



KONCEPCE DOPRAVY A POHYBU CYKLISTŮ V MČ PRAHA 21

Obsah

1	Úvod	3
1.1	Proč se koncepce dělá a co má přinést	3
1.2	Doporučené následné kroky	4
2	Vymezení koncepce a její východiska	5
2.1	Vymezení koncepce.....	5
2.2	Konceptní východiska	5
3	Navrhovaná opatření a iniciativy	28
Příl. č. 1	Relevantní části pro oblast doprava ze Strategického plánu rozvoje MČ Praha 21 (2023-2033)	43
Příl. č. 2	Dopravní generel z roku 2013.....	45
Příl. č. 3	Závěry ze sčítání dopravy v jihovýchodní oblasti z roku 2019	49
Příl. č. 4	Měření rychlosti na profilech komunikací v rezidenčních oblastech.....	51
Příl. č. 5	Dopravní anketa provedená 1. až 16. 10. 2020	52
Příl. č. 6	Veřejná doprava.....	57
	Seznam pojmů a zkratk.....	59
	Literatura a použité zdroje.....	64

Seznam tabulek

Tab. 1:	Hlavní údaje o počtu obyvatel a stupních motorizace a automobilizace v Praze a ČR	16
Tab. 2:	Vývoj stupňů motorizace a automobilizace od roku 1961	17
Tab. 3:	Plán navrhovaných realizačních opatření a iniciativ	29
Tab. 4:	Vize a strategické směry definované ve Strategickém plánu rozvoje MČ Praha 21	43
Tab. 5:	Cíle strategického směru III	43

Seznam obrázků

Obr. 1: Postavení Koncepce v hierarchii strategických dokumentů MČ Praha 21	5
Obr. 2: Počet obyvatel v Praze 21	6
Obr. 3: Občané přistěhovalí do Prahy 21, vystěhovalí a výsledné saldo.....	7
Obr. 4: Projekce budoucího vývoje populace v Praze 21 ve věku 0-100 let	7
Obr. 5: Věková pyramida obyvatel Prahy 21 za rok 2023 a predikce pro rok 2032.....	8
Obr. 6: Vyjíždějící z Prahy 21 do zaměstnání a školy podle hlavního dopravního prostředku.....	9
Obr. 7: Vyjíždějící z Prahy 21 do zaměstnání a školy podle frekvence vyjížděky	9
Obr. 8: Intenzity dopravy na hlavních komunikacích Prahy [16].....	11
Obr. 9: Směry cestujících vyjíždějících z Újezdu nad Lesy autobusovými linkami PID (říjen 2019).....	14
Obr. 10: Průměrné zdržení spojů PID v úseku Blatov - Na Vaňhově během ranní špičky 6:00 - 10:00 ve směru do centra v roce 2021	15
Obr. 11: Počet přepravených osob linkami PID na trati 011 v průběhu posledních let	16
Obr. 12: Podíl zdrojů dopravy vozidel zajišťujících k železniční zastávce Praha-Klánovice v režimu P+R či K+R ze strany Újezdu nad Lesy	18
Obr. 13: Podíl směrů tranzitujících přes Újezd nad Lesy k železniční zastávce Praha-Klánovice (celkem P+R a K+R)	18
Obr. 14: Počet vozidel parkujících v režimu P+R a „projíždějících“ v režimu K+R v oblasti železniční zastávky Praha-Klánovice (ekvivalent RPDI)	19
Obr. 15: Cyklotrasy a cyklostezky vedené územím městské části.....	20
Obr. 16: Labyrint jednosměrek vytváří podmínky pro vědomé porušování dopravních předpisů.....	20
Obr. 17: Přechody pro chodce a místa pro přecházení na hlavní síti komunikací [13]	22
Obr. 18: Část situačního výkresu širších vztahů se zákresem jednotlivých MÚK [7]	22
Obr. 19: Počty nehod v území městské části	23
Obr. 20: Místa všech dopravních nehod v území městské části za sledované období.....	24
Obr. 21: Počty nehod druh (p6) srážka s chodcem v území městské části	25
Obr. 22: Místa dopravních nehod s účastí chodců v území městské části za sledované období	25
Obr. 23: Rozdělení do věcných bloků.....	28
Obr. 24: Míra příspěvku opatření a iniciativ k naplnění jednotlivých cílů směru III doprava.....	28
Obr. 25: Usnesení RMČ70/1232/17 schvalující výběr dodavatele dopravního značení	45
Obr. 26: Usnesení ZMČ17/0212/13 schvalující dopravní generel a generel cyklistické dopravy.....	45
Obr. 27: Stanoviště pro sčítání dopravy v jihovýchodní oblasti Újezdu nad Lesy (26. 9. 2019).....	49
Obr. 28: Závěry ze sčítání dopravy v jihovýchodní oblasti Újezdu nad Lesy (část 1).....	49
Obr. 29: Závěry ze sčítání dopravy v jihovýchodní oblasti Újezdu nad Lesy (část 2).....	50
Obr. 30: Závěry ze sčítání dopravy v jihovýchodní oblasti Újezdu nad Lesy (část 3).....	50
Obr. 31: Měření rychlosti projíždějících vozidel na profilech v Chmelické a Hulické	51
Obr. 32: Otázky dopravní ankety provedené v roce 2020	52
Obr. 33: Rozdělení území pro účely dopravní ankety (2020)	52
Obr. 34: Celkový přehled odpovědí na anketu (2020)	53
Obr. 35: Struktura odpovědí na anketu (2020)	54
Obr. 36: Odpovědi na jednotlivé anketní otázky (2020)	55
Obr. 37: Časté podněty z kvalitativních anketních odpovědí a jejich poměrné zastoupení vůči celkovému počtu odpovědí v dané oblasti na anketu (2020).....	56
Obr. 38: Linkové vedení veřejné dopravy a vyčíslení obratu cestujících za průměrný pracovní den dle údajů ROPID z roku 2019 [6].....	57
Obr. 39: Rozbor splnění parametrů docházkové vzdálenosti dle Dopravního plánu PID 2021-2025 [6].....	57
Obr. 40: Obrat cestujících v autobusových zastávkách na území Újezdu nad Lesy [6]	58

1 Úvod

1.1 Proč se koncepce dělá a co má přinést

Tato *Koncepce dopravy a pohybu cyklistů v MČ Praha 21* (dále též jen *Koncepce*) vznikla jako dokument, jehož cílem je popsat možnosti a návrhy opatření, kterými je možné ovlivňovat fungování dopravy v rámci Městské části Praha 21 a celkově zlepšovat její stav a podmínky. Záměrem Koncepce celkově přispět k udržitelné, efektivní a bezpečné dopravě pro obyvatele naší městské části.

Koncepce důsledně vychází a úzce navazuje na aktuálně platný *Strategický plán rozvoje Městské části Praha 21* [26], v němž je rozpracován hodnotový systém jejích obyvatel a specifický charakter této městské části, což strategický plán zastřešil srozumitelnou vizí „*Nejlepší kraj Prahy pro bydlení všech generací*“. Od takto formulované vize pak strategický plán odvinul čtyři navzájem integrované strategické směry. Na oblast dopravy míří strategický směr III nazvaný *Dostupný a prostupný Újezd nad Lesy* a jeho deset cílů, které reagují na problémy vyplývající z konfliktu dopravní infrastruktury a rezidenční výstavby na území Prahy 21. Ta je příčinou deficitu kvality života a bezpečnosti obyvatel Újezdu nad Lesy a projevuje se především nadměrnou dopravní zátěží i sníženou prostupností a dostupností území. Mezi strategické cíle tohoto směru dále patří mobilita občanů, dostupnost ostatních částí hl. m. Prahy a omezování fyzických bariér na území Prahy 21. Strategický plán v oblasti dopravy prostřednictvím cílů směru III zdůrazňuje konkrétně tato témata:

III/1	Pražský okruh	III/5	Dostupné centrum metropole	III/8	Zelené trasy
III/2	Újezd bez bariér	III/6	Ulice pro všechny	III/9	Prostor pro pěší
III/3	Čistá mobilita	III/7	Parkování	III/10	Dostupné nádraží
III/4	Újezd bez emisí				

Je důležité si uvědomit, že věcný rámec strategického směru III pro oblast dopravy je silně limitován kompetencemi městské části regulovat a plánovat rozvoj dopravní infrastruktury na svém území. Jsou zde také značná finanční omezení, neboť realizace opatření v oblasti dopravy, ať jsou jimi rekonstrukce stávající infrastruktury nebo nová výstavba, je značně investičně náročná. Z prostředků běžného rozpočtu městské části je nelze zajistit, což vyvolává silnou závislost na externích zdrojích a jejich dostupnosti.

Koncepce navrhuje opatření a iniciativy, které lze rozdělit do tří základních oblastí. Toto členění opatření umožňuje lépe pochopit, jaké typy opatření jsou v kompetenci městské části a jaké vyžadují externí financování.

[A] Lokálně realizovatelné opatření a iniciativy (realizovatelné v rámci rozpočtu MČ)	Lze realizovat relativně rychle a bez nutnosti externího financování.
[B] Opatření a iniciativy s převažující (nezbytnou) finanční participací hl. m. Prahy	Jsou více náročná a vyžadují větší finanční prostředky, které městská část nemá k dispozici.

[C] Opatření a iniciativy financované výhradně z rozpočtu hl. m. Prahy nebo případně jiných subjektů	Jsou zcela zásadní pro zlepšení dopravní situace v městské části, ale jejich realizace závisí na rozhodnutích orgánů hlavního města Prahy. (Např. dokončení Pražského okruhu.)
--	--

Koncepce je odpovědí na úkol daný usnesením 5/0074/19 Zastupitelstva městské části, jímž byly zrušeny *Dopravní generel MČ Praha 21 Újezd nad Lesy* [25] a *Generel cyklistické dopravy MČ Praha 21 Újezd nad Lesy* [23] a současně byla Radě městské části zadána příprava nové koncepce dopravy a pohybu cyklistů v MČ Praha 21.

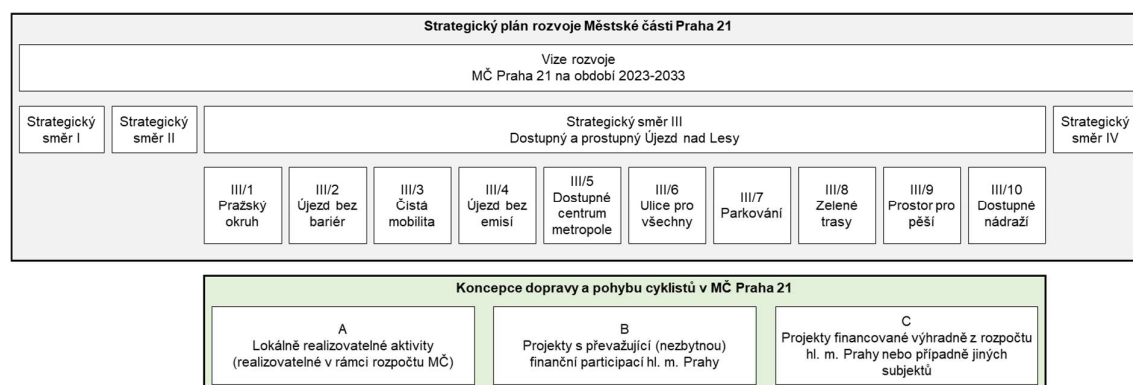
1.2 Doporučené následné kroky

Koncepce bude přístupná všem zainteresovaným subjektům, včetně občanů, podnikatelů, dopravců a dalších osob. Bude používána jako podklad pro další rozhodování v oblasti dopravy a řešení souvisejících otázek.

2 Vymezení koncepce a její východiska

2.1 Vymezení koncepce

Tato Koncepce byla připravena jako strategický dokument, který stanovuje dlouhodobé cíle a směřování dopravy v Městské části Praha 21. Klade si za úkol přispět k udržitelné, efektivní a bezpečné dopravě pro obyvatele této městské části. Koncepcí navrhovaná opatření a iniciativy se dotýkají principů a cílů dopravy. Bude využita při rozhodování o účastnících dopravy, infrastruktury dopravy, její organizaci a řízení. Koncepce naopak není určena k optimalizaci dopravy v nějakém jednom zcela konkrétním určeném místě a neřeší praktické problémy spojené s pohybem vozidel nebo chodců v tomto jednom konkrétním místě. Neobsahuje podrobné technické informace, ani návrhy na úpravy dopravní infrastruktury nebo pravidla pro řízení dopravy v daném místě a s tím spojené další konkrétní údaje. Koncepce však tvoří strategický plán na vyšší úrovni a je hierarchicky podřazena hned pod platný Strategický plán rozvoje Městské části Praha 21.



Obr. 1: Postavení Koncepce v hierarchii strategických dokumentů MČ Praha 21

2.2 Koncepční východiska

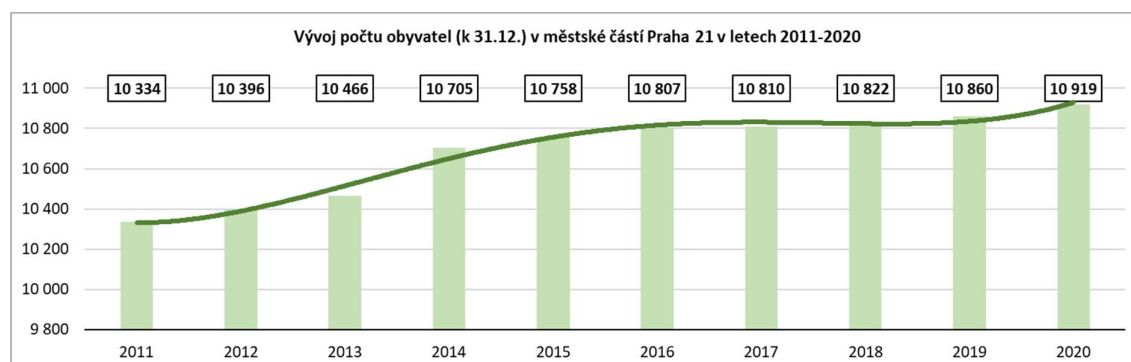
Geografická charakteristika Újezdu nad Lesy

Městská část Praha 21 - Újezd nad Lesy se nachází na samém východním okraji Prahy, přibližně 20 km od centra metropole. Je typickým příkladem dynamicky se rozvíjející obce na okraji Prahy. Poloha zásadně ovlivňuje populační, ekonomický i dopravní rozvoj obce, a to zejména od poloviny devadesátých let minulého století. Současně probíhající intenzivní výstavba nových rezidenčních oblastí a s ní související přistěhování nových obyvatel v okolních obcích zejména ve Středočeském kraji znamená pro Újezd nad Lesy významnou a zvyšující se dopravní zátěž.

Z pohledu ekonomiky není v městské části rozvinuta průmyslová výroba, nejsou zde ani nijak významně koncentrovány služby pro obyvatelstvo, a ani služby v oblasti školství, zdravotnictví, což způsobuje, že z hlediska dopravy není Újezd nad Lesy destinací konzumentů těchto služeb. Na druhou stranu městskou částí prochází hlavní tah z východní části Středočeského kraje (silnice I/12), který negativně ovlivňuje životní prostředí i bezpečnost v obci.

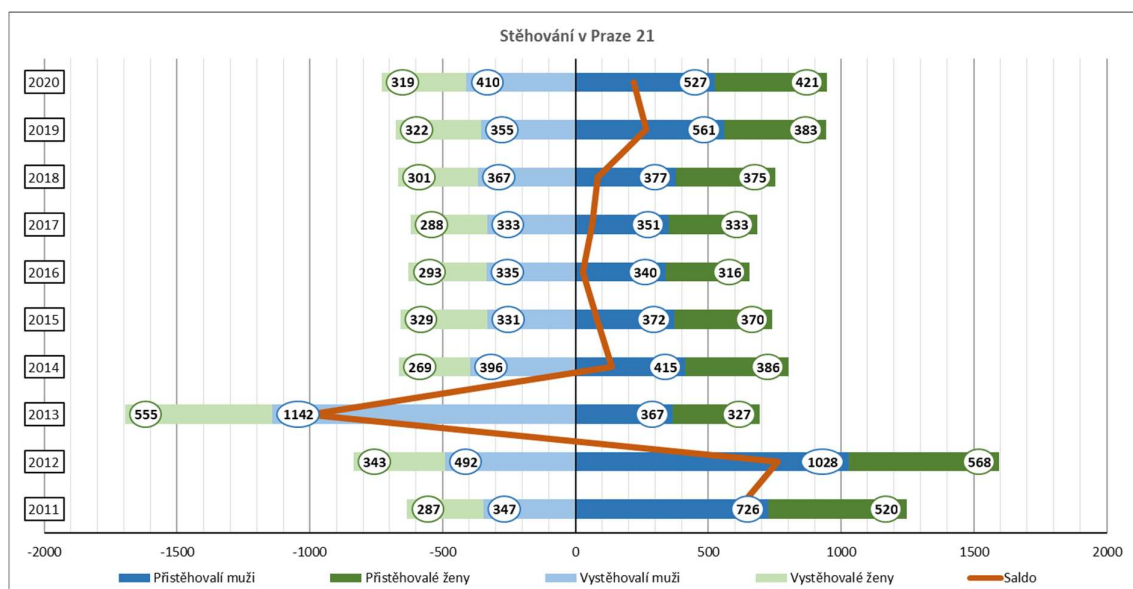
Vývoj počtu obyvatel a dopad na dopravu

Újezd nad Lesy se postupně rozrůstal. V roce 1914 v něm stálo pouhých osmdesát domů. Impulzem ke stěhování obyvatel do této oblasti bylo zřízení zastávky na železniční trati z Prahy v roce 1883. Nádraží se původně jmenovalo Jirna, v roce 1918 po vzniku republiky pak Jirny-Koloděje a po osamostatnění Klánovic se jmenovalo Jirny-Klánovice. Samostatná obec Újezd vznikla 14. srpna 1921. V témže roce se od něj odpojily Koloděje a naopak se připojila osada Blatov. Ve dvacátých a třicátých letech minulého století zesílil příliv nových obyvatel a podél státní silnice z Prahy do Kolína vyrostlo množství rodinných domů. Do roku 1938 byla postavena Masarykova škola, obecní dům, knihovna, pošta a četnická stanice. V roce 1953 byla k Újezdu připojena obec Nová Sibřina. Příslušnost Újezdu k okresům se v průběhu let se často měnila, když postupně patřil pod Žižkov, Říčany, Prahu-sever a Prahu-východ. Újezd, stejně jako sousední Běchovice, Klánovice a Koloděje, byl 1. 7. 1974 přičleněn k hlavnímu městu a stal se součástí obvodu Praha 9. V osmdesátých letech bylo vystavěno na konci obce směrem ke Kolínu panelové sídliště Rohožník, čímž velmi významně stoupl počet obyvatel. Význam Újezdu nad Lesy postupně rostl s úpravami územního členění Prahy v letech 1990, 1994 a 2001. Samostatný správní obvod Praha 21, který vykonává přenesenou působnost státní správy pro Klánovice, Běchovice a Koloděje, byl vytvořen 1. 7. 2001. Na počátku roku 2002 došlo k přejmenování městské části Praha-Újezd nad Lesy na současný název Praha 21 [30].



