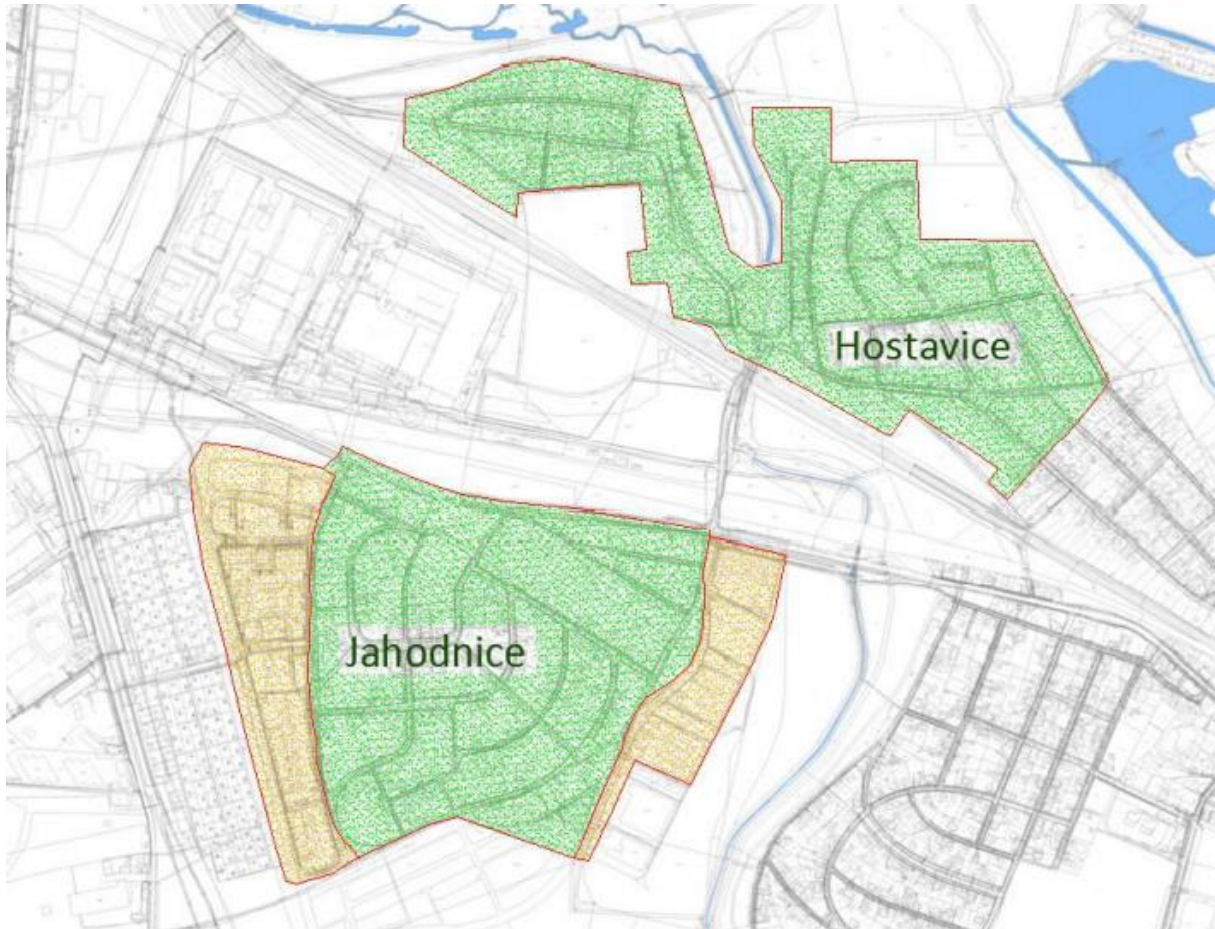
Oblast s vyrovnanou bilancí počtu parkovacích stání. V případě další zástavby musí být dodržována zásada vzniku nových parkovacích stání na pozemcích stavitele.

Za Horou

Oblast s vyrovnanou bilancí počtu parkovacích stání. V případě další zástavby musí být dodržována zásada vzniku nových parkovacích stání na pozemcích stavitele.