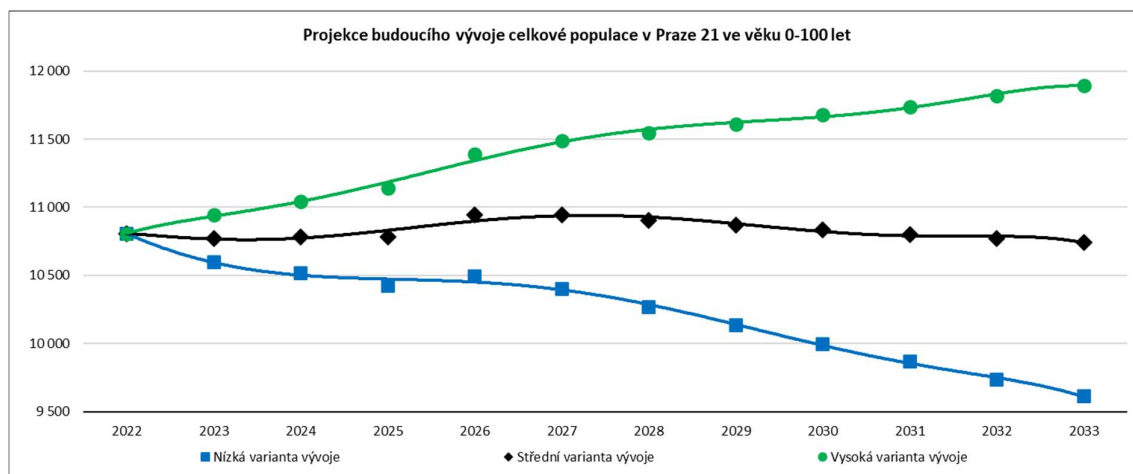
Obr. 2: Počet obyvatel v Praze 21

Výrazná výstavba započatá od 90. let minulého století v posledních deseti letech výrazně zpomalila vzhledem k nízkému počtu volných stavebních pozemků. I přes plánované rezidenční projekty nelze očekávat, že by nová výstavba v příštím desetiletí znamenala přírůstek větší než v řádu nízkých jednotek stovek nových bytových jednotek. Počet obyvatel Prahy 21 je podle údajů Českého statistického úřadu [2] v posledních letech poměrně stabilizovaný s velmi mírným nárůstem v řádu několika desítek obyvatel za rok, viz Obr. 2. Počet přistěhovalých a vystěhovalých [2] je patrný v dalším grafu v Obr. 3.



Obr. 3: Občané přistěhovalí do Prahy 21, vystěhovalí a výsledné saldo

Projekce možného budoucího vývoje početního stavu populace v Praze 21 [15] je zachycena v Obr. 4. Výslednou prognózu početního stavu obyvatelstva reprezentují celkem tři varianty budoucího vývoje. Nejpravděpodobnější trajektorii sledovaného vývoje představuje střední varianta. Vysoká a nízká varianta pak vymezují realistické rámce budoucího vývoje s ohledem na míru neurčitosti výsledků daných střední variantou. Tyto rámce by neměly být dalším vývojem překročeny, resp. jejich překročení je relativně málo pravděpodobné. Do výpočtů jsou zahrnuté výchozí počty obyvatel, ukazatele úmrtnosti, porodnosti (plodnosti) a stěhování obyvatel.



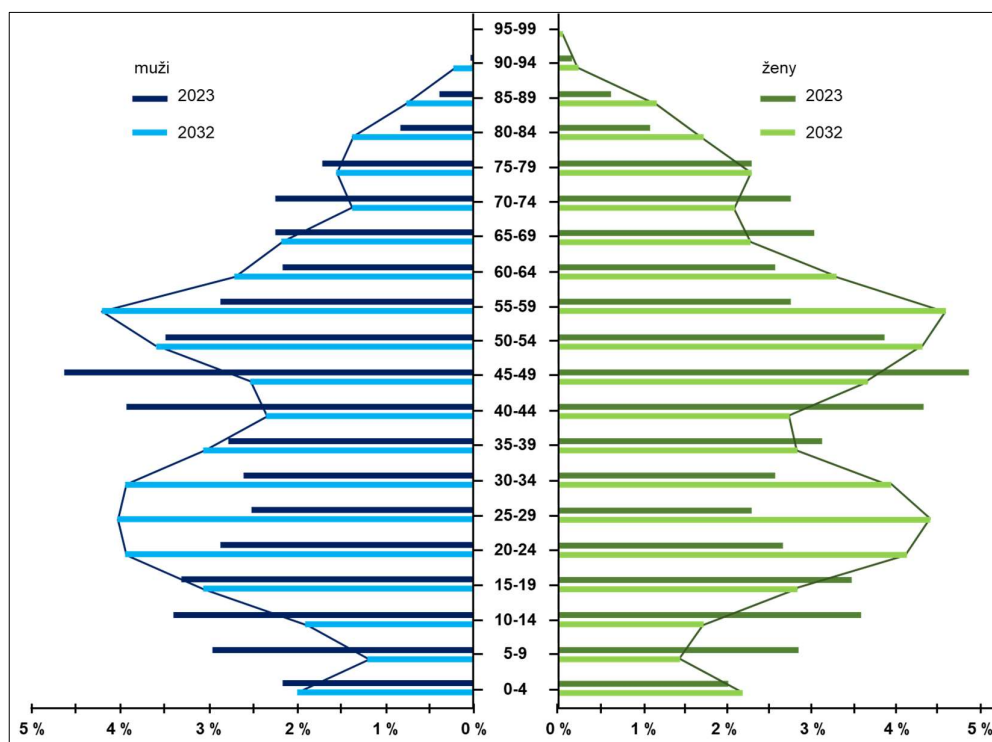
Obr. 4: Projekce budoucího vývoje populace v Praze 21 ve věku 0-100 let

Věková struktura obyvatel

Prognózu pohlavní a věkové struktury obyvatelstva Prahy 21 ukazují věkové pyramidy pro rok 2023 a 2032 v Obr. 5. Věková pyramida blíže ilustruje nadprůměrně početnou věkovou skupinu obyvatel ve věku 40-49 let. Z větší části ji tvoří novousedlíci, kteří se do městské nastěhovali s výstavbou nových

rodinných domů na konci 90. let a na začátku 21. století. Logicky je také početně větší zastoupení dětské složky populace kategorií 5–9, 10–14 a 15–19 let, kterou představují právě jejich potomci.

V budoucnosti se může stát problémem v kontextu dopravního a strategického plánování v městské části stárnutí výrazně početně zastoupené věkové kategorie 40–49 let, která do budoucna bude vyžadovat zvýšené potřeby nejen v oblasti zdravotnictví a sociálního systému, ale také v rámci mobility. Dále lze předpokládat, že početná dorůstající dětská a adolescentní část populace (5-19 let) bude ve svém dopravním chování následovat své rodiče ve smyslu užívání osobního automobilu, čímž se může ještě více kumulovat zatížení na silniční síti v městské části a ve směru do centra Prahy za zaměstnáním či za studiem. Současně to může vytvářet vyšší poptávku i po kvalitnějším spojení veřejnou hromadnou dopravou.

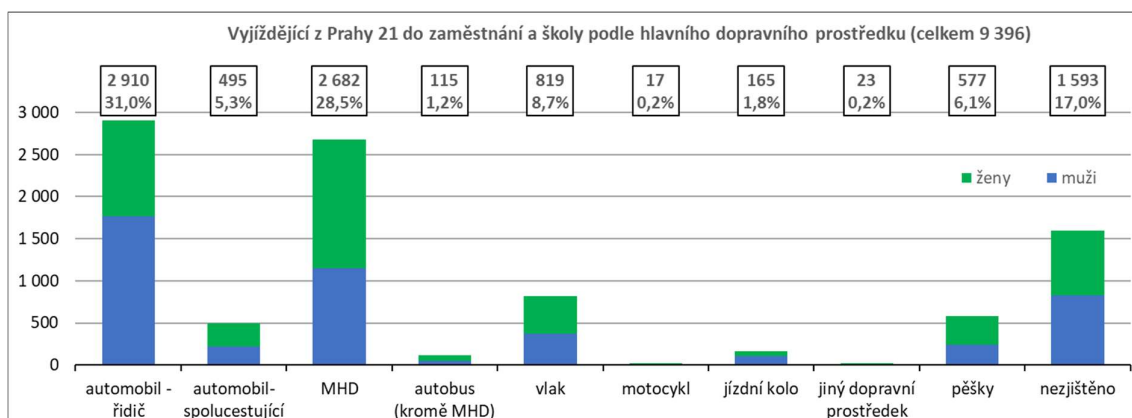


Obr. 5: Věková pyramida obyvatel Prahy 21 za rok 2023 a predikce pro rok 2032

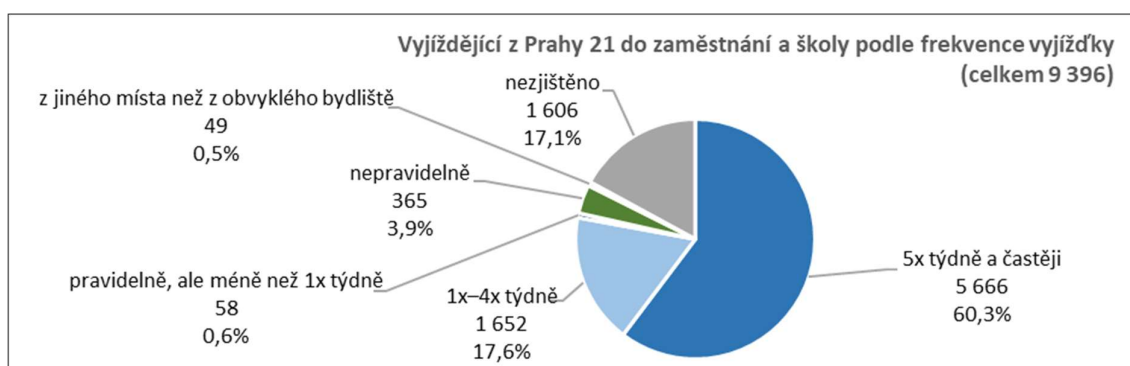
Pracovní příležitosti v Újezdu nad Lesy

Městská část Praha 21 poskytuje svým obyvatelům jen minimální množství pracovních příležitostí, vzhledem k tomu, že zde prakticky nesídlí žádné větší společnosti. A tak mezi největší zaměstnavatele patří Masarykova základní škola a Úřad městské části Praha 21.

Většina pracujících obyvatel Újezdu nad Lesy se tak pravidelně přesunuje do vnitřní Prahy, případně hledá pracovní příležitosti v okolních městských částech. Strukturu výjezdů dle způsobu dopravy popisuje graf v Obr. 6, který ukazuje počty občanů Prahy 21 vyjíždějících do zaměstnání a školy podle použitého hlavního dopravního prostředku [2]. Více než třetina obyvatel z Újezdu vyjíždí automobilem, další třetina veřejnou hromadnou dopravou (MHD, vlak). Frekvenci vyjížděky pak ukazuje graf v následujícím Obr. 7.



Obr. 6: Vyjíždějící z Prahy 21 do zaměstnání a školy podle hlavního dopravního prostředku



Obr. 7: Vyjíždějící z Prahy 21 do zaměstnání a školy podle frekvence vyjížděky

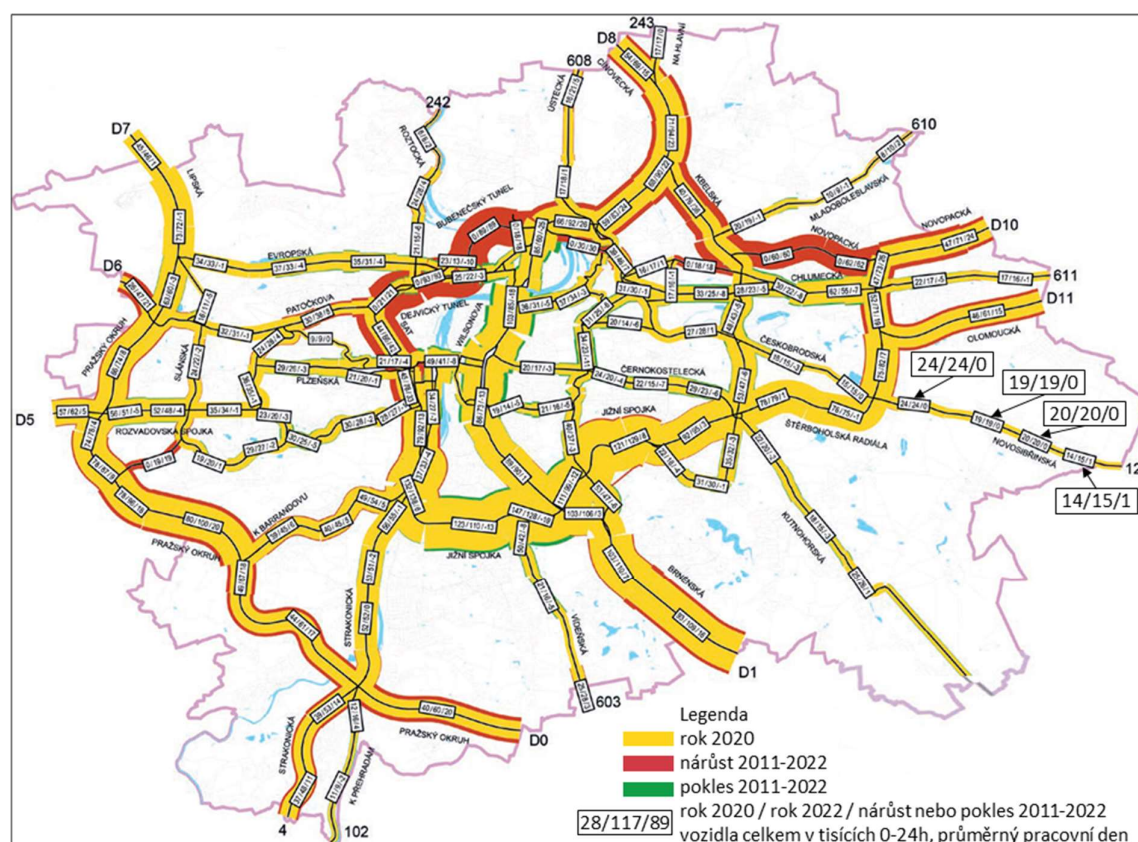
Základní dopravní charakteristiky

Hlavní přirozenou urbanistickou osu území Újezdu nad Lesy tvoří ulice Novosibřinská a Starokolínská, což je průtahový úsek silnice I/12 silně dopravně zatížený nejen tranzitní dopravou, ale také vyjížděkovými vztahy z Újezdu nad Lesy realizovanými automobilovou dopravou. Intenzivní individuální doprava zatěžuje také příčnou ulici Staroklánovickou, kudy proudí doprava směrem k železniční zastávce Praha-Klánovice, ale také dovnitř ze směru od Klánovic a sousedních sídel. Hlavní křižovatka ulic Novosibřinská x Staroklánovická x Staroújezdská x Starokolínská, je kritickým bodem uliční sítě, protože zde se toto dopravní zatížení kříží. Na dopravní situaci působí několik zásadních faktorů:

- Poloha Újezdu nad Lesy na hranici Prahy a Středočeského kraje a silné dojížděkové vztahy z okolního území Středočeského kraje do Prahy znamenají velký objem vyjížděkových vztahů k cílům na území Prahy, na nichž se značně podílí rozvoj okrajových částí Prahy a přilehlých obcí spojený s vysokým podílem automobilové dopravy. Stejný rytmus cest do zaměstnání a do škol způsobuje intenzivní dopravu v době v ranní špičce směrem do Prahy a odpoledne zpět směrem do Středočeského kraje.
- Tranzitní automobilová doprava ze Středočeského kraje k železniční zastávce Praha-Klánovice, která je první zastávkou železničních linek PID na území Prahy. Výrazně levnější tarif PID na

území Prahy oproti tarifům na vnějších územích generuje z pohledu Újezdu nad Lesy další zbytnou dopravu.