Obytné území Hostavice a Jahodnice

Obrázek 40 Obytné území Hostavice a Jahodnice



Hostavice

Oblast s mírným deficitem parkovacích stání. Charakter oblasti (zástavba RD) ovšem umožňuje, jednoduchou, nestavební úpravou deficit snížit. Konkrétní oblast se může pomocí svislého a vodorovného dopravního značení jednoduše upravit. Např. v obytných zónách vyhradit vodorovným značením další stání (je-li to žádoucí). Zjednosměrnit ulice a umožnit legální stání v obou směrech atd. V případě další zástavby musí být dodržována zásada vzniku nových parkovacích stání na pozemcích stavitele.

Jahodnice

Tato oblast má velmi podobný charakter jako Hostavice s výjimkou souboru obytných domů. Jedná se o oblast s mírným deficitem parkovacích stání. Deficit vykazuje ul. U Hostavického potoka s bytovými domy. Soubor bytových domů má začleněné podzemní garáže. Přesto dochází k nelegálnímu stání v uličním prostoru. V případě další zástavby musí být dodržována zásada vzniku nových parkovacích stání na pozemcích stavitele.

10.3 Cyklistická doprava

Základním předpokladem podpory cyklistické dopravy je její rovnocenné a integrální začlenění do všech koncepčních, územně-plánovacích a strategických dokumentů městské části. Cyklistika pak má být prezentována nejen v souvislosti s dopravní problematikou, ale také se životním prostředím, zdravím a cestovním ruchem.

Hlavní cíle

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

Spolu s budováním liniové infrastruktury je třeba nabídnout bezpečné odstavení kol, zejména tam, kde je poptávka očekávána. Jedná se o dopravní terminály, místa cílů cest obecně (služby, úřady, školy, sportovní zařízení, atd.), ale jde i o zdrojové lokality, jelikož ne každý má možnost odstavit svoje kolo doma.

Odstavování jízdních kol se teoreticky dělí pouze na krátkodobé (1 až 2 hodiny) nebo dlouhodobé (po dobu pracovní doby, vyučování, přes noc, systém B+R → Bike and Ride, apod.) Pro krátkodobé odstavení slouží jednoduché stojany, dlouhodobé odstavení je nutno řešit podle konkrétního případu.

Druhy odstavných zařízení pro jízdní kola

- Stojany – u zdrojů a cílů na každé z ulic, plošně v pěších zónách.
- Odstavné plochy (objekty) – pro menší a větší počet jízdních kol. U škol, rekreačních a sportovních zařízení, pracovišť, nákupních center. Většinou zastřešené.
- Úschovné prostory / boxy – uzamykatelné prostory pro dlouhodobější odstavení jízdních kol (nádraží, stanice metra, pracoviště, bydliště). Jejich výhodou je bezpečná ochrana jak proti krádeži a vandalismu, tak proti povětrnostním vlivům.

Městská část by měla přednostně budovat bezpečná parkovací zařízení v budovách magistrátu a městských institucí a vyžadovat budování těchto zařízení po velkých investorech u nákupních center, multifunkčních budov a velkých sportovních areálů. A bezpochyby též pamatovat na hlídaná místa pro kola ve všech hromadných garážích.

Vhodná místa pro umístění odstavného zařízení pro jízdní kola na území MČ Praha 14:

- ulice Hamerská (Kyje) – TJ Kyje
- ulice Za Rokytkou (Kyje) – fotbalové hřiště
- ulice Šimanovská (Kyje) – městská policie
- ulice Hodějovská (Hostavice) – kynologické cvičiště
- ulice Pilská (Hostavice) – VŠ TVS Palestra
- ulice Za Černým Mostem (Hutě) – SOU obchodu a služeb
- ulice Klánovická (Hloubětín) – Česká pošta
- ulice Hloubětínská (Hloubětín) – soukromá nemocnice + SOU
- ulice V Chaloupkách (Hloubětín) – střelnice
- ulice Chvaletická (Hloubětín) – soukromá SŠ cestovního ruchu + 2x ZŠ + SŠ Start
- ulice Vajgarská (Hloubětín) – poliklinika
- ulice Poděbradská (Hloubětín) – městská policie + stanice metra Hloubětín
- ulice Vlčkova (Černý Most) – Česká pošta + soukromé gymnázium Arcus + tenisová hala + softbalové hřiště
- ulice Paculova (Černý Most) – dům sociálních služeb
- ulice Bryksova (Černý Most) – tenisové kurty + policie ČR + ZŠ + gymnázium
- ulice Ocelkova (Černý Most) – obchodní dům Albert, Beach sport centrum
- ulice Dygrýnova (Černý Most) – ZŠ Generála Janouška
- ulice Generála Janouška (Černý Most) – Úřad MČ Praha 14
- ulice Kpt. Stránského (Černý Most) – městská policie

10.4 Pěší doprava

Hlavním smyslem budování a rekonstrukcí pěších tras je nejen zajistit bezpečnost chodců ve veřejném prostoru, ale též tyto pěší trasy zatraktivnit pro chodce tak, aby je pravidelně využívali k přepravnímu a rekreačnímu účelu.

Hlavní cíle a zásady pěší dopravy

- Zřízení chybějících pěších tras
- Uvést do pořádku přechody s nenormovými délkami, dále přechody, které nejsou zabezpečeny světelným signalizačním zařízením (SSZ), případně nevyhovující střední dělicí ostrůvky rovněž v případě neexistence SSZ.
- Doplnit hmatové úpravy, vodící linie, příp. snížit obruby tam, kde tyto náležitosti chybí
- Prosazovat komfortní trasy jak po stránce technických parametrů a bezpečnosti, tak i z hlediska uživatelské přívětivosti navržených řešení (např. zajistit umístování přechodů pro chodce v přirozených trasách pěší dopravy, zajistit chráněné přechody pro chodce na přístupových trasách ke školám a zdravotnickým zařízením)
- Hlavní pěší trasy musí být komfortní i pro osoby s omezenou schopností pohybu (nevidomí, staří, invalidé)
- Při mimoúrovňových kříženích s jinými druhy dopravy hledat uživatelsky nejpříjemnější řešení (co nejbližší přirozené trase s minimalizací ztracených spádů a se zajištěním podmínek pro využívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace).
- Podporovat bezpečnost chodců, zejména při křížení s jinými druhy dopravy (prosazovat užití moderních prvků dopravního zklidňování komunikací, chráněné přechody pro chodce na přístupových trasách ke školám a zdravotnickým zařízením, tam kde je to možné upřednostňovat oddělení chodců a cyklistů před vytvářením smíšených stezek pro pěší a cyklisty)

10.5 Silniční doprava

10.5.1 Nemožnost levého odbočení z ulice Objízdná

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

Obrázek 41 Křižovatka Průmyslová x Objízdná – současný stav



Budoucí návrh uvažuje s přeložením křižovatky směrem k severu, tato varianta by umožnila levé odbočení z Průmyslové do Objízdné, což by mělo pozitivní přínos na snížení intenzity nákladních vozidel směřujících na Českobrodskou. Vyžadovala by však rozšíření stávajícího podchodu pod rychlostní komunikací.