- Újezd nad Lesy tvoří zejména obytné plochy. Významnější občanská vybavenost se nachází v okolních oblastech směrem více k centru, což generuje významné vyjížďkové vztahy s cíli převážně na území Prahy. Primární přepravní vztahy směřují do zaměstnání a škol. Sekundární přepravní vztahy míří do přilehlých komerčních zón nebo do centra.
- Topologie silniční sítě s dominantním postavením průtahu silnice I/12 coby radiální komunikace směřující do Prahy a k Pražskému okruhu. Tato komunikace nemá v okolním území žádnou alternativu. Navíc stahuje dopravu z rozvíjejících se přilehlých sídel v jejím okolí.
- Vysoké intenzity silniční dopravy narušují rychlost a spolehlivost provozu veřejné dopravy, což snižuje její atraktivitu pro cestující.
- Stavebně-technický stav většiny komunikací není vyhovující. Neposkytují dobré podmínky pro pěší a cyklisty, což negativně dopadá na aktivní mobilitu uvnitř městské části nebo v kombinaci s veřejnou dopravou.
- Železniční linky PID S1 a S7 představují rychlé a atraktivní spojení městské části s širším centrem Prahy. Vzhledem k poloze železniční zastávky je však důležitá návazná autobusová doprava spolu s vytvořením kvalitních podmínek pro multimodální chování kombinující aktivní mobilitu a veřejnou dopravu. Potenciál využívání železniční dopravy však naráží na vyčerpanou kapacitu vlakových spojů (vlaky nelze prodlužovat) i vyčerpanou kapacitu železniční dopravní cesty (další spoje nelze přidávat).
- Autobusové linky směrem na Černý Most a směrem k Depu Hostivař, které sice jezdí v dostatečném intervalu, ale jejich atraktivitu pro cestující značně snižují pravidelné kongesce na okolní komunikační síti v ranní i odpolední špičce.
- Většina sítě klidných rezidentních ulic není ve vyhovujícím stavebně-technickém stavu. Kvalita těchto uličních prostorů neodpovídá jejich charakteru. Téměř ideální výchozí podmínky pro výrazné využívání aktivní mobility a pohyb pěších a cyklistů, zejména dopravní cyklistiky do cílů v území městské části, do škol nebo k železniční zastávce, jsou technickým stavem výrazně negovány. Nekoncepčně zavedený systém jednosměrných komunikací sice do určité míry zabraňuje využívání klidných rezidentních ulic k objíždění dopravních kongescí na hlavním komunikačním skeletu sídla, nicméně zcela zásadně snižuje prostupnost území pro cyklistickou dopravu.



Obr. 8: Intenzity dopravy na hlavních komunikacích Prahy [16]

Dopravní generel z roku 2013

Dopravní situaci v městské části zásadně ovlivnila opatření realizovaná podle Dopravního generelu MČ Praha 21 Újezd nad Lesy [25], která ve snaze zklidnit dopravu v rezidenčních částech a zamezit zbytečné tranzitní dopravě zcela plošně zaplavila celé území městské části spoustou nových dopravních značek¹ a zásadně ovlivnila přirozené dopravní cesty, viz Příl. č. 2. Provedení dopravního značení bylo zadáno přímo jedinému dodavateli – společnosti Dopravní značení K. H. s. r. o. poté, co nabídka druhého ze dvou uchazečů o zakázku nazvanou „Zjednosměrnění komunikací a navigační systém“ – společnosti ZNAKO – Vladimír Kohoutek, byla vyřazena pro nesplnění zadávacích podmínek, viz Obr. 26. Výsledná cena zakázky (tzn. původní smlouvy [8] a jejího dodatku [11]) byla celkem 696 150 Kč bez DPH. Některá problémová místa se zavedením těchto celoplošných opatření sice vyřešila, ale současně vznikla řada nových. Nově vzniklé uspořádání bylo a je terčem kritiky. Zavedení opatření iniciovaných generelem bylo relativně snadné, když k nim bylo k nim vydáno souhlasné stanovisko odbor služby dopravní policie. Nynější snahy o nápravu jsou však velmi obtížné, protože teď je už nutno dopravně řešit

¹ § 78 (Užití dopravních značek, světelných signálů, dopravních zařízení a provozních informací) odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) - znění od 1. 7. 2023. In: *Zákony pro lidi*.cz [online]. AION CS 2010–2023 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#p78-2>. „Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.“

každou jednotlivou křižovatku a dokládat řadu dopravně-inženýrských parametrů, což v řadě míst s ohledem na šířkové poměry a mnohdy neutěšený technický stav způsobený dlouhodobým investičním dluhem v infrastruktuře vyvolává řadu dalších problémů, které je pak nutno celkově řešit. Ukazuje se, náprava bude vleklá a bude muset být spojena s postupnou rekonstrukcí příslušných komunikací řešenou v kontextu dotčeného území. Naplnilo pořekadlo – a budiž to ponaučením do budoucna: méně bývá často mnohem více. Zejména pokud jde o rozmísťování nových dopravních značek, které nejsou ničím jiným, než místní úpravou jinak obecně platných zákonných ustanovení, a každou jednotlivou dopravní značku je třeba promýšlet, je-li opravdu naprosto nezbytná², protože pozdější změny jsou komplikované a často téměř nemožné.

Individuální automobilová doprava

Újezd nad Lesy leží na hlavním tahu z východní části středních Čech. Hlavní komunikační kostru městské části tvoří ulice Novosibírská, Starokolínská, Staroklánovická, Staroújezdská, Zaříčanská a Rohožnická, které jsou značně zatíženy individuální automobilovou dopravou, zejména v komunikační ose Novosibírská - Starokolínská, která je průtahovým úsekem silnice I/12 (Praha - Kolín). Tomu odpovídá i běžný rozsah kongescí v ranní i odpolední dopravní špičce. V roce 2022 byl za účelem podrobnějšího rozboru intenzit automobilové dopravy a především analýzy směrových vazeb proveden směrový dopravní průzkum na území městské části Újezd nad Lesy [13]. Jeho výstupem jsou zejména:

- údaje o intenzitách silniční dopravy na daných profilech,
- rozbor intenzit na jednotlivých profilech,
- rozbor intenzit na jednotlivých profilech v 15minutových řezech,
- směrové vazby tranzitu mezi jednotlivými profily na kordonu a jejich intenzita.

Směrový dopravní průzkum byl uskutečněn formou denní sondy v úterý 22. 3. 2022 v intervalu od 0:00 do 23:59 z hlediska profilových intenzit a od 7:00 do 18:00 z hlediska zjišťování směrových vazeb. Tento přístup umožnil následné kvalitní přepočítání na hodnoty RPD1 v souladu s TP 189 [27]. Příslušnou měřicí technikou bylo osazeno celkem 9 profilů, z nichž 6 na perimetru městské části a 3 byly kontrolní profily pro specifické výstupy.

² § 76-78 Oddíl 3 Vztahy mezi úpravami provozu na pozemních komunikacích, jejich stanovení a užití dopravních značek, světelných signálů. In: NOVOPACKÝ, Daniel, Pavel VETEŠNÍK a Karel BEZDĚKOVSKÝ. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-11-13]. ASPI_ID KO361_p12000CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X. „Jednotlivé prvky místní a přechodné úpravy provozu a zařízení pro provozní informace musí v rámci celé České republiky tvořit jednotný, přehledný a ucelený systém, který je pro účastníky provozu na pozemních komunikacích předvídatelný. Zároveň tyto prvky smí být užívány jen v nezbytném a přiměřeném rozsahu, který je určován požadavkem na zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu nebo jiným důležitým veřejným zájmem; z toho plyne rovněž zákaz neodůvodněného nadužívání dopravního značení, které by zbytečně omezovalo účastníky provozu na pozemních komunikacích nebo snižovalo jejich pozornost... Jde o nejzákladnější závazná pravidla, kterými jsou povinny se řídit všechny orgány a osoby, které rozhodují o stanovení či umístění místní a přechodné úpravy provozu a užití zařízení pro provozní informace, a jejich prostřednictvím je třeba přistupovat též k výkladu jednotlivých zákonných pravidel.“

Na základě vyhodnocení směrového dopravního průzkumu lze formulovat následující hlavní závěry:

- Území Újezdu nad Lesy je nadměrně zatíženo tranzitní dopravou (tzn. zbytnou dopravou). Přibližně 60 % veškeré silniční dopravy projíždějící přes území městské části je tranzitní doprava. V ose silnice I/12 je podíl tranzitní dopravy ještě vyšší, a to až přes 70 %.
- Nejzatíženější komunikací je osa silnice I/12 (Novosibřinská – Starokolínská), a to jak z hlediska tranzitu, tak z hlediska místní dopravy. Všechny sledované profily v této osy dosahovaly nejvyšších intenzit ze všech sledovaných, a to s vysokým podílem tranzitu.
- Sledovaným profilem s nejvyšší naměřenou intenzitou je profil ulice Novosibřinská (na úrovni prodejny LIDL), RPDl spočítaná na základě naměřených hodnot v tomto úseku činí přes 17 000 voz/24h. Podíl tranzitu v tomto profilu činí přes 50 %.
- Tranzitní doprava se realizuje především ve směru silnice I/12, následně v ose Koloděje – Klánovice, ostatní směrové vazby jsou výrazně slabší.
- Poměrně signifikantní je rovněž směrová vazba I/12 (hranice Prahy) - Rohožnická (ve směru Sibřina), kdy s největší pravděpodobností se jedná o intenzity ve vazbě mezi oblastí kolem dálnice D11 a silnice I/12 na jedné straně a městem Říčany a oblastí kolem dálnice D1 na straně druhé.
- Většina sledovaných profilů vykazuje nejvyšší intenzity v ranní špičce (7:00 - 8:00) ve směru „do Prahy“ (ze Středočeského kraje / od Klánovic) a naopak v odpolední špičce (15:00 - 16:00 nebo 16:00 - 17:00) ve směru „z Prahy“ (od Běchovic / od Koloděj). Denní variace dopravy je v tomto smyslu typická a způsobuje dopravní kongesce vždy v daném směru na území Újezdu nad Lesy, ale i na okolní komunikační síti.
- Převážná většina, která má zdroj či cíl v Újezdu nad Lesy a jsou zajišťované automobilovou dopravou, představují intenzitu přibližně 5 900 voz/24h (ekvivalent RPDl). Při průměrné obsazenosti osobního automobilu 1,3 osoby (průměrná hodnota pro Prahu dle TSK [16]), jedná se přibližně o 7 700 osob využívající pro vyjížďku z Újezdu nad Lesy či dojížďku do něj automobilovou dopravu.
- Do oblasti železniční zastávky Praha-Klánovice zajiždí ze strany Újezdu nad Lesy denně cca 300 vozidel, přičemž přibližně 140 využívá danou oblast pro parkování v režimu P+R, ostatní představují krátká zastavení v režimu K+R. (Podrobné údaje jsou uvedeny dále v části Doprava v klidu).

Na dopravních kongescích se podílejí i řidiči – místní obyvatelé, kteří využívají automobil zejména k přesunu do zaměstnání. Stejný denní rytmus většiny obyvatel městské části a okolních obcí s vazbou na Prahu představuje ranní cesty do zaměstnání a v odpolední či podvečerní návraty v opačném směru. Situaci neprospívá ani fakt, že autobusové linky PID využívají stejné silnice jako osobní automobily, což ve svém důsledku znamená, že autobusy jsou uvízlé a čekají ve stejných dopravních zácpách, čímž ztrácí svoji konkurenceschopnost oproti individuální dopravě, resp. nepřináší téměř žádné výhody oproti obecně pohodlnějšímu užití individuální prostředků. Obecně se tudíž osobní doprava auto-

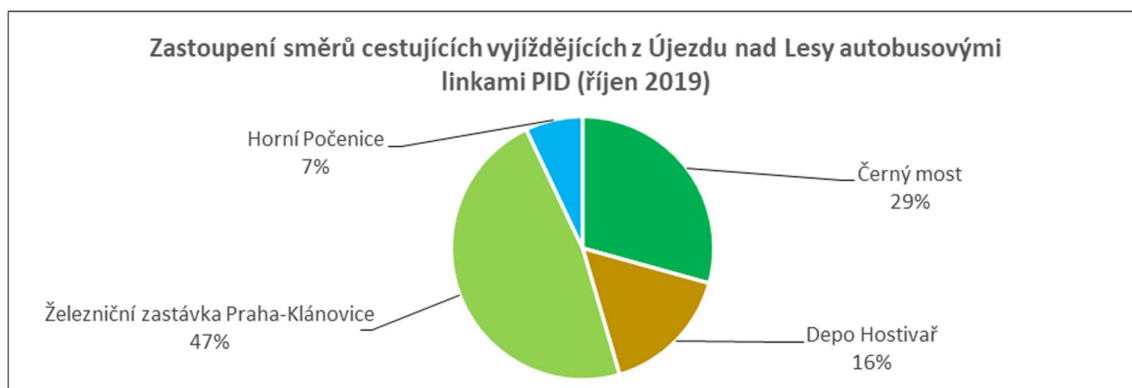
mobilem stává z uvedených důvodů atraktivnější a flexibilnější volbou, což se projevuje ve vysoké četnosti užívání osobních vozidel v rámci dennodenního dojíždění obyvatel Újezdu nad Lesy.

Individuální doprava zajíždí i do komunikací v rezidenčních oblastech podél hlavních tahů. Analýza výsledků sčítání dopravy provedeného 26. 9. 2019 však zcela nepotvrdila výchozí silnou premisu Dopravního generelu [25], že provoz ve vedlejších komunikacích je způsobený zejména vozidly sjíždějícími z hlavních komunikací ve snaze se vyhnout dopravním kongescím. Naopak závěry analýzy ukázaly, že doprava projíždějící rezidenčními oblastmi má mnohdy zdroj přímo v Újezdu nad Lesy a že tudíž jezdí velmi často lokálních poměrů znalí místní obyvatelé, viz Příl. č. 3. Měření rychlosti vozidel projíždějících dlouhými přímými komunikacemi v rezidenční části neprokázalo výrazné překračování nejvyšší povolené rychlosti 30 km/h dané parametry Zón 30, viz Příl. č. 4.

Veřejná hromadná doprava

Veřejná hromadná doprava je v městské části v současné době v relativně dobrém stavu. Kapacita autobusových linek je dostatečná. Průměrný počet cestujících se pohybuje do 50 % obsaditelnosti. Intervaly linek jsou v tomto ohledu též dostatečné. Autobusových zastávek je na území městské části dostatečný počet, viz Obr. 38, a jsou v území s ohledem na jejich docházkovou vzdálenost³ [20] rovnoměrně rozmístěné, viz Obr. 39. Na zastávkách, kde to již bylo technicky a investičně možné, jsou umístěny kvalitní přístřešky. V plánu je vylepšení kvality koncové a výchozí zastávky na obratišti Rohožník, které by mělo celé projít rekonstrukcí.

Zamýšleným rozvojovým projektem zřízení nové linky 214 ze železniční zastávky Praha-Klánovice k Mateřské a Základní škole Sibřina, čímž by mělo dojít k rozšíření pokrytí území veřejnou dopravou a lepší obsluze i této části intravilánu.



Obr. 9: Směry cestujících vyjíždějících z Újezdu nad Lesy autobusovými linkami PID (říjen 2019)

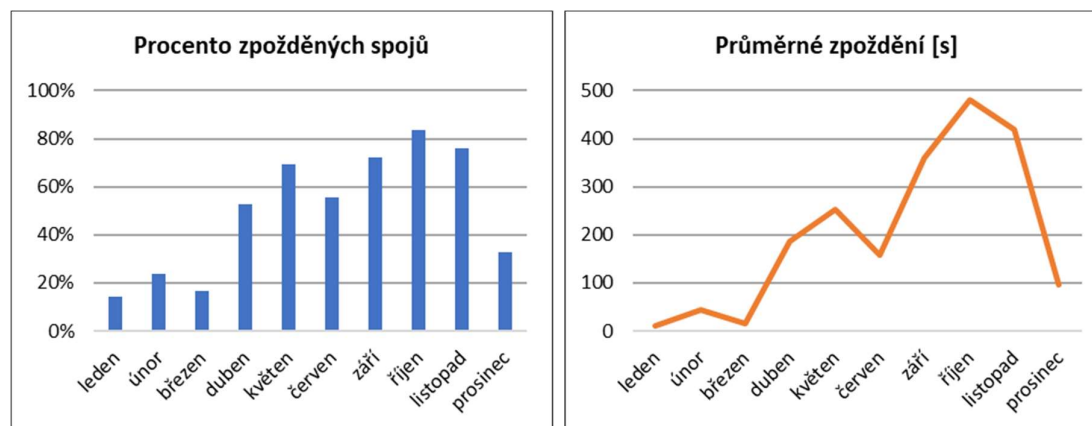
Dle dopravního průzkumu organizace ROPID z roku 2019 vyjíždí z Újezdu nad Lesy veřejnou dopravou denně přibližně 3 500 osob [6]. Nejsilnějším směrem je zhruba se 47% podílem zastávka Praha-Klánovice, což je přestupní bod na železniční linky S1 a S7 směrem do centra Prahy. Přibližně 29 %

³ Standardy docházkových vzdáleností na zastávky pro území hl. m. Prahy jsou základním parametrem pro posuzování plošné obsluhy území. V nízkopodlažní zástavbě je běžná docházková vzdálenost 800 m a ve specifických případech až 1 000 m (max. 20 % plochy sídla). V území s rozptýlenou zástavbou to je 1 500 m.

cestujících pak směřuje na Černý Most (přestup na linku metra B i další autobusové linky PID, komerční zóna), 16 % cestujících vyjíždí ve směru Štěrboholy a Depo Hostivař (přestup na linku metra A) a cca 7 % cest je ve směru Horní Počernice, resp. Letňany.