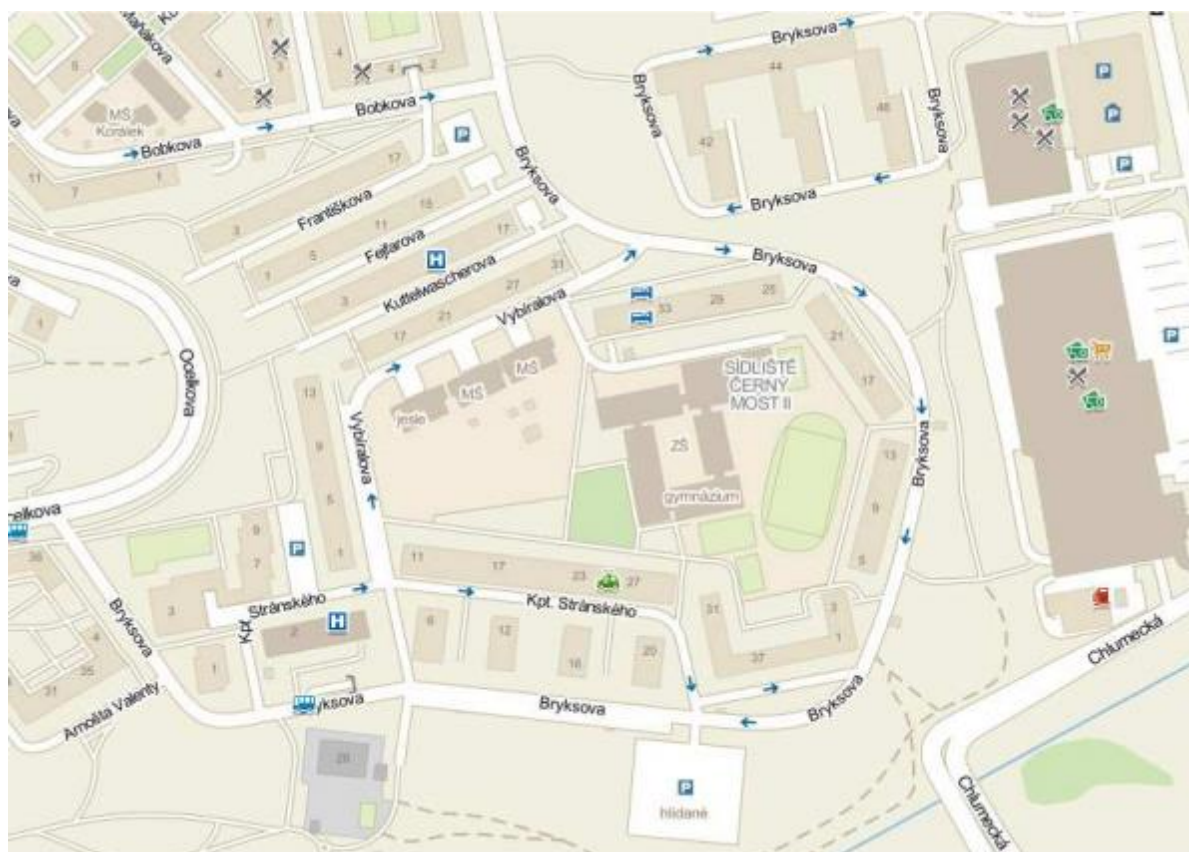
Obrázek 42 Návrh přeložky křižovatky Průmyslová x Objízdná



10.5.2 Rozšíření ulice Bryksova (Černý Most)

Ulice Bryksova je obslužnou komunikací, která z východní strany obepíná sídliště Černý Most IV. Stávající šířkové poměry jsou, vzhledem k charakteru provozu na ní, nedostatečné. Prostor místní komunikace dosahuje šířky pouze 8,0m (7,0m mezi obrubníky), což umožňuje podélné stání, pouze po jedné straně komunikace a znemožňuje průjezd standardních autobusů MHD. Část od ulice Vybíralova až po Kpt. Stránského je řešeno jako jednosměrná.

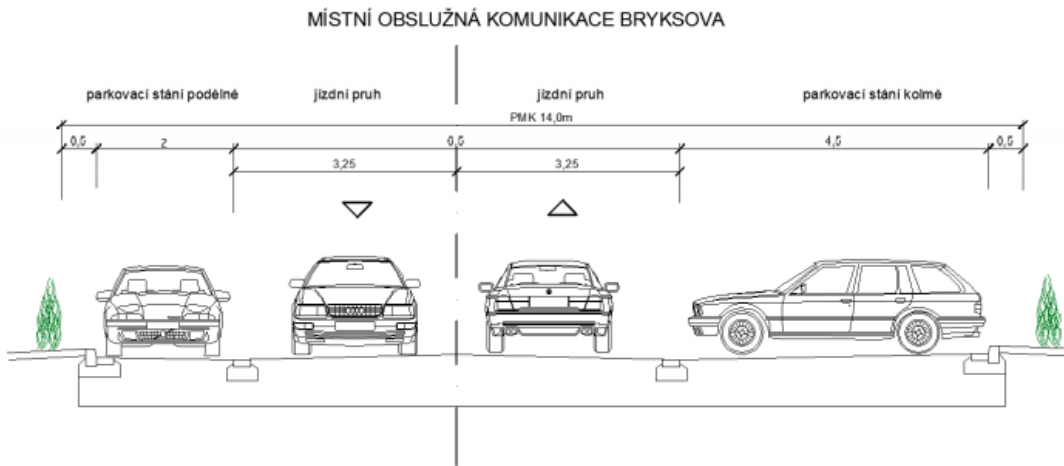
Obrázek 43 Mapa sídliště Černý Most IV



Zdroj: www.mapy.cz

Návrh pro střednědobý horizont počítá s rozšířením stávající komunikace na šířku PMK 14,0 m s podélným stáním na straně k sídlišti a s kolmým stáním na straně k obchodní zóně.