Autobusové linky PID a autobusové zastávky zajišťující plošnou obsluhu území jsou soustředěny do sběrných komunikací (což jsou komunikace funkční skupiny B) v území (ul. Novosibírská, Starokolínská, Staroujezdská a Staroklánovická). Distribuce zastávek pokrývá území rovnoměrně, viz Příl. č. 3. Území tak splňuje standard docházkové vzdálenosti PID definovaný objednatelem veřejné dopravy. Vlastní rozsah dopravní obsluhy Újezdu nad Lesy autobusovými linkami PID a jejich provozní parametry lze v rámci území Prahy označit jako standardní a adekvátní k charakteru a umístění obsluhovaného území.

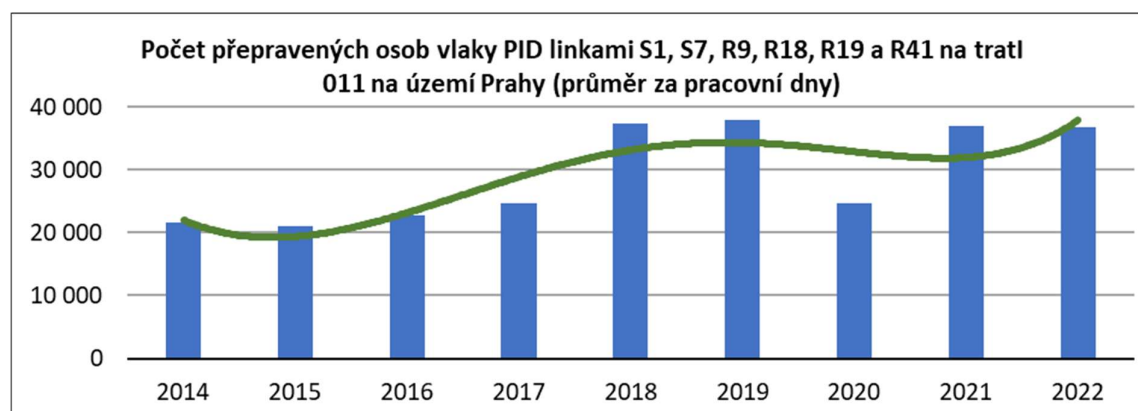
Mezizastávkový úsek Blatov - Na Vaňhově představuje extravilánový úsek mezi Újezdem nad Lesy a Běchovicemi v délce 1,3 km. Je obsluhovaný linkami 163, 209, 221, 250 a 262. Cestovní doba dle jízdního řádu mezi těmito zastávkami ve směru do centra (do Běchovic) činí 2 minuty. Z vyhodnocení zpoždování spojů v tomto úseku provedených ROPID jako podkladu pro návrh zvažovaného vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy mezi Újezdem a Běchovicemi vyplývá, že více než 52 % spojů v ranní špičce pracovních dnů nabralo v tomto úseku zpoždění více než 1 minutu. Průměrné zdržení za celý rok 2021 je 202 sekund, což jsou více než 3 minuty. K největším zdržením docházelo v podzimních měsících, což je dáno jednak roční variací dopravy, ale také slabšími intenzitami na začátku roku vlivem pandemie.



Obr. 10: Průměrné zdržení spojů PID v úseku Blatov - Na Vaňhově během ranní špičky 6:00 - 10:00 ve směru do centra v roce 2021

Roli páteřního systému veřejné dopravy pro Újezd nad Lesy hrají železniční linky PID obsluhující železniční zastávku Praha-Klánovice, která se nachází na trati č. 011 Praha – Kolín. Stanice je v současnosti obsluhována dvěma příměstskými železničními linkami S1 a S7. Linka S1 je vedena v trase Kolín – Praha-Masarykovo nádraží a je celodenně a celotýdenně provozována v intervalu 30 minut. Linka S7 je vedena v trase Beroun – Praha hl. n. (– Český Brod). Úsek Praha hl. n. – Český Brod linka obsluhuje pouze ve špičkách pracovních dnů v intervalu 30 minut. To znamená, že v období ranní špičky je zastávka Praha-Klánovice obsluhována čtyřmi spoji za hodinu v jednom směru. Obsazenost vlakových spojů linek S1 a S7 PID je však značná. Klíčové spoje v ranní špičce dosahují průměrných hodnot

obsazenosti i přes 100 %. Další rozvoj železniční dopravy, zkvalitnění dopravní obslužnosti Újezdu nad Lesy železniční dopravou a další žádoucí zvýšení podílu železniční dopravy na dělbě přepravní práce cest vycházejících z Újezdu tak narazil na kapacitní limity spojů a infrastruktury. Kapacita tříkolejné elektrifikované tratě č. 011 je vlivem souběhu intenzivní příměstské a dálkové osobní dopravy i nákladní dopravy vyčerpaná [23]. Průměrný počet přepravených osob [16] je patrný z grafu v Obr. 11 Kapacitu souprav obsluhujících jednotlivé spoje již také není možné rozšiřovat. Spoje jsou již nyní obsluhovány dvoupatrovými elektrickými jednotkami řady 471 ve dvojité trakci, přičemž další prodlužování souprav není možné s ohledem na délku nástupišť v ostatních stanicích a zastávkách linek S1 a S7.



Obr. 11: Počet přepravených osob linkami PID na trati 011 v průběhu posledních let

Doprava v klidu

Doprava v klidu se v současné době řadí mezi nejvíce problémové oblasti městského inženýrství nejen v Újezdu nad Lesy, ale na území celé České republiky. Spolu se zvyšující se automobilizací a motorizací stoupají i prostorové nároky na parkování automobilů na komunikační síti městské části. Uliční síť na jejím území bývá lokálně silně zatížena dopravou v klidu. Často lze narazit na nelegálně parkující nebo dlouhodobě odstavená vozidla.

Nelegálně zaparkovaná či odstavená vozidla se často nachází v zeleni, v křižovatkách či v místech, kde nezůstává minimální průjezdní profil požadovaný zákonem. Negativním dopadem nelegálně parkujících vozidel je jejich vliv na dopravně-bezpečnostní situaci na navazujících přechodech pro chodce či v přilehlých křižovatkách. Vyvolaným problémem je pak často neprůjezdnost ulic pro složky Integrovaného záchranného systému, což může mít často až fatální následky.

Tab. 1: Hlavní údaje o počtu obyvatel a stupních motorizace a automobilizace v Praze a ČR

	Praha	ČR	Praha/ČR [%]
Rozloha [km ²]	496	78 870	0,6
Počet obyvatel [mil.]	1,357	10,828	12,6
Počet motor. vozidel [tis.]	1 258	8 668	14,5
z toho osobní automobily [tis.]	1 004	6 389	15,7
Stupeň motorizace			
motorových vozidel na 1 000 obyvatel	927	801	–
počet obyvatel na 1 motorové vozidlo	1,1	1,269	–
Stupeň automobilizace			
osobních automobilů na 1 000 obyvatel	739	590	–

počet obyvatel na 1 osobní automobil	1,4	1,7	–
--------------------------------------	-----	-----	---

V Praze dlouhodobě roste počet automobilů, která je nutné někde parkovat. Poptávka po parkování neustále stoupá a převyšuje počet parkovacích míst podél chodníků. Možnosti parkování jsou komplikované nejenom v centru města, ale šance zaparkovat se snižují už na okrajích města. Statistiky ukazují, že jen v domácnostech přibýlo v posledních deseti letech 74 tisíc nových aut a jejich celkový počet se zvýšil o 17 % [16].

Vybavenost domácností automobily je v Praze mnohem větší než ve Vídni, Drážďanech nebo Mnichově, což ve svém důsledku snižuje šance najít volné parkovací místo. V mnohých částech města není možné, a vlastně někdy ani žádoucí, vytvářet na veřejném prostranství stále nová parkovací místa, natož takovým tempem, jakým se navyšuje počet motorových vozidel. Praha vykazuje vysoký stupeň automobilizace. Na jeden osobní automobil v roce 2022 připadalo 1,4 obyvatele (tzn. 0,71 auta na obyvatele), viz Tab. 1. V případě motorových vozidel je tento poměr ještě vyrovnanější. Na jedno motorové vozidlo připadalo 1,1 obyvatele (tzn. 0,91 vozidla na obyvatele). Stupně motorizace a automobilizace za posledních osm desetiletí neustále narůstají [16]. V Praze je od roku 2020 je poměr motorových vozidel a obyvatel v podstatě vyrovnaný, viz Tab. 2. Průměrná obsazenost osobních automobilů je od roku 2010 stabilně 1,3 osoby na vozidlo.

Tab. 2: Vývoj stupňů motorizace a automobilizace od roku 1961

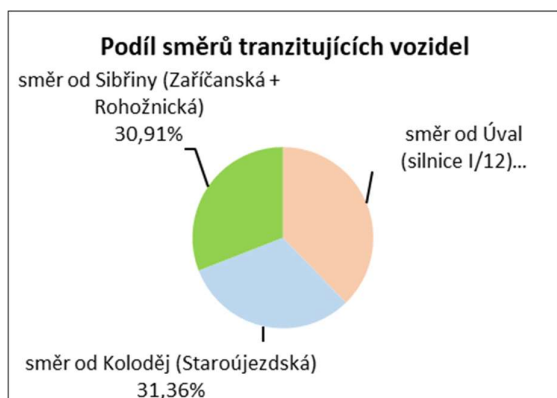
Rok	Praha				Česká republika (do roku 1971 Československo)			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace		Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4	97	10,4	21	47,1
1971	188	5,3	123	8,1	203	4,9	72	13,8
1981	310	3,2	241	4,2	335	3,0	182	5,5
1990	353	2,8	276	3,6	390	2,6	223	4,3
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2010	739	1,4	557	1,8	573	1,7	427	2,3
2020	870	1,1	693	1,4	770	1,3	570	1,8
2021	955	1,0	762	1,3	806	1,2	595	1,7
2022	927	1,1	739	1,4	801	1,2	590	1,7

Vzhledem k tomu, že stupeň automobilizace se stále zvyšuje a tím pádem se také zvyšuje poptávka po parkovacích stáních, je potřeba tam, kde je to možné, stavebními úpravami rozšířit (legalizovat) parkovací kapacity a současně motivovat obyvatele Újezdu nad Lesy, aby parkovali na svých pozemcích.

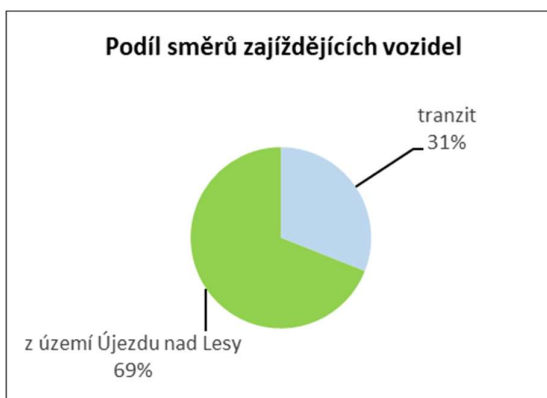
Praha 21 je městskou částí, která je pro mnoho lidí cílem jejich cesty autem. Řidiči zde často přestupují na linky PID, a proto je dostupnost a kapacita parkování pro osobní automobily důležitým tématem. Městská část nedisponuje žádným parkovištěm P+R a řidiči tudíž parkují na komunikacích, v zásadě zcela zaplňují kapacitu přilehlých komunikací a využívají také parkovacích ploch zejména u nákupních středisek. Typickými oblastmi takového parkování je parkoviště u prodejny Albert na Rohožníku, ale také u prodejny Penny v centru městské části, na komunikacích v okolí městského úřadu,

v celé délce ulice Staroklánovické nebo na obratišti u železniční zastávky, což vytváří mnohdy složité dopravní situace pro řidiče autobusů PID. Důležitým cílovým místem dopravy je také pošta s omezenými možnostmi parkování v jejím okolí.

Zásadní dopravní uzel se nachází v oblasti železniční zastávky Praha-Klánovice. V jejím okolí panuje zcela neutěšený stav parkování vozidel způsobující velmi problematický průjezd autobusů hromadné dopravy. Řešení této nevyhovující situace nabídne v současné době již projektovaná rekonstrukce komunikace Staroklánovická a dále projekt parkování P+R podél kolejí na jižní straně újezdské straně zastávky. Tímto způsobem by v okolí železniční zastávky měla vzniknout parkovací místa, která zde umožní řádně zaparkovat vozidla individuální dopravy a pak pokračovat dále ve směru do centra bez zatížení již tak přetížených újezdských komunikací.



Obr. 12: Podíl zdrojů dopravy vozidel zajiřďějících k železniční zastávce Praha-Klánovice v režimu P+R či K+R ze strany Újezdu nad Lesy



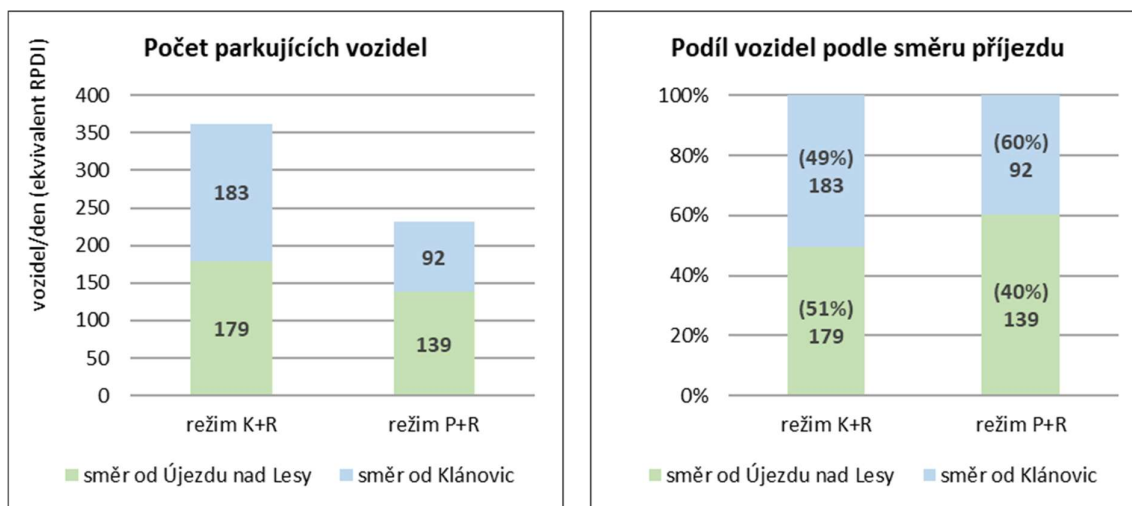
Obr. 13: Podíl směrů tranzitujících přes Újezd nad Lesy k železniční zastávce Praha-Klánovice (celkem P+R a K+R)

Směrový průzkum provedený v prvním pololetí roku 2022 poskytl podklady pro analýzu počtu vozidel směřujících do oblasti kolem železniční zastávky Praha-Klánovice [13]. Umístění příslušných měřených profilů poskytlo vhodná data pro rozbor stavu⁴ v oblasti kolem železniční zastávky Praha-Klánovice, které je využíváno pro parkování vozidel v režimu P+R i zajiřďění vozidel v režimu K+R. Výsledkem rozboru byly tyto závěry:

- Do oblasti u železniční zastávky zajiřďí ze strany Újezdu nad Lesy okolo 300 vozidel za den.
 - Přibližně dvě třetiny z nich jsou vozidla z okolních sídel a zhruba jedna třetina jsou vozidla, která svoji cestu začala na území Újezdu nad Lesy, což představuje kolem 90 vozidel za den, viz Obr. 12.

⁴ Byla zvolena tato metodika vyhodnocení: (i) Jako zajiřďějící k železniční zastávce v režimu K+R byla identifikována vozidla, která do oblasti přijela od Klánovic či od Újezdu nad Lesy a do 25 minut se z oblasti vrátila zpět, a dále vozidla, která projela mezi příslušnými měřenými profily se zdržením nad 3 minuty oproti obvyklé době průjezdu. (ii) Jako parkující v okolí železniční zastávky v režimu P+R byla identifikována vozidla, která v dané lokalitě zůstávala dobu delší než rozhodnou dobu pro identifikaci režimu K+R. (iii) Byly samostatně sledovány počty vozidel jedoucích od Újezdu nad Lesy i od Klánovic.

- Z okolních sídel míří vozidla k železniční zastávce zejména ze směrů od Úval, Sibřiny a Koloděj. Sice převažuje směr od Úval, ale procentuální podíly těchto tří směrů jsou vcelku vyrovnané, viz Obr. 13.
- Pro parkování v režimu P+R využívá danou oblast přibližně 140 vozidel za den, která se do oblasti dostanou ze strany Újezdu nad Lesy (jedná se o místní vazby nebo tranzit přes Újezd), viz Obr. 14.



Obr. 14: Počet vozidel parkujících v režimu P+R a „projíždějících“ v režimu K+R v oblasti železniční zastávky Praha-Klánovice (ekvivalent RPDI)

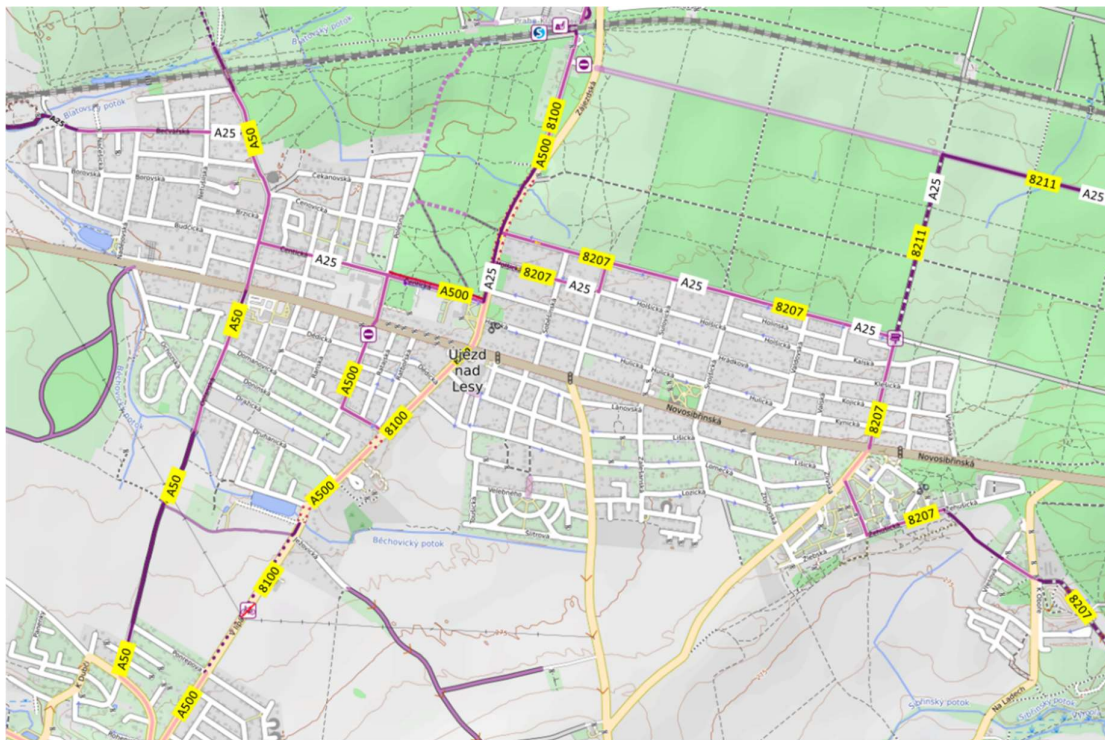
Do budoucna se pak jeví jako zcela koncepční a holistické řešení vybudovat v oblasti železniční zastávky Praha-Klánovice dopravní terminál, který by podpořil multimodální dopravní chování a umožňoval cestujícím měnit typ dopravy mezi hromadnými a individuálními prostředky a návazně využívat pro cestování příměstské vlaky.

Cyklistická doprava

Újezd nad Lesy má vzhledem k reliéfu terénu, struktuře sídla a umístění cílů vysoký potenciál pro využívání cyklistické dopravy [13]. Tento potenciál není zcela využit, a to zejména vlivem nedostatečně kvalitních podmínek pro pohyb cyklistů na straně infrastruktury. Silniční síť v městské části je díky její rozlehlosti kilometrově značně rozsáhlá, ale bohužel historicky dlouhodobě zanedbávaná. Současný stav také negativně ovlivnilo provedení úpravy provozu na pozemních komunikacích podle Dopravního generelu [25]. Územím Újezdu nad Lesy vedou cyklotrasy A25 (nadřazená), A50 (páteřní), A240, A500 a A505 (hlavní)⁵ a dále 8100 (okružní „Pražské kolo“), 8207 a 8211. Přímá a intuitivní

⁵ V březnu roku 2022 byl schválen usnesením č. 418 Rady hlavního města Prahy ze dne 7. 3. 2022 aktualizovaný Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy. Hlavními cíli aktualizace bylo rozšíření základní sítě pražských cyklotras, optimalizace vedení cyklotras a doplnění nadřazených tras systému celoměstských cyklotras. Trasy systému jsou číslovány A1-A599, přičemž nejsou využita všechna čísla a nově se dělí na tři kategorie: nadřazené (A1-A9) s nejvyššími požadavky na komfort a kvalitu cyklotrasy, páteřní (A10-A50) se zvýšenými požadavky na komfort a kvalitu cyklotrasy, a hlavní (A100-A599) se základními požadavky na komfort a kvalitu cyklotrasy.

prostupnost území pro cyklistickou dopravu je omezena vyznačením řady jednosměrek v síti místních obslužných komunikací, které však nejsou provedeny jako cykloobousměrky [28]. To se přímo dotýká i vedení vyznačených cyklotras, kdy orientační značení „navádí“ cyklistu do protisměru jednosměrky, v níž není legálně povolena jízda cyklistů v obou směrech, viz např. Obr. 16. Typicky úseky ulic Hodkovská (cyklotrasa A250) nebo Rápošovská (trasa A500). Rovněž některá logická přímá propojení, např. mezi ulicemi Hodkovská a Polesná, mezi sídlištěm Rohožník a ulicí Všenská nebo mezi sídlištěm Rohožník (okolí Rákosníčkova hřiště) a Květnicí či Sibřinou nejsou provedena s odpovídající cyklistickou infrastrukturou. Prostupnost území pro cyklistickou dopravu je do určité míry omezena i nevhodnou podobou průtahu silnice I/12, a to zejména nedostatečně vytvořených podmínek pro příčné překonávání ulic Novosibírská a Starokolínská cyklisty.



Obr. 15: Cyklotrasy a cyklostezky vedené územím městské části

Labyrint jednosměrek de facto svým uspořádáním vytváří podmínky pro vědomé porušování dopravních předpisů a jízdu cyklistů v protisměru. Značené cyklistické trasy ani v oficiálních cyklistických mapách (např. [8] nebo [9]) mnohdy neodpovídají skutečnému spleťtému a pro cyklisty nepřirozenému vedení směrnosti ulic.



Obr. 16: Labyrint jednosměrek vytváří podmínky pro vědomé porušování dopravních předpisů

Mezi hlavní cíle cyklistů a cyklistické dopravy lze v území městské části zařadit tato často navštěvovaná místa a objekty:

- Centrum Blatov: prodejna Penny a další prodejny v jejím okolí, lékárna, lékaři
- Česká pošta
- Prodejna Lidl a centrum Level
- Knihovna
- Mateřské školy
- Sídliště Rohožník: poliklinika, lékárna, prodejna Albert
- Úřad městské části, Policie ČR, škola a školka a multifunkční hřiště
- Sportoviště (fotbal a tenis)
- Železniční zastávka Praha-Klánovice

Pěší doprava

Pěší doprava je vždy počáteční a koncovou fází všech vykonaných cest. Je nejpřirozenějším prostředkem k přemísťování. Z tohoto důvodu je třeba na území městské části chránit a vylepšovat podmínky pro pěší chůzi. Tento druh dopravy významně přispívá k udržitelnosti dopravního systému, úsporám energie, zlepšení zdravotního stavu obyvatel a k ekonomickému rozvoji. Právě chodci však musí často využívat nedostatečně kvalitní infrastrukturu, která není bezpečná, atraktivní a ani pohodlná. Na mnoha místech vytváří komunikace tvořící hlavní uliční skelet (např. stávající silnice I/12, ulice Staroklánovická, Staroújezdská a Zaříčanská) liniovou bariéru s vysokou intenzitou dopravy, přes které nejsou optimálně řešeny přechody pro chodce či místa pro přecházení.

Cílovým stavem pro pěší by měla být atraktivní, bezpečná, kvalitní, komfortní, spojitá a bezbariérová pěší infrastruktura. Z tohoto důvodu je potřeba aktivně připravovat a realizovat projekty bezpečných pěších tras napříč územím městské části. Vzhledem k tomu, že se připravuje stavba přeložky silnice I/12, je nezbytně nutné se zaměřit na realizaci dostatečně širokých chodníků a přechodů pro chodce přes komunikace, které se stanou přivaděči k přeložce I/12, což se týká zejména ulic Zaříčanská nebo Staroújezdská.

Problémem je špatný technický stav chodníků na mnoha místech, jejich neodpovídající šířka nebo úplná absence. Chodníky nejsou i přes dílčí opravy provedené v minulých letech obecně v dobrém stavu. Lze poukázat na špatný stav dopravně vytižených chodníků podél hlavního tahu ve Starokolínské a Novosibířské. Další chodníky vedou zejména podél tranzitních komunikací (Staroújezdská, Staroklánovická, Zaříčanská, Staroklánovická, Rohožnická) a pak také v nově vybudovaných částech Újezdu ve druhé polovině devadesátých let a později. Zásadní problém panuje zejména v oblastech původní zástavby, kde chodníky nebyly vybudovány zcela a v některých místech bude vzhledem k šířkovým poměrům složité nějakou infrastrukturu pro pěší vůbec vytvořit. Pěší provoz se ve vedlejších ulicích odehrává hlavně po stávajících cestách, které chodci sdílejí společně s automobilisty a cyklisty.

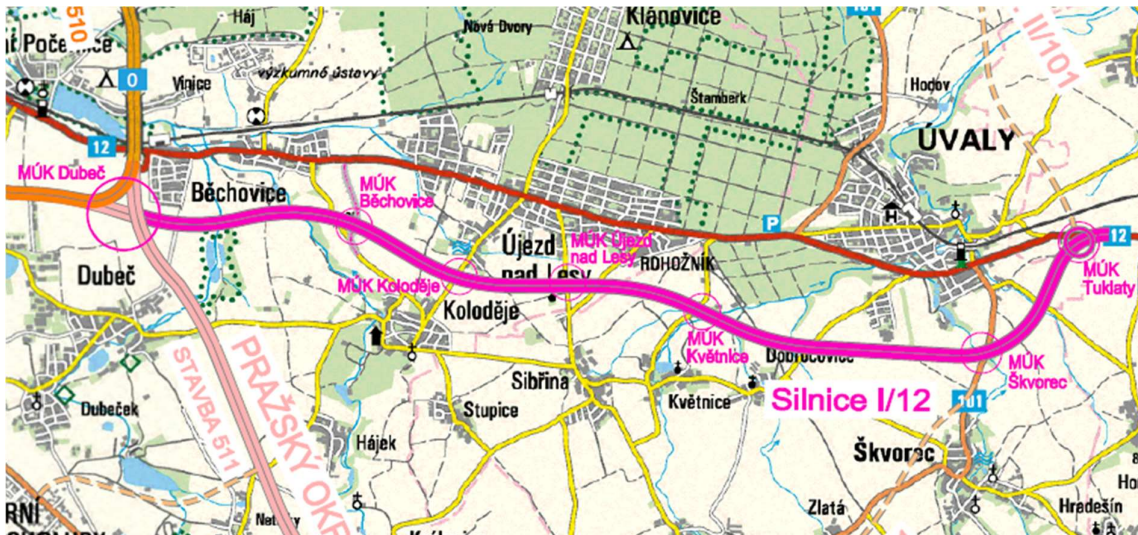
Přechody pro chodce jsou rozmístěny po cca 250metrových úsecích s výjimkou úseku mezi Soběšínskou a hlavní křižovatkou. Zde je plánováno vybudovat přechod u Zeleného domu. Velkým nedostatkem je chybějící přechod v oblasti Blatova kolem ulice Ochozská.



Obr. 17: Přechody pro chodce a místa pro přecházení na hlavní síti komunikací [13]

Přeložka I/12

Újezdem nad Lesy prochází silnice I/12, což je komunikace I. třídy v trase Praha-Běchovice – Újezd nad Lesy – Úvaly – Kolín s délkou je 34,589 km. Jedná se o páteřní komunikaci protínající Újezd nad Lesy z východu na západ, která přivádí dopravu ze Středočeského kraje a zavádí dopravu do intravilánu Újezdu. Silnice I/12 je v systému komunikací hl. m. Prahy důležitou radiální komunikací s regionálním i nadregionálním významem. Spojuje Prahu s východní částí přípražského regionu. Ve svém pokračování se v Kolíně napojuje na silnici I/38, propojující východní část Středočeského kraje od dálnice D10 (E65) přes Nymburk, dálnici D11 (E67), Kolín až po Kutnou Horu a Čáslav [20]. V úseku Praha – Úvaly je plánována přeložka vedená mimo zastavěné části v prostorově náročnějším čtyřpruhovém, směrově děleném příčném uspořádání. Přeložka umožní přeměnu stávající silnice I/12 na komunikaci nižší třídy s možností zklidnění dopravy a změny navazující infrastruktury. Odstraní zdlouhavý průjezd městskými částmi Praha-Běchovice, Újezd nad Lesy a městem Úvaly. Zároveň dojde k odklonění veškeré tranzitní, meziměstské a příměstské dopravy na novou kapacitní komunikaci.



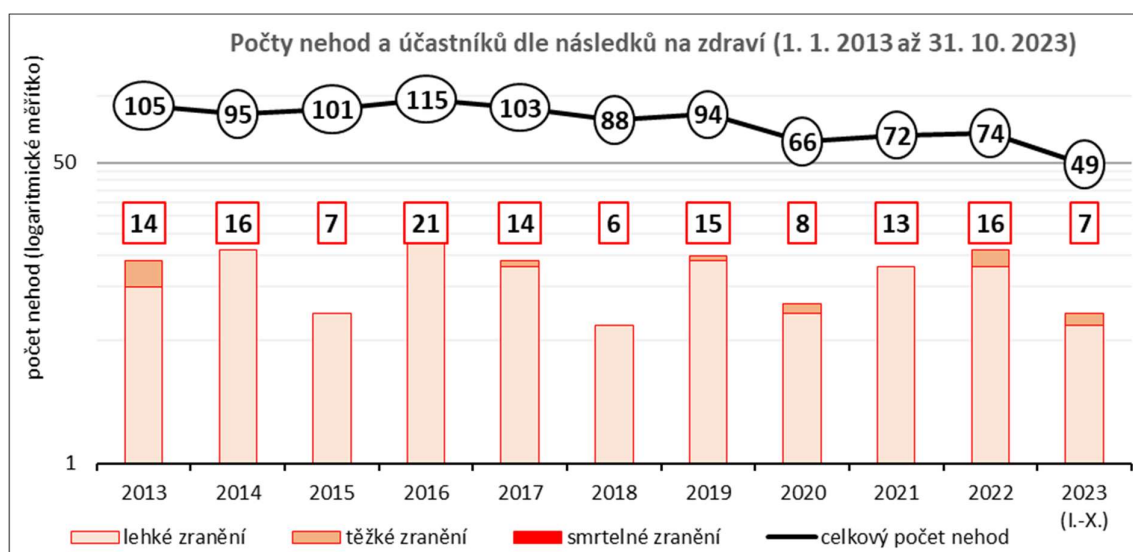
Obr. 18: Část situačního výkresu širších vztahů se zákresem jednotlivých MÚK [7]

Projekt přeložky je v současné době ve fázi pravomocného územního rozhodnutí. Realizace přeložky by měla vyřešit problematická místa na současné silnici I/12 a zároveň zklidnit dopravu v intravilánu Újezdu. Vedení městské části se v roce 2018 intenzivně zasadilo o vyřešení zásadních kritických míst, která nebyla původním projektem řešena. A nadále ve svém úsilí po celou dobu pokračuje a usiluje, aby skutečně stavbou provedeny tyto součásti:

- Vybudování MÚK Květnice v plné funkčnosti tak, aby vozidla přijíždějící z okolních obcí najížděla na přeložku I/12 právě na této křižovatce a doprava nebyla přivedena dále do naší městské části. Dalším nájezdem je totiž MÚK Újezd nad Lesy situovaný na Zaříčanské v oblasti zhruba mezi hřbitovem s mateřskou školkou v Sibřině.
- Vybudování dodatečného ochranného valu v lokalitě jižně od Újezdu nad Lesy mezi ulicemi Zaříčanská a Staroujezdská. Tento val umožní lepší kvalitu bydlení obyvatel této oblasti. V původním projektu nebyl tento požadavek obsažen. Nyní se stane součástí změn projektu.
- Vybudování pěšího přemostění přes přeložku I/12 v oblasti ulice Rohožnická. Ani tato zásadní věc nebyla projektem před rokem 2018 řešena. Nové vedení radnice vzešlé po roce 2018 toto přemostění požadovalo jako zásadní. Nyní je již součástí projektu. Přemostění I/12 je navíc rozšířeno o 4,8 m mostové konstrukce, což je již dostatečná šířka umožňující tudy vést chodník pro pěší v kombinaci s cyklostezkou.

Nehodovost

V rámci analýzy bezpečnosti dopravy na komunikační síti městské části byly zpracovány a statisticky vyhodnoceny přehled všech dopravních nehod a přehled podle způsobu dopravy. Přehledy o dopravních nehodách byly získány z geografického informačního systému, který přebírá data od Policie ČR. Policie ČR eviduje dopravní nehody na pozemních komunikacích, které jí ze zákona přísluší vyšetřovat. Od roku 2009 nebylo nutné přivolat Policii ČR k dopravní nehodě se škodou do 100 tis. Kč a bez zranění účastníků. Uváděné následky na zdraví jsou ze stavu do 24 hodin po nehodě.



Obr. 19: Počty nehod v území městské části

Během období od ledna 2013 do konce října 2023 bylo v území Újezdu nad Lesy zaznamenáno celkem 962 dopravních nehod [16], z nichž:

- 1 nehoda skončila smrtí 1 osoby,
- 12 nehod skončilo těžkým zraněním 12 osob,
- 103 nehod skončilo lehkým zraněním 124 osob,
- 846 nehod skončilo bez zranění.