Obrázek 44 Příčný řez ul. Bryksova – střednědobý návrh



Návrh pro dlouhodobý horizont bere v potaz záměr prodloužení tramvajové linky po Ocelkově ulici až do Bryksovy. Uvažuje se středním tramvajovým pásem a podélnými stáními po stranách komunikace. Prostor místní komunikace při tomto typu uspořádání dosahuje šíře 17,5m

Obrázek 45 Příčný řez ul. Bryksova – dlouhodobý návrh



10.5.3 Propojení oblasti Jahodnice s komunikací Nedokončená

V jižní a východní části území Jahodnice při komunikaci ulice Lomnická v současné době probíhá plánovaná rozsáhlá bytová výstavba, která bude mít za následek podstatný nárůst generované dopravy.

Veškerá doprava z oblasti bude po komunikaci U Hostavického potoka směřovat na Českobrodskou, což vzhledem ke stávajícímu uspořádání křižovatky Lomnická/U Hostavického potoka lze spatřovat jako problematické.

Obrázek 46 Křižovatka Lomnická x U Hostavického potoka



V krátkodobém horizontu by mělo dojít alespoň k potlačení psychologické přednosti pociťované na komunikaci U Hostavického potoka, ve střednědobém výhledu pak ve změně uspořádání zmíněné křižovatky tak, aby Lomnická byla komunikací vedlejší.

V dlouhodobém horizontu by mělo být spolu s dostavbou objektů pro bydlení apelováno na realizaci propojení oblasti na komunikaci Nedokončená, dle územního plánu.

Obrázek 47 Územní plán v oblasti Jahodnice



10.5.4 Propojení Lipnická – Ocelkova

Nová komunikace má za cíl redukovat intenzity dopravy v uliční síti obytné zástavby Kyjí – Hutí po zprovoznění mimoúrovňové křižovatky Vysočanské radiály s ulicí Lipnickou, a to svedením zbytného zatížení na touto stavbou vybudované komunikační spojení o délce cca 1,1 km s nutností vybudování jednoho drážního mostu na trati ČD Praha – Lysá nad Labem. Stavba má vydáno platné rozhodnutí o umístění stavby komunikace Lipnická – Ocelkova (stavba č. 0211).

Propojení má podstatný význam i vzhledem k výstavbě nového parkovacího domu „Černý Most P+R“ a jím generované dopravy. V rámci přípravy této stavby byl zpracován průzkum rozpadu dopravy v této oblasti a byl posuzován dopad na přilehlé křižovatky. Na základě průzkumu pak byla posouzena křižovatka komunikace NN4142 s komunikací Lipnická – Ocelkova a kapacitně vyhověla. Ve výhledovém stavu s propojením komunikace NN4142 s Vysočanskou radiálou se počítá s nárůstem dopravního zatížení na místní komunikaci NN 4142, ale zároveň dojde ke snížení dopravního zatížení na sjezdech z komunikace Chlumecké.

Obrázek 48 Propojení Lipnická – Ocelkova



Napojení komunikace Sicherova s „Propojením Lipnická – Ocelkova

V severní části Hutí probíhá rozsáhlá obytná výstavba, jejíž součástí je komunikace Sicherova. Případné propojení této komunikace s plánovanou komunikací „Propojení Lipnická / Vysočanská Radiála“ by mělo pozitivní dopad na dopravní propustnost území, což je vzhledem ke stávajícímu stavu komunikační sítě v oblasti bezesporu žádoucí.

11. SWOT analýza

V rámci činností spojených s řešením dopravy na území MČ Praha 14 byla, ve spolupráci s členy **pracovní skupiny Akční plán pro oblast dopravy**, zpracována SWOT analýza, která je jedním z podstatných výstupů projektu Optimalizace procesů a profesionalizace úřadu městské části Praha 14 II. v oblasti strategického plánování a řízení – oblast doprava.

S – Silné stránky

- Propojení místních komunikací s páteřní sítí
- Vyhovující stav místních komunikací
- Dostupnost Prahy 14 komunikacemi vyšších tříd (Štěrboholská spojka, D11, R10)
- Velmi dobré pokrytí zastávkami MHD
- Existence konceptu pro bezmotorovou dopravu v Praze 14
- Zelený pruh procházející středem městské části

W – Slabé stránky

- Zatížení tranzitní dopravou
- Nedostatek parkovacích míst ve vybraných oblastech
- Hůře dostupná obslužnost zastávkami MHD v lokalitě ul. Bryksova
- Koordinace s územním plánem a dopravními prioritami ŘSD a MHMP
- Nedostatečná propojenosti severní a jižní části MČ

O – Příležitosti

- Prodloužení tramvajové linky z Lehovce přes ul. Ocelkovu
- Výstavba železniční zastávky Rajská zahrada včetně propojení s oblastí Hutě
- Doplnění značení, odstavných stání a vybavenosti pro cyklistickou dopravu
- Dobudování potřebných parkovacích stání
- Zřízení bezpečných přechodů pro chodce
- Vyšší aktivita MČ pro motivaci veřejnosti k ochraně zeleně a životního prostředí
- Revitalizace a údržba zeleně a veřejných prostranství se zapojením veřejnosti
- Napojení stávajících železničních tratí pro využití s osobní dopravou
- Spolupráce s HMP na rozvoji cyklistické dopravy včetně cyklistického generelu
- Realizace „zelených“ projektů – retence dešťové vody, zelené střechy apod.
- Odstraňování bariér s využitím zelených ploch
- Zvyšování prostupnosti území, zpřístupnění zelených ploch
- Stavba lávky Rajská zahrada
- Rozvoj oblasti Čihadla

T – Hrozby

- Zvýšená migrace obyvatel a s tím spojené snižování vazeb k území a prostředí MČ
- Nedostatek finančních prostředků pro realizaci významných projektů
- Nedostatečná péče o komunikace včetně chodníků v rámci oprav a údržby
- Zvýšení hlukové zátěže tranzitní dopravy spojené s rozšířením Pražského okruhu
- Oddělení severní a jižní části MČ uzavřením mostu v ulici Za černým mostem
- Zpoždění výstavby lávky na Rajské zahradě – nepřístupnost plánovaných traťových zastávek
- Nevhodné nastavení parkovací politiky MČ

12. Hlavní cíle v oblasti dopravy

Tato kapitola obsahuje rekapitulaci hlavních cílů, doporučení/návrhů a priorit v jednotlivých oblastech dopravy na území městské části Praha 14. Konkrétní záměry/projekty jsou specifikovány v předcházejících kapitolách a následující části dokumentu.

Městská hromadná doprava

Možnosti městské části Praha 14 v oblasti hromadné dopravy jsou značně omezeny, a to především s ohledem na postavení MČ uvnitř hlavního města Praha, vlastnictvím silničních komunikací a příslušných železničních tratí. Městskou hromadnou dopravu, správu komunikací a železničních tratí na území městské části zajišťují jiné právnické subjekty (Dopravní podnik hl. m. Praha, Správa železnic, Technická správa komunikací, a další).

I přes výše uvedenou skutečnost došlo v posledních letech k aktivnímu zapojení městské části Praha 14 do přípravných a rozhodovacích procesů v rámci aktivit souvisejících s rozvojem městské hromadné dopravy na jejím území.

Stanovené cíle:

- Rozvoj železniční dopravy
- Kvalitnější městská hromadná doprava

Stanovené priority:

- Výstavba nových železničních zastávek
- Lepší dostupnost a trasování MHD
- Revitalizace Terminálu Černý Most

Doprava v klidu

Oblast dopravy v klidu patří, jako ve většině velkých měst, k nejkritičtějším. S rostoucím počtem obyvatel je úzce spjat i nárůst počtu automobilů a tím i zvýšení poptávky po parkovacích místech. Tato oblast je na území městské části Praha 14 (zejména v sídlištní zástavbě) o to těžší, že městská část je okrajovou částí hlavního města Praha a tudíž parkovací místa využívají i návštěvníci a dojíždějící z jiných částí České republiky.