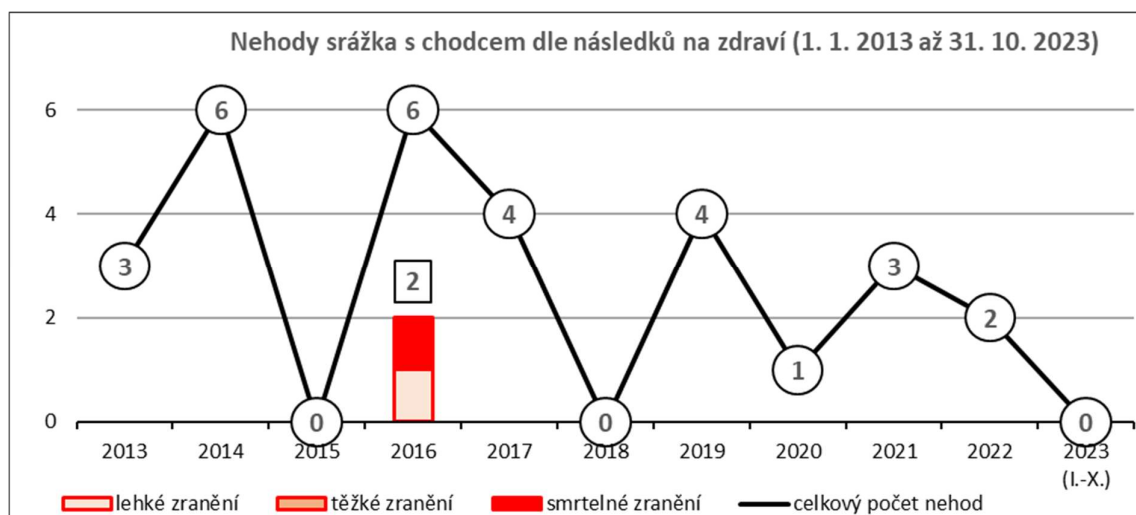
Ze srovnání počtu dopravních nehod a jejich následků na celém území Újezdu nad Lesy a na hlavní komunikační síti (ulice Starokolínská, Novosibírská, Zaříčanská, Staroklánovická a Staroújezdská) vyplývá, že 69 % všech nehod se stalo na hlavních komunikacích. Tam došlo ke všem nehodám se smrtelným nebo těžkým zraněním a naprosté většině (82 %) nehod s lehkým zraněním.



Obr. 20: Místa všech dopravních nehod v území městské části za sledované období

Během období od ledna 2013 do konce října 2023 bylo na území Újezdu nad Lesy zaznamenáno celkem 29 dopravních nehod s účastí chodců [17], z nichž:

- 1 nehoda skončila smrtí 1 osoby,
- 1 nehoda skončila lehkým zraněním 1 osoby,
- 27 nehod skončilo bez zranění.



Obr. 21: Počty nehod druh (p6) srážka s chodcem v území městské části



Obr. 22: Místa dopravních nehod s účastí chodců v území městské části za sledované období

Hlavní problémová místa z hlediska dopravy

Riziková a úzká místa na komunikační síti Újezdu nad Lesy jsou definována zejména mírou konfliktů na těchto místech mezi jednotlivými účastníky silničního provozu a jednotlivých dopravních proudů navzájem, propustností jednotlivých úseků silnic, propustností křižovatek a kolizních uzlů, stavebním stavem komunikací (únosnost, průjezdní profil šířkový, průjezdní profil výškový), technickým stavem komunikací apod. Díky těmto atributům lze na komunikační síti najít velké množství rizikových, problémových nebo úzkých míst. Mezi taková místa nikoli však výlučně patří např:

- Hlavní křižovatka. V současném stavu díky asymetrii ramen je obtížný průjezd, spousta řidičů neumí projet křižovatkou. Určitým řešením by mohl být odbočovací pruh. Zásadnější řešení nastane až s přeložkou I/12.

- Křižovatka Novosibřinská x Zaříčanská, kterou proudí doprava z Rohožníku a sídel ve Středočeském kraji a jejíž kapacita není dostatečná. Řešením by mohla být optimalizace nastavení světelného signalizačního zařízení, a to i ve vazbě na křižovatku u Lidlu
- Ulice u základní školy (Polesná, Čentická) a mateřské školy (Čentická, Lišická), v nichž provoz vytvářejí obyvatelé městské části. Zvýšený provoz zde nastává však jenom 20 minut během ranní špičky. Je potřebné apelovat zejména na vzájemný respekt účastníků dopravy.
- Zcela nevyhovující podoba průtahu I/12 (ulic Novosibřinská a Starokolínská), která neodpovídá charakteru městské ulice. Stavebně-technický stav průtahu není optimální. V nevyhovujícím stavu jsou chodníky a pěší vazby podél průtahu. Příčné pěší a cyklistické vazby často nejsou provedeny vůbec, nebo jejich stav nevyhovuje současným požadavkům. Podoba průtahu potlačuje potenciál ekonomické a pobytové funkce ulic v této urbanistické ose sídla a do určité míry tvoří bariéru v území.
- Nevyhovující nájezdy z vedlejších ulic na hlavní komunikaci. Typicky se to týká ulic Pilovská, Valská nebo Novosibřinská. Tento stav se vyřeší až se snížením nivelety, která se bude někde snižovat až o 1,4 m.
- Nebezpečné překračování nejvyšší dovolené rychlosti na hlavních tazích, tzn. převážně v ulicích Staroklánovické, Zaříčanské, Staroujezdské a navazující ulici V Lipách.
- Nadměrné užívání svislých dopravních značek v některých úsecích komunikační sítě, kdy některé úseky komunikací v rámci Újezdu vykazují známky nadměrného užívání svislých dopravních značek v rozporu se základními zásadami užití dopravního značení [27], jimiž jsou hlavně účelnost⁶, srozumitelnost⁷ a výstižnost⁸.
- Systém jednosměrných komunikací v části sítě místních obslužných komunikací, zavedený v minulosti podle Dopravního generelu spíše přináší snížení prostupnosti území pro cyklistickou dopravu a zbytečné najíždění delší vzdálenosti zdrojové či cílové automobilové dopravy.
- Cyklotrasy jsou často orientačním značením pro cyklisty vyznačeny obousměrně v komunikacích, které jsou jednosměrné (neprovedené cykloobousměrky).
- Na komunikacích tvořících hlavní komunikační skelet Újezdu nad Lesy nejsou vytvořeny adekvátní podmínky pro provoz cyklistů. V ulicích Novosibřinská a Starokolínská, které jsou zatíženy vysokými intenzitami silniční dopravy, chybí alespoň vytvoření základních podmínek pro pohyb zkušených cyklistů preferujících rychlost a přímost trasy, zároveň jsou nedostatečně řešeny podmínky pro cyklistické vazby příčně přes průtah silnice I/12. V ulici Staroujezdská

⁶ Značky se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu nebo jiný důležitý veřejný zájem. Je žádoucí volit dopravní značení s užitím optimálního a pokud možno co nejmenšího počtu značek. Nadbytečné užívání značek snižuje vážnost dopravního značení.

⁷ Dopravní značení musí být pro účastníky provozu zcela srozumitelné, výstižné, jednoznačné, úplné a intuitivní.

⁸ Dopravní značení musí poskytovat co nejvíce potřebných informací a musí vystihovat skutečnou situaci označeného místa. Přitom je nutno respektovat zásadu, že značek se musí užívat jen v nezbytném rozsahu.

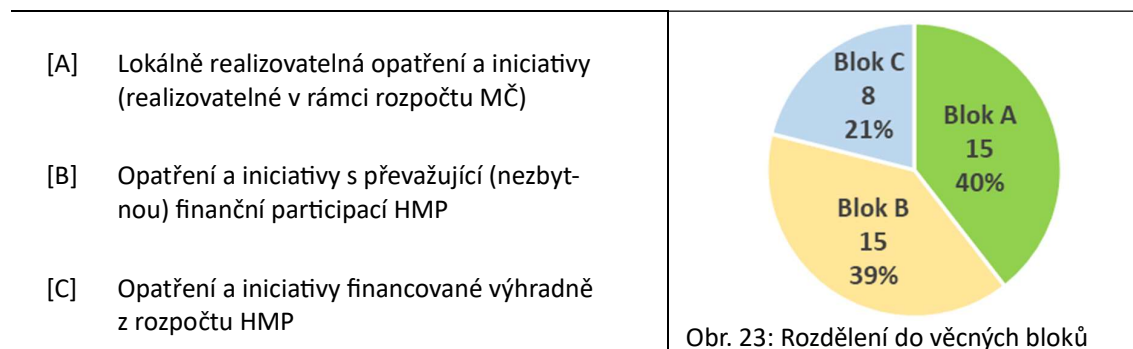
není provedeno souvislé vyznačení integračních opatření pro pohyb cyklistů v hlavním dopravním prostoru (ve vozovce). V ulicích Zaříčanská a Rohožnická nejsou provedeny integrační opatření pro pohyb cyklistů v hlavním dopravním prostoru (ve vozovce).

- U řady cílů dopravy v území buď chybí možnost parkování jízdních kol v uličním prostoru, nebo je kapacita cyklistických stojanů nedostatečná.

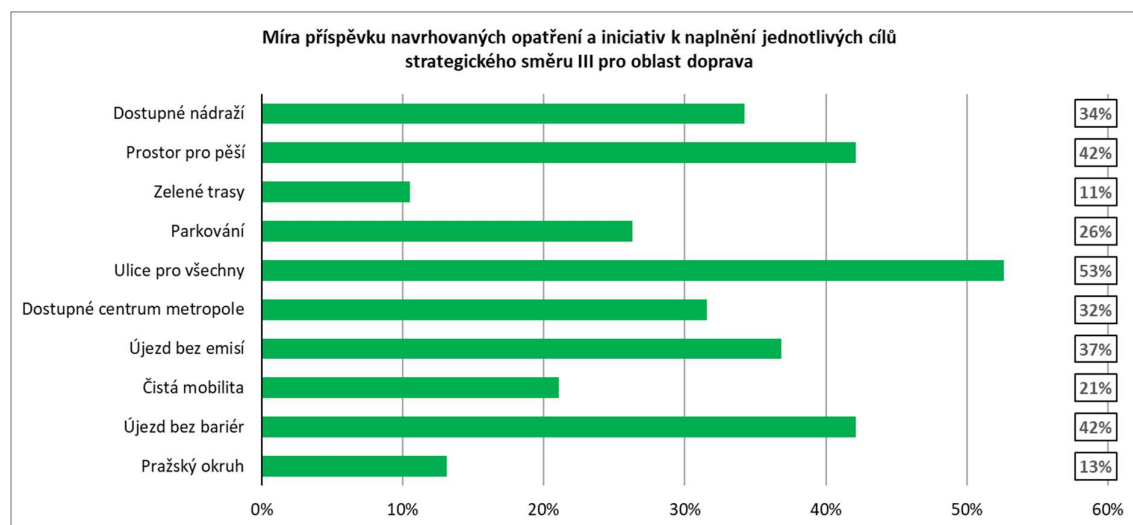
3 Navrhovaná opatření a iniciativy

Koncepce přichází celkem se 38 navrhovanými opatřeními a iniciativami, které mají za cíl buďto definovat strategický záměr a vytýčit směr řešení, nebo jsou v případě potřeby do bližšího detailu a popisují konkrétnější návrhy opatření blízkých realizací. Navrhovaná opatření a iniciativy tak spolu představují soubor témat, obsahových cílů a záměrů a přístup k jejich naplnění a realizaci, která chce městská část v oblasti dopravy řešit.

Opatření a iniciativy jsou uspořádány do tří věcných bloků, přičemž rozdělení do jednotlivých bloků je patrné z grafu v Obr. 23.



Opatření jsou konkrétní projekty nebo činnosti se zřetelně ohraničeným výsledkem. Iniciativy popisují záměry, o které chce městská část, často ve spojení či za koordinace s dalšími dotčenými subjekty, usilovat. Opatření a iniciativy jsou důsledně navázány na cíle strategického směru III pro oblast doprava dle Strategického plánu rozvoje MČ Praha 21 (2023-2033). Jejich návaznosti ukazuje graf⁹ v Obr. 24.



Obr. 24: Míra příspěvku opatření a iniciativ k naplnění jednotlivých cílů směru III doprava

⁹ Graf ukazuje, jaká část navrhovaných opatření a iniciativ směřuje ke splnění určitého strategického cíle. Např. k naplnění cíle *Dostupné nádraží* přispívá celkem 34 % navrhovaných opatření a iniciativ.

Tab. 3: Plán navrhovaných realizačních opatření a iniciativ

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl										Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
(A) Lokálně realizovatelná opatření a iniciativy (realizovatelné v rámci rozpočtu MČ)																
■			A.1	O	Studie proveditelnosti kruhového objezdu (stavebních úprav) na hlavní křižovatce					■	■					Zpracovat studii proveditelnosti kruhového objezdu na hlavní křižovatce a identifikovat možnosti vhodného a realizovatelného způsobu zefektivnění průjezdu hlavní křižovatkou (tzn. odstranění stojících odbočujících vozidel v křižovatce), snížení možných kolizních situací (skoronehod) a zefektivnění průjezdu MHD. Je účelné využít projekt rekonstrukce křižovatky (řadicí pruhy), který byl již dříve rozpracovaný TSK a který byl zastaven vzhledem k majetkovprávním vztahům vůči pozemkům pod křižovatkou. Cílem opatření je zpracovat studii možných úprav hlavní křižovatky. [Pozn.: Souvisí s opatřením B.8 (Zkapacitnění hlavní křižovatky), který vyžaduje finanční participaci MHMP.]
■			A.2	O	Zrcadla na nepřehledných místech na základě analýzy rozhledových poměrů					■				■		Ve vytipovaných kritických nepřehledných místech na základě předchozí analýzy rozhledových poměrů instalovat zrcadla pro zvýšení bezpečnosti chodců, cyklistů, chodců (hlavně dětí, maminek s kočárky), ale také vozidel. Cílem opatření je zlepšit situaci zejména v místech, kde nejdou vybudovat chodníky buď vůbec vzhledem k uspořádání komunikace, nebo v dohledném horizontu s ohledem na investiční možnosti zajištění rekonstrukcí.

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl										Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
■			A.3	O	Vodorovné dopravní značení ve vytipovaných místech						■				■	Realizovat ve vytipovaných místech vodorovné dopravní značení. Cílem opatření je pomocí technických opatření, které jsou proveditelné a nevyžadují předchozí rekonstrukci komunikací, zvýšit bezpečnost v místech, kde dochází ke kolizním situacím (skoronehodám) formou zdůraznění obecně platné úpravy. Např. se jedná o lokality Pilovská / Čentická, Čentická / Polesná, Budčická / Nadějovská.
■			A.4	O	Prověření potřeby dalších přechodů		■				■				■	Analyzovat poptávku po přecházení při respektování existujících pěších příčných vztahů. Provéřit potřeby a možnosti realizovat vhodné typy opatření s ohledem na velikost poptávky a funkční skupiny komunikací. Účelem je umožnit chodcům a cyklistům bezpečně a bezbariérově překonávat hlavní komunikace. Cílem opatření je vytvořit přehled stávajících přechodů a míst pro přecházení, vyhodnotit jejich parametry a dále provést analýzu poptávky po přecházení v místech příčných pěších vazeb spolu s vyhodnocením možností zřídit přechod či místo přecházení.
■			A.5	O	Zlepšení dopravní situace u základní školy						■	■			■	Vyhodnotit data získaná dotazníkovým šetřením, dopravním průzkumem a další relevantní informace a podněty. Cílem opatření je připravit návrh zlepšujících opatření celkové dopravní situace kolem základní školy jako podklad pro jejich následnou realizaci.

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl										Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
■			A.6	O	Úprava křižovatky Polesná x Čentická		■				■				■	Prověřit realizovatelnost vhodných technických úprav křižovatky Polesná x Čentická formou studie či projektu za účelem zvýšení bezpečnosti pohybu u škol v tomto vysoce exponovaném dopravním průsečíku a také zlepšit současný stav, kdy někteří řidiči projíždějí křižovatkou nepřiměřenou rychlostí nebo ignorují pravidlo přednosti zprava. Může se jednat např. o vybudování miniokružní křižovatky s pojížděným středem nebo realizaci jiných proveditelných stavebních úprav, které možné realizovat v tomto místě. Cílem opatření je prověřit formou studie či projektu možnosti realizovat technické úpravy křižovatky Polesná x Čentická.
■			A.7	O	Oprava chodníků		■				■	■			■	Projektově připravit a následně realizovat opravy chodníků s ohledem na investiční možnosti jejich zajištění. Postupovat dle existujícího plánu vytipovaných prioritních komunikací v jednotlivých oblastech městské části. Záměrem je mimo jiné vytvořit takové podmínky pro chůzi po chodníku, aby se chodci nepohybovali po vozovce. Cílem opatření je připravit projekty oprav chodníků dle plánu vytipovaných prioritních komunikací.
■			A.8	O	Prořezy vegetace na nepřehledných místech		■								■	Pravidelně upozorňovat občany na nezbytnost prořezávat přerostlou vegetaci a zdůrazňovat povinnost starat se o přerostlou zeleň. Vyžadovat realizaci prořezu. Účelem je zajistit vhodné rozhledové podmínky a dostatečnou viditelnost dopravních značek zakrytých přerostlou vegetací pro všechny účastníky provozu – nejen řidiče, ale také chodce a cyklisty. Cílem opatření je pravidelně upozorňovat občanů na nezbytnost prořezu přerostlé vegetace, zdůrazňovat povinnosti se starat ze zeleň spolu s vyžadováním této povinnosti.

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl											Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
■			A.9	O	Analýza možností zřízení okamžitého a úsekového měření rychlosti						■						Zjištění možnosti zřízení okamžitého a úsekového měření rychlosti v městské části pro ovlivnění chování řidičů na hlavních komunikacích. Vytipovat vhodné lokality pro umístění. Zjistit podmínky provedení a provozování a následně postupovat podle jejich vyhodnocení směrem k realizaci. Cílem opatření je prověřit možnosti zřízení MOR či MÚR na vhodných místech.
■			A.10	O	Eliminace vizuálního smogu						■					■	Eliminovat vizuální smog způsobený přílišným množstvím svislých dopravních značek. Cílem opatření je snížit počet značek, celkově zpřehlednit dopravní značení a zvýšit jeho srozumitelnost pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích.
■			A.11	O	Studie rozvoje elektromobility			■	■								Provést studii rozvoje elektromobility a jejích možností v městské části. Přihlásit se k všeobecně akceptovaným trendům a využít nejrozsáhlejší investiční možnosti směřované do této oblasti. Zajistit podmínky v oblasti individuální dopravy. Přidruženým záměrem je rovněž podpořit zavedení elektrobusů či trolejbusů v rámci hromadné dopravy. Cílem opatření je zpracovat studii rozvoje elektromobility a jejích možností v městské části.

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl											Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
■			A.12	O	Monitorování dopravy v intravilánu					■	■						Průběžné sledovat vývoj dopravy v městské části a zjišťovat dopravně-inženýrská data jako základ pro další rozhodování ve vytipovaných oblastech. Pořídít vhodné technické prostředky. Účelem je monitorovat dopravu v intravilánu městské části, a to i v bočních komunikacích. Zjišťovat stav dopravní situace. Mít možnost nejen včas reagovat, ale také v předstihu usměrňovat. Při nenadálých situacích mít schopnost sledovat vytížení objízdných tras. Cílem opatření je pořídít vhodné technické prostředky pro monitorování dopravy, zpracovat seznam míst ke sledování dopravy a zjišťovat potřebná dopravně-inženýrská data.
■			A.13	I	Posílení personálního stavu Městské policie Praha 21						■	■					Usilovat o posílení personálního stavu strážníků přidělených k okrsku Praha 21 Záměrem iniciativy je usilovat o navýšení personálního stavu městské policie.
■			A.14	O	Metodika uličního prostoru		■			■	■				■		Zpracovat koncepční dokument s projektovými prvky pro návrh i rekonstrukce uliční sítě. Koncepční dokument požadavků a podmínek pro zadávání a zpracování projektových dokumentací nejen zjednoduší projektovou přípravu, ale také zefektivní její projednání a tím ji i zlevní. Navíc v jeho podobě městská část získá dále rozšiřovatelný soubor opatření a projekčních řešení uličního prostoru, která chce na svém území využívat. Cílem opatření je zpracovat <i>koncept ulice budoucnosti pro Újezd</i> s projektovými prvky pro návrh i rekonstrukce uliční sítě.

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl											Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
■			A.15	O	Náprava vad ve značení a vedení cyklistických tras		■		■								Revidovat informativní cyklistické značky na stávajících cyklotrasách. Zjistit případné vady značení a zajistit jejich nápravu. Uvést značení buď do souladu se směrností jednosměrek, kterými trasy vedou, nebo navrhnout změny vedení příslušných úseků cyklotras. Zvážení možností zavedení cykloobousměrek na vytipovaných úsecích ulic tam, kde je zavedení obousměrného provozu cyklistů možné, a po pečlivém zvážení souvisejících rizik a dopadů na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Cílem opatření je odstranit vady v současném značení cyklistických tras, jejich trasování a zlepšit situaci pro cyklodopravu dle možností místních poměrů příslušných komunikací.

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl											Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
(B) Opatření a iniciativy s převažující (nezbytnou) finanční participací HMP																	
■			B.1	I	Obratiště autobusů u železniční zastávky a na Rohožníku					■						■	Rekonstruovat obratiště autobusů u železniční zastávky a obratiště na Rohožníku za účelem posílení možnosti přepravní kapacity MHD a zefektivnění otáčení v těchto místech, a tím vytvořit možnost přidat další spoje. (Tzn. zvýšit atraktivitu MHD oproti automobilům.) Záměrem iniciativy je ve spolupráci s dotčenými subjekty projektově připravit rekonstrukce a následně je realizovat.
■			B.2	I	Rekonstrukce ulice Staroklánovická			■	■			■				■	Provést celkovou rekonstrukci Starokolínské včetně vybudování přiměřeného počtu parkovacích míst na vhodných místech. Jedná se o dlouhodobý projekt, jehož cílem je kompletní rekonstrukce Staroklánovické coby komunikace zajišťující dopravu směrem k železniční zastávce a od ní. Součástí je také zefektivnění systému parkování a zvýšení průjezdnosti oběma směry. Záměrem iniciativy je ve spolupráci s dotčenými subjekty usilovat o rekonstrukci ulic Starokolínské a Novosibřinská v linii stávající silnice I/12.
■			B.3	I	Pokračování cyklostezky směrem k železniční zastávce				■	■	■					■	Realizovat návaznost společné stezky pro chodce a cyklisty směrem až k železniční zastávce. Smyslem je dobudovat kompletní trasu, která bude schůdná a bezpečná pro pěší i cyklistickou dopravu. Záměrem iniciativy je ve spolupráci s dotčenými subjekty projektově připravit a následně realizovat dokončení společné stezky pro chodce a cyklisty až k železniční zastávce.

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl										Popis opatření či iniciativy	
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
	■		B.4	I	Dobudování spojení pro pěší a cyklo dopravu		■		■					■	■	■	Vytvořit další nová spojení – zejména na pro pěší a cyklistickou dopravu, a to dodatečná již ke stávající infrastruktuře. Znovu prověřit možnosti vybudovat koridor pro pěší a cyklisty napříč lesem přímo k železniční zastávce (původně označovaný jako <i>bulvár</i>) s ohledem na podmínky staveb na lesním pozemku a v ochranném pásmu lesa a majitelů dotčených pozemků. Záměrem iniciativy je zjistit možnosti vytvoření dalších spojení pro pěší a cyklisty vedoucích mimo hlavní komunikace a následně iniciovat potřebné přípravné kroky.
	■		B.5	I	Parkování u železniční zastávky			■	■	■		■				■	Zajistit přiměřenou možnost vhodného parkování u železniční zastávky vybudováním parkoviště P+R a případným zřízením přilehlých zón placeného parkování. Účelem je řešit neutěšený stav parkování vybudováním zhruba 70 parkovacích míst na parkovišti P+R podél železničních kolejí v návaznosti na řešení otočky autobusů u železniční zastávky. Snahou je řešit možnost parkování s preferencí občanů městské části. Záměrem iniciativy je ve spolupráci s dotčenými subjekty projektově připravit a následně realizovat parkoviště P+R u železniční zastávky.

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl										Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
■			B.6	O	Modernizace infrastruktury		■				■		■	■		Zahájit rekonstrukci ulice Hulická podle již dokončeného projektu, který představuje vzor pro rekonstrukci i dalších ulic, tzv. <i>koncept ulice budoucnosti pro Újezd</i> a bud mj. využít jako jeden ze vstupů pro opatření A.14 (Metodika uličního prostoru). Zpracovaný projekt rekonstrukce připouští obousměrný provoz na komunikaci, obsahuje chodník po jedné straně, zajišťuje dostatečný počet parkovacích míst, zklidnění dopravy je realizováno stavebními úpravami (nikoli dopravními značkami) a křižovatky jsou zvýšené a v neposlední řadě pamatuje na dostatek zeleně. Rekonstrukce je připravena a čeká se na finanční prostředky. Cílem opatření je provést rekonstrukci ulice Hulická podle již připravené projektové dokumentace.
■			B.7	I	Rekonstrukce bočních komunikací		■				■	■		■		Zajistit rekonstrukci dalších ulic v souladu se zpracovanou Metodikou uličního prostoru a v duchu konceptu ulice budoucnosti pro Újezd. Záměrem iniciativy je připravit pro rekonstrukci i další ulice dle existujícího plánu vytipovaných prioritních komunikací v jednotlivých oblastech městské části.
■			B.8	O	Zkapacitnění hlavní křižovatky					■					■	Provéřít možnosti úprav křižovatky Staroklánovická x Staroujezská / Novosibřinská. Účelem je zajistit vyšší kapacitu hlavní křižovatky. Provéřít možnosti úprav. Zjistit možnosti provázání se snížením nivelity hlavní komunikace (opatření C.2). Zohlednit též studii proveditelnosti kruhového objezdu (stavebních úprav) na hlavní křižovatce (opatření A.1). Cílem je upravit stávající uspořádání křižovatky ve smyslu zvýšení její přehlednosti a zvýšení průjezdnosti. Cílem opatření je prověřit možnosti provedení úprav hlavní křižovatky v provazbě na celkovou rekonstrukci a snížení nivelety ulic Starokolínská a Novosibřinská.

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl											Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
	■		B.9	I	Propojení cyklostezek s okolím				■				■	■	Dobudovat propojení cyklostezek v linii od Koloděj, přes Újezd nad Lesy do Běchovic a v linii od Sibřiny do Běchovic. Realizovat cyklostezku kolem Dubinského rybníka dle připravované projektové dokumentace Záměrem iniciativy je ve spolupráci se sousedními městskými částmi napojit již existující cyklostezku Oplanská na ní navazující trasy na širší okolí a tímto způsobem propojit sousední městské části.		
	■		B.10	I	Realizace přechodů pro chodce a míst pro přecházení		■				■			■	Realizovat přechody pro chodce nebo místa pro přecházení ve vytipovaných místech podle výsledků prověření potřeby dalších přechodů (které je výstupem opatření A.4). Záměrem iniciativy je ve spolupráci se správcí příslušných komunikací projektově a stavebně zajistit přecházení přes hlavní komunikace v potřebných místech, např. na Blatově, naproti stavebním STAKO nebo naproti Zelenému domu aj.		
	■		B.11	I	Vyhrazený jízdní pruh		■				■				Realizovat vyhrazený jízdní pruh pro autobusy a prostředky hromadné dopravy mezi Běchovicemi a Újezdem nad Lesy. Záměrem iniciativy je ve spolupráci s dotčenými subjekty zajistit vyšší průjezdnost pro autobusy a vozidla taxislužby a Integrovaného záchranného sboru.		
	■		B.12	I	Zachování pěších a cyklistických příčných vztahů přes přeložku I/12	■	■		■				■	■	Zachovat existující pěší a cyklistické příčné vztahy přes linii přeložky komunikace I/12 (zejména v liniích ulic Rohožnická či Ježovická). Záměrem iniciativy je neustále dohlížet na realizaci vyjednané změny projektu – přemostění pěší a cyklisty, které v původním projektu nebylo řešeno.		

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl											Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
	■		B.13	I	Elektromobilita			■	■				■		■	Podporovat zavedení ekologicky přívětivých prostředků do veřejné hromadné dopravy (elektrobusy, trolejbusy). Vyvážená kombinace prostředků pro rychlodobíjení v rychloobrátkových místech, jakými jsou je např. čerpací stanice nebo nákupní středisko, a dlouhodobé nabíjení na sídlištích, parkovištích nebo u železniční zastávky. Záměrem je mimo jiné umožnit obyvatelům městské části, pokud si pořídí elektromobil či elektrokolo, aby měli kde nabíjet po celém území městské části. Aby mohli svými prostředky dojet k železniční zastávce, zde je odložit a nechat dobíjet. A na zpáteční cestě je mít nabitě pro cestu domů. Záměrem iniciativy je zřídit vhodnou infrastrukturu pro dobíjení vozidel a elektrokol.	
	■		B.14	I	Příprava na změny směrů dopravy po realizaci přeložky I/12	■	■			■	■	■		■		Popsat a připravit se na změny dopravních vazeb v rámci městské části, které nastanou v návaznosti na realizaci přeložky I/12. Současné hlavní směry dopravy jsou dnes stabilizované a dostatečně popsané. Přeložka je však zásadním způsobem ovlivní a změní. Je potřeba se na tyto změny a jejich dopady dostatečně předem připravit. Záměrem iniciativy je připravit se na změny dopravních vazeb po realizaci přeložky I/12 a zvládnutí očekávatelných dopadů.	
	■		B.15	I	Sdílená kola			■	■						■	Zjistit poptávku po sdílených kolech a zájem jejich poskytovatelů nabízet tuto službu v území městské části (zejména sdílená kola v rámci PID). Záměrem iniciativy je zjistit poptávku po sdílených kolech a zájem poskytovatelů takovou službu nabízet v území městské části.	

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl										Popis opatření či iniciativy	
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
(C) Opatření a iniciativy financované výhradně z rozpočtu HMP																	
		■	C.1	I	Posílení MHD					■	■		■			■	Podporovat propojení přilehlých obcí. Usilovat o zvýšení počtu autobusových linek ze Středočeského kraje, čímž se potlačí určitý objem individuální automobilové dopravy do MČ. Záměrem iniciativy je usilovat o faktické zavedení linky 214 jakožto spojení s Květnicí a Sibřinou, které je zahrnuto v plánu rozvoje linek PID pro 2022-2032, a podporovat obdobná rozšíření VHD.
		■	C.2	I	Snížení nivelety Starokolínské/Novosibřinské	■	■				■	■				■	Usilovat o realizaci dlouhodobého projektu snížení nivelety Starokolínské a Novosibřinské, který má územní rozhodnutí. Jedná se o snížení až 1,4 m na hlavní komunikaci spolu s vybudováním dostatečného počtu parkovacích míst u komerčních prostor plus vybudování nových chodníků podél hlavní komunikace. Také dojde ke zlepšení nájezdu z přilehlých nemovitostí na hlavní komunikaci (zejména v zimních podmínkách). Záměrem iniciativy je usilovat o realizaci dlouhodobého projektu snížení nivelety Starokolínské a Novosibřinské.
		■	C.3	I	Vyhodnocování fungování světelné signalizace ve vazbě na nastavené priority		■				■						Vyhodnotit fungování světelné signalizace na křižovatkách ve spolupráci se správcí a provozovateli příslušných telematických zařízení. Dle zjištěných poznatků provádět hodnocení případně i opakovaně. Záměrem iniciativy je ve spolupráci s dotčenými subjekty ověřit, zda aktuálně realizovaný způsob a nastavení prioritizace VHD na hlavní křižovatce má smysl. Případně iniciovat přenastavení systému, aby se vytvořil lepší efekt.

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl											Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
		■	C.4	I	Úsekové měření rychlosti						■						Zajistit přípravu a instalaci prostředků pro měření rychlosti ve vytipovaných úsecích. Instalovat telematická zařízení a zajistit související technickou i organizační infrastrukturu na základě analýzy proveditelnosti. Záměrem iniciativy je ve spolupráci s dotčenými subjekty vytvořit podmínky vyššího dodržování nejvyšší povolené rychlosti na hlavních komunikacích nejen při průjezdu městskou částí, ale i na jejím příjezdu do obce, zvýšení bezpečnosti při přecházení.
		■	C.5	I	Realizace I/12- odsun tranzitní dopravy mimo intravilán	■				■							Sledovat stav přípravných prací realizace přeložky komunikace I/12, která znamená odsun tranzitní dopravy mimo intravilán městské části. Přípravné práce jsou již v běhu a aktuálně plánovaný termín uvedení do provozu je 2027. Záměrem iniciativy je průběžně dohlížet, aby bylo dodrženo faktické provedení připomínek městské části uplatněných k projektové dokumentaci.
		■	C.6	I	Dopravní terminál na železniční zastávce		■	■	■			■				■	■ Podporovat vyšší kapacitu stávajícího železničního koridoru pro osobní dopravu v návaznosti na plánovanou výstavbu vysokorychlostní trati. Iniciovat a podpořit vybudování terminálu VHD a cykloterminálu pro snazší přestup mezi různými formami dopravy, zvýšení kapacity a zlepšení podmínek přestupu. Rovněž podporovat vytváření nových autobusových linek v rámci působení na přepravce a organizátory dopravy. Záměrem iniciativy je spolupracovat s příslušnými subjekty na vytvoření moderního kapacitního řešení železniční zastávky s napojením na ostatní typy dopravy.

Blok			#	T y p	Název opatření či iniciativy	Vazba na strategický cíl											Popis opatření či iniciativy
A	B	C				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
		■	C.7	I	Cyklistické spojení na vlak a navazující infrastruktura			■	■							■	Vyvářet podmínky lepšího cyklistického spojení na vlak a zajištění související infrastruktury pro motivaci vyššího používání tohoto způsobu dopravy zejména během období vhodných klimatických podmínek. Analyzovat možnosti zajištění bezpečného a kapacitního uložení kol (např. cykloboxy, cyklověž, úschova kol, cyklotermínál) a podpořit jejich následnou realizace s ohledem na možnosti jejich provedení v ochranném pásmu dráhy. Záměrem iniciativy je ve spolupráci s dotčenými subjekty zjistit možnosti realizace bezpečného a kapacitní uložení kol u železniční zastávky.
		■	C.8	I	Participace na zachytávání dopravy na území Středočeského kraje	■		■	■							■	Angažovat se v procesech plánování a vytváření záchytných parkovišť ve Středočeském kraji za účelem zachytávat dopravu již na hranicích území hlavního města Prahy. Záměrem iniciativy je podporovat budování záchytných parkovišť P+R na prstenci kolem Prahy a zřízení kyvadlových linek na železniční terminály příměstských linek S1 a S7 (Klánovice), S2 (Horní Počernice) a S9 (Uhřetěves), VRT (Nehvizdy).

Příl. č. 1 Relevantní části pro oblast doprava ze Strategického plánu rozvoje MČ Praha 21 (2023-2033)

Strategický plán rozvoje MČ Praha 21 odvíjí hodnotový systém obyvatel a specifický charakter MČ Praha 21 od vize, kterou formuluje takto „*Nejlepší kraj Prahy pro bydlení všech generací*“. Od této vize se odvíjejí čtyři integrované strategické směry.