V posledních letech došlo k aktivnějšímu přístupu k řešení dané problematiky, a to zejména v oblasti cenové politiky pro využití parkovacích domů a rozšíření počtu venkovních parkovacích míst včetně parkovišť P+R.

Stanovený cíl:

- Vyšší kvalita a kapacita parkování

Stanovené priority:

- Výstavba nových parkovišť P+R
- Analýza způsobů stání v obytných územích a jejich případné úpravy
- Nastavení vhodné parkovací politiky (přijmout vhodná opatření) v rámci dopravy v klidu

Pěší a cyklistická doprava

Tato oblast je ovlivňována mnoha aspekty. Jedná se zejména o územní členění městské části na jednotlivé lokality, přirozeně či uměle vytvořené bariéry, možnosti městské části v rámci jí daných kompetencí, vlastnictví pozemků a komunikací, a dalších.

Přes uvedené skutečnosti lze konstatovat, že v této oblasti dopravy došlo v posledních letech k mnoha aktivitám, které do důsledku vedly ke zkvalitnění pěší a cyklistické dopravy na území městské části (např. otevření dalších tras cyklomagistrály, průběžné odstraňování bariér, a další).

Stanovené cíle:

- Bezpečná a komfortní pěší a cyklistická doprava
- Prostupná městská část bez zbytečných bariér

Stanovené priority:

- Vytvoření nových přechodů
- Výstavba nových cyklostezek
- Zkvalitnění příslušného značení

Silniční doprava

Možnosti ovlivnit tuto oblast dopravy, ze strany městské části Praha 14, jsou do jisté míry ovlivněny několika aspekty. Jedná se zejména o vlastnictví pozemků a komunikací, nedostatkem finančních prostředků a také vstupem dalších orgánů a organizací v jejichž kompetenci je danou problematiku řešit.

Městská část Praha 14 se z výše uvedených důvodů zaměřuje na vytipování rizikových míst (nehodovost), spolupráci na snížení dopravního zatížení a dále pak na prevenci a spolupráci s Městskou policií a Policií ČR. V posledních letech se podařilo mimo jiné připravit či přímo realizovat některá opatření v bezprostřední blízkosti školských zařízení s cílem zajistit vyšší bezpečnost a kvalitu silniční dopravy v daném místě, a to i za přispění (využití) finančních prostředků EU (Bezpečná cesta do škol – ZŠ Bratří Venclíků, ZŠ Hloubětínská, ZŠ Chvaletická).

Stanovené cíle:

- Nižší dopravní zatížení na hlavních dopravních osách
- Lepší stav dopravní infrastruktury

Stanovené priority:

- Prodloužení ulice Ocelkova
- Bezpečné silniční propojení jednotlivých lokalit
- Využití vícezdrojového financování se zaměřením na opravy a údržbu

Ostatní

Městská část Praha 14 je jedinou městskou částí v ČR, která dosáhla ocenění v podobě kategorie „B“ v rámci realizace programu místní Agenda 21. Proto jednou ze snah městské části Praha 14 je realizovat v rámci svých kompetencí a možností projekty, které budou mít minimální dopady na životní prostředí a tak přispějí k dalšímu zlepšení Udržitelného rozvoje.

Stanovené cíle:

- Snížení emisí
- Podpora elektromobility

Stanovené priority:

- Změna způsobu dopravy (přechod z automobilové dopravy na pěší a cyklistickou dopravu a větší využití městské hromadné dopravy)
Spolupráce při budování nabíjecí infrastruktury

13. Akční plán

Č. cíle	Cíl	Název projektového záměru	Stručný popis	Role MČ	Gestor	Odborný garant	Indikátor naplnění/výsledek
Doprava a životní prostředí							
5.1	Usměrněná automobilová doprava zajišťující dobrou obslužnost městské části						
5.1.1	Snížit dopravní zatížení na hlavních dopravních osách	Přetvoření páteřních tahů na městské třídy – Chlumecká, Poděbradská, Kolbenova, Broumarská, Cíglerova, Českobrodská, Rožmberská...	Zpracování studie za účelem: Omezení průjezdnosti MČ, Nová parkovací stání, Přechody pro chodce, Autobusové zastávky – IKEA, Slévačská, Kaufland	realizace akce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	zpracovaná studie
		Další rozvoj v ulici Hodějovská pro zklidnění dopravy	Parkování, stavební úpravy, zvýšená křižovatka, zóna 30	realizace akce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	zklidnění dopravy v ulici Hodějovská
5.1.2	Zlepšit stav dopravní infrastruktury	Využití vícezdrojového financování se zaměřením na opravy a údržbu	Dotace z rozpočtu HMP – sdružené investice	realizace akce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	počet realizovaných akcí s financováním ze zdrojů mimo MČ Praha 14
5.1.3	Zvýšit bezpečnost a komfort pěší dopravy a cyklodopravy	Značení cyklotras, orientační značení	Iniciovat jednání s institucemi za účelem kvalitního značení cyklostezek a ostatního orientačního značení na území MČ	realizace akce zajištění spolupráce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	systemového řešení
		Cyklostezky	Zpracování studie za účelem: Úpravy stezky podél Rokytky, Dražní stezky podél všech železničních tratí	realizace akce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	zpracovaná studie

Č. cíle	Cíl	Název projektového záměru	Stručný popis	Role MČ	Gestor	Odborný garant	Indikátor naplnění/výsledek
		Zařízení pro odstavování kol ve spolupráci s TSK a OICT	Zpracovat analýzu potřeb a míst pro umístění zařízení pro odstavování kol, (stojany, boxy, kolárny – zejména u stanic metra)	realizace akce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	zpracovaná analýzy a následná studie
5.1.4	Zkvalitnění prostředí terminálu Černý most	Příprava projektu	Příprava projektu ve spolupráci s IPR a DPP HMP	spolupráce s dotčenými subjekty	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	projekt se zpracovanými požadavky a připomínkami MČ
		Intervenovat provedení revitalizace a kvalitní údržby terminálu ve spolupráci s TSK	Zásadní úprava areálu terminálu a zkulturnění celého přestupního uzlu	zajištění spolupráce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	spolupráce z TSK a dotčenými subjekty
5.1.5	Rozvoj železniční dopravy	Propojení železničních tratí a železniční zastávky	Zpracování příslušných studií pro vybudování nových železničních zastávek: Praha – Jiráskova čtvrť, Praha – Rajská zahrada, Praha – Jahodnice, Praha – Hostavice (ve spolupráci se Správou železnic)	realizace akce zajištění spolupráce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	zpracovaná studie a předání k realizaci
5.1.6	Zvyšování prostupnosti a bezbariérovosti pohybu a propojování oblastí MČ	Vytvoření přechodu Blatská	realizace přechodu ve vymezeném úseku z důvodu operativnějšího propojení pěších vazeb	realizace akce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	realizace záměru (stavební a stanovení DZ)
5.1.7	Rozvoj dopravy v klidu	Zvýšení kvality a kapacity parkování v MČ	Úprava dopravního režimu (Zavedení podélného parkování) za účelem navýšení parkovacích míst	realizace akce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	počet parkovacích míst
		Vybudování parkoviště pro rozhlednu	stavba parkovací plochy pro návštěvníky území	realizace akce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	parkoviště (počet míst na parkovišti)

Č. cíle	Cíl	Název projektového záměru	Stručný popis	Role MČ	Gestor	Odborný garant	Indikátor naplnění/výsledek
5.1.8	Podpora elektromobility	Spolupráce s partnery na budování nabíjecí infrastruktury	Zahájení jednání s partnery, vymezení požadavků dle místní specifikace, shromáždění potřebných podkladů	realizace akce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	podklady pro následnou realizaci akce
5.1.9	Zvýšení kvality městské hromadné dopravy	Vhodnější trasování linek MHD pro zajištění kvalitnější obslužnosti území	Obratiště Bryksova	realizace akce zajištění spolupráce	Radní pro oblast dopravy	Odbor dopravy	zlepšená dopravní obslužnost lokality (ve spolupráci s ROPID zajistit požadovanou úpravu linek s ohledem na další dopravní požadavky lokality)