Tab. 4: Vize a strategické směry definované ve Strategickém plánu rozvoje MČ Praha 21

Vize			
Nejlepší kraj Prahy pro bydlení všech generací			
Regulace	Rozvoj		Koheze
Strategický směr I Újezd nad Lesy - brána do Prahy	Strategický směr II Prosperující a sebevědomá městská část	Strategický směr III Dostupný a prostupný Újezd n. L.	Strategický směr IV Obec pro všechny generace

S dopravou souvisí strategický směr III – Dostupný a prostupný Újezd nad Lesy, který reaguje na problémy vyplývající z konfliktu dopravní infrastruktury a rezidenční výstavby na území Prahy 21, která je příčinou deficitu kvality života a bezpečnosti obyvatel Újezdu a jejímž projevem je především nadměrná dopravní zátěž i snížená prostupnost a dostupnost území. Také se zabývá mobilitou občanů, dostupností ostatních částí hl. m. Prahy a omezováním fyzických bariér na území Prahy 21. Věcný rámec tohoto strategického směru je limitován kompetencemi městské části regulovat a plánovat rozvoj dopravní infrastruktury na svém území.

Tab. 5: Cíle strategického směru III

#	Cíl	Definice cíle strategického směru III
III.1	Pražský okruh	Městská část Praha 21 usiluje všemi prostředky o zrychlení dostavby Pražského okruhu, především v úseku 511 a s tím související přeložku silnice I/12. Podporuje humanizaci současné silnice I/12, její funkční i estetickou integraci do veřejného prostoru, přeřazení do nižší třídy a v neposlední řadě hledá konstruktivní opatření směřující k regulaci jakékoli transitzní dopravy na svém území.
III.2	Újezd bez bariér	MČ bude usilovat o zachování fyzické prostupnosti, propojenosti i dostupnosti pomocí rozvojových i regulačních opatření týkajících se všech typů mobility i prostorového uspořádání svého území. Veřejná prostranství budou uživatelsky přístupná pro uživatele kompenzačních pomůcek, děti i seniory. Podpoří všechny dostupné projekty logistické prostupnosti mezi Prahou 21, jejími částmi, HMP a okolními obcemi Středočeského kraje.
III.3	Čistá mobilita	MČ Praha 21 bude podporovat udržitelnou a ekologicky šetrnou mobilitu, především komfortní využívání veřejné vlakové a autobusové dopravy. Současně bude při rozvoji a plánování obce a její infrastruktury sledovat a reflektovat trendy spojené s rozvojem nových a alternativních dopravních technologií (mj. elektromobility) a potřebného technického zázemí.
III.4	Újezd bez emisí	Doprava nejvíce ovlivňuje kvalitu ovzduší na území Újezdu. Praha 21 bude prioritizovat potřeby mobility občanů MČ a současně usilovat o rozvoj i regulaci dopravní infrastruktury tak, aby především individuální automo-

#	Cíl	Definice cíle strategického směru III
		bilová doprava co nejméně limitovala využívání veřejných prostranství a čistotu ovzduší, mj. i pomocí kvalifikovaných investic do zelené infrastruktury.
III.5	Dostupné centrum metropole	Pro občany Prahy 21 je klíčová dostupnost centra hlavního města, proto MČ bude usilovat o lepší synchronizaci využívaných integrovaných dopravních systémů v rámci PID s cílem usnadnit jejich využívání všemi obyvateli Prahy 21 a současně podpoří opatření vedoucí k zatraktivnění a většímu využívání veřejné dopravy na svém území. V kontextu tohoto cíle je implementace nového JIS61 příležitostí pro dílčí intervence směřující ke zkvalitnění veřejných prostranství.
III.6	Ulice pro všechny	Dopravním ruchem zatížené veřejné komunikace budou předmětem prioritních investic do zkvalitnění veřejného prostoru. Pro fyzické i optické oddělení páteřní dopravní infrastruktury bude využita vhodně zvolená zelená infrastruktura. Cílem údržby i investic jsou příjemné, bezpečné a prostupné ulice, které jsou nedílnou součástí sdíleného kvalitního veřejného prostoru.
III.7	Parkování	MČ Praha 21 podpoří, s respektem ke kvalitě veřejných prostranství, snahou udržet kvalitu životního prostředí a akcentem na potřeby svých obyvatel, funkční lokální systém podporující kombinované využívání návazné veřejné a individuální dopravy (P+R, K+R). ⁶²
III.8	Zelené trasy	Na území Újezdu n. Lesy budou zachovány přirozené biokoridory a rozvíjeny vycházkové okruhy, především v rámci revitalizace a prostupnosti i dostupnosti vídrholeckého lesního biotopu.
III.9	Prostor pro pěší	Předmětem investic, oprav a údržby bude také infrastruktura pro pěší mobilitu. Opravené chodníky, bezpečné a pro chodce komfortní trasy nejen v úzce vymezeném intravilánu města podporují jeho prostupnost a udržitelnou mobilitu jeho obyvatel.
III.10	Dostupné nádraží	Předmětem koordinovaného plánování dopravní infrastruktury a veřejného prostoru bude dostupnost železniční zastávky Praha-Klánovice pro individuální automobilovou dopravu a Pražskou integrovanou dopravu.

Příl. č. 2 Dopravní generel z roku 2013

Městská část Praha 21 USNESENÍ RMČ70/1232/17 70. Rada městské části ze dne 19.12.2017 Zjednosměrnění komunikací a navigační systém - zpráva hodnotící Komise a výběr uchazeče Rada městské části 1) schvaluje na základě doporučení výběrové Komise vyřazení nabídky společnosti ZNAKO - Vladimír Kohoutek pro nesplnění zadávacích podmínek výběrového řízení akce "Zjednosměrnění komunikací a navigační systém" 2) schvaluje na základě doporučení výběrové Komise výběr vítězné nabídky společnosti Dopravní značení K. H. s. r. o. akce "Zjednosměrnění komunikací a navigační systém" 3) schvaluje uzavření smlouvy o dílo na akci "Zjednosměrnění komunikací a navigační systém" se společností Dopravní značení K. H. s. r. o., Potoční 259, 284 01 Kutná Hora 4) pověřuje starostku MČ Praha 21 podpisem smlouvy se společností Dopravní značení K. H. s. r. o., Potoční 259, 284 01 Kutná Hora na akci "Zjednosměrnění komunikací a navigační systém" 1. Karla Jakob Čechová, starostka MČ Praha 21 Termín: 29.12.2017 Usnesení - Schváleno (Pro: 3, Proti: 0, Zdržel se: 2)	Jan Slezák místostarosta MČ Praha 21 Karla Jakob Čechová starostka MČ Praha 21
---	--

Obr. 25: Usnesení RMČ70/1232/17 schvalující výběr dodavatele dopravního značení

Městská část Praha 21 USNESENÍ ZMČ17/0212/13 17. Zastupitelstvo městské části ze dne 16.12.2013 Dopravní generel a generel cyklistické dopravy v MČ Praha 21 - Újezd nad Lesy Zastupitelstvo městské části 1) schvaluje Dopravní generel a generel cyklistické dopravy v MČ Praha 21, které jsou nedílnou součástí originálu usnesení Usnesení - Schváleno (Pro: 15, Proti: 0, Zdržel se: 0)	Vladimíra Juřenová zastupitelka Ing. Jiří Šponer zastupitel RNDr. Pavel Roušar starosta MČ Praha 21
--	---

Obr. 26: Usnesení ZMČ17/0212/13 schvalující dopravní generel a generel cyklistické dopravy

Situace po zavedení jednosměrek

Jednosměrky sice vycházejí z dopravního generelu, ale je pro jejich realizaci skutečně pevnou oporou?

Realizace jednosměrek se opírá o **pět let starou**, jakkoliv neaktualizovanou **absolventskou diplomovou práci** z přelomu roků 2012/2013, kterou sám její autor označuje jen jako **doporučující koncepci**, z níž se mělo dále vycházet rozpracováním konkrétního řešení každé z částí uvedených v generelu, měl na něj navazovat realizační projekt a generel se neměl vztít a hned použít, jelikož na něj měl být návazně zpracován posudek a měly být dopracovány další projektové dokumentace.

Sám autor generelu sdělil: „Dopravní generel vznikl od zimy 2012/2013 jako **absolventská diplomová práce**. Chodil jsem na konzultace nejčastěji na Dopravní komisi a řešilo se, aby vše vyhovovalo oběma stranám. Představil jsem svou práci Radě městské části Praha 21 a uskutečnila se **2 projednání s veřejností (občany)**. Na projednání **dorazilo cca 10 lidí**. Některé připomínky padly, s největší pravděpodobností by z těchto projednání měl být nějaký zápis... Na Dopravní generel **měl navazovat posudek a dopracování dokumentací**. Sám o sobě má **doporučující charakter**, jedná se o koncepci, ze které by se mělo vycházet, ale řešení každé části by mělo být ještě dále rozpracováno. Mělo by se vytvořit zpracování jednotlivých částí. Na generel by měl navazovat projekt. **Generel by se neměl vztít a hned použít**, sice by měl být nadčasový, ale přeci jen během 5 let nastaly nějaké změny..., proto by měl projít aktualizací. Další rozpracování je věcí MČ.“

Realizace jednosměrek **nebyla medializována**, jak bylo uloženo **RMČ P21**, a že medializace proběhla až v době, kdy o realizaci bylo již rozhodnuto, tedy **nikoliv předem jak bylo zadáno**. Realizace jednosměrek tedy nebyla předem projednána s veřejností, jak bylo uloženo. Realizace jednosměrek se tudíž vůbec **neopírá o projednanou veřejnou potřebu**, která by řádně odůvodňovala zadání veřejné zakázky hrazené z veřejných prostředků.

Dopravní generel navrhuje jako klíčový prvek zřízení Zón 30 s těmito zásadními principy a hlavními zásadami

- Označení všech **komunikací vstupujících** do území dopravními značkami IP25a (Zóna s dopravním omezením) a IP25b (Konec zóny s dopravním omezením).
- **Přednost zprava** na všech komunikacích uvnitř Zóny 30.
- **Odstranění dopravních značek uvnitř zóny včetně těch upravujících přednost.**

Schválený Dopravní generel tedy výslovně zmiňuje umístění značek pouze na vjezdech a výjezdech ze Zón 30 a na hranicích s obytnými zónami s tím, že značky uvnitř zón mají být odstraněny, jinak by se tam totiž nemohlo uplatnit pravidlo přednosti zprava, což je jedna z dvou hlavních charakteristik plošně zklidněných oblastí.

Situace po zavedení jednosměrek

Uvnitř Zón 30 se má jezdit podle pravidla přednosti zprava a být tam minimální počet značek, pokud vůbec nějaké

Pro zřizování Zón 30 se uplatňují dva zcela zásadní principy

- odstranění místní úpravy dopravního značení upravujícího přednost na křižovatkách uvnitř Zóny 30
- a realizace zklidňujících opatření

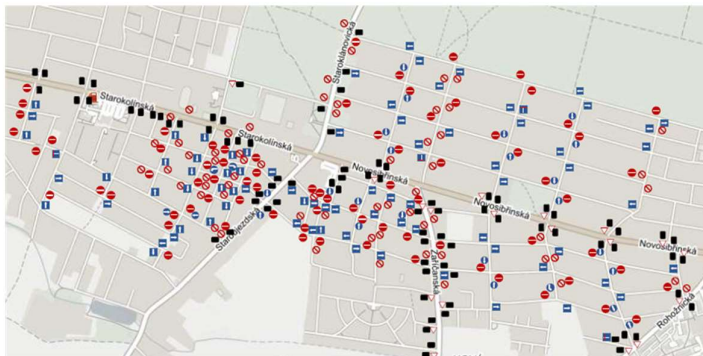
Ani jeden z těchto dvou principů **nebyl dodržen**

- Značky uvnitř naopak **přibýly** namísto, aby byly odstraněny
- Zklidňovací opatření realizována **nebyla**

Ve skutečnosti bylo rozmístěno **167 značek**, přičemž generel pracuje pouze s **86 značkami**

- Značky měly být umístěny v souladu s TP218 pouze na **vjezdech/výjezdech** ze Zón 30 a na hranicích s obytnými zónami
- Navrhované zklidnění Zónami 30 mělo znamenat **odstranění stávajících značek uvnitř zón**
- Další nové značky **neměly být použity a počet dosavadních značek by se naopak měl snížit**

Lze za této situace hovořit o **souladu** se schváleným dopravním generelem?



V aktuálně realizované situaci jsou

- vjezdy/výjezdy ze Zón 30 označeny značkami
- a současně jsou značky rozmístěny rovněž uvnitř

Buď to mají být Zony 30

- a značky uvnitř jsou navíc
- nebo to mají být jednosměrky
- a navíc jsou značky na vjezdech/výjezdech

Čili měl být použit pouze zhruba **poloviční počet značek**

A hodnota realizační zakázky měla být také poloviční

Jednosměrky byly zavedeny díky dvěma usnesením: po jednom od zastupitelstva a rady
Jednosměrky vznikly jako plnění úkolu zadaného radou a měly být provedeny v souladu s dopravním generelem

1

USNESENÍ ZMČ 17/0212/13 17 ZASTUPITELSTVO MĚSTSKÉ ČÁSTI ZE DNE 16.12.2013

Dopravní generel a generel cyklistické dopravy v MČ Praha 21 - Újezd nad Lesy

Zastupitelstvo městské části

1) **schvaluje Dopravní generel a generel cyklistické dopravy** v MČ Praha 21, které jsou nedílnou součástí originálu usnesení
Usnesení - Schváleno (Pro: 15, Proti: 0, Zdržel se: 0)

2

USNESENÍ RMČ 39/0660/16 39. RADA MĚSTSKÉ ČÁSTI ZE DNE 26.07.2016

Zápis z jednání Dopravní komise RMČ Praha 21 ze dne 01. 06. 2016

Rada městské části

1) bere na vědomí zápis z jednání Dopravní komise ze dne 01. 06. 2016

2) **ukládá UMČ Praha 21** (ved. OMI a ved. OŽPD) **připravit v souladu s dopravním generelem** veškeré podklady (pro celé území k.ú. Újezd nad Lesy) na **zavedení jednosměrných pozemních komunikací** a informačních tabulí, vč. **projednání** s přísl. oddělením **Policie ČR**, stanovením místní úpravy opatřením obecné povahy, „vybráním“ **dodejce** dopravního značení až po osazení značení.

Akce bude také odpovídajícím způsobem **předem projednána s veřejností** a medializována na webu MČ P21 a v ÚZ.

1. Ing. Josef Roušal, vedoucí odboru majetku a investic (Termín: 30.12.2016)

2. Ing. Josef Orlovský, vedoucí odboru životního prostředí a dopravy (Termín: 30.12.2016)

Usnesení - Schváleno (Pro: 5, Proti: 0, Zdržel se: 0)

Kontrolním výborem ZMČ bylo zjištěno, že realizace jednosměrek **nebyla medializována, jak bylo uloženo Radou městské části Praha 21**, a že medializace proběhla až v době, kdy o realizaci bylo již rozhodnuto, tedy **nikoliv předem, jak bylo zadáno**.

Dále bylo zjištěno, že akce zavedení jednosměrek **nebyla předem projednána s veřejností** (resp. nebyla projednána na vůbec), **jak bylo zadáno**

Realizace jednosměrek se **neopírá o veřejnou potřebu**, která by byla **projednána** s veřejností

Provedení úkolu zavedení jednosměrek není v souladu se zadáním tohoto úkolu, jak radou byl úřadu uložen

Úřad provedl úkol uložený usnesením RMČ 39/0660/16 **s vadami**, které jsou nejen **procesního** charakteru, ale promítly se až do **výsledného skutkového** stavu a tudíž je **nutná náprava nejen procesní, ale hlavně výsledného materiálního provedení**

Rozsah dopravního značení je v nesouladu nejen s generelem, ale i se zákonem
Oproti generelu byl rozmístěn dvojnásobek značek a téměř žádná nebyla



Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se **smějí** užívat jen

- v takovém rozsahu
- a takovým způsobem, jak to **nezbytně** vyžaduje **bezpečnost** a **plynulost** provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.

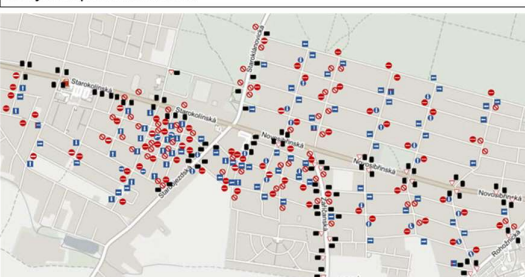
Zákonem stanovené užití jen v nezbytném rozsahu a způsobu **není** dodrženo



Zásada	Atributy zásady
Účelnost	• Užití jen v rozsahu a způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu • Optimální a co nejmenší počet značek; nadbytečné užívání snižuje vážnost dopravního značení
Srozumitelnost a výstižnost	• Srozumitelné, výstižné, jednoznačné, úplné a intuitivní pro účastníky provozu • Dbát na intenzitu provozu, stavební a dopravně technický stav komunikace • Respektovat princip, že značek se musí užívat jen v nezbytném rozsahu
Viditelnost	• Viditelné z dostatečné vzdálenosti, v obci min. 50 m na málo významné komunikaci výjimečně min. 10 m • Nesmí být překrývány jinými předměty (větvemi, keři, sloupky...)

Dvě ze tří zásad týkajících se rozmístění dopravních značek dle TP65 **nejsou** dodrženy

Byla provedena zásadní celoplošná úprava provozu instalováním 167 nových dopravních značek



Podle generelu mělo být rozmístěno jen **86 značek** (tzn. polovina)

- Značky měly být umístěny v souladu s TP218 pouze **na vjezdech/výjezdech** ze Zón 30 a na hranicích s obytnými zónami
- Navrhované zklidnění Zónami 30 mělo znamenat **odstranění stávajících značek** uvnitř zón
- Další nové značky **neměly být použity** a počet dosavadních značek se naopak **měl snížit**

Rozmístění dvojnásobného počtu nových dopravních značek a nesnížení počtu stávajících značek představuje **značný nesoulad s generelem**

● Faktor byl naplněn | ● Faktor naplněn nebyl

Jednosměrky byly zavedeny ve značném nesouladu s generelem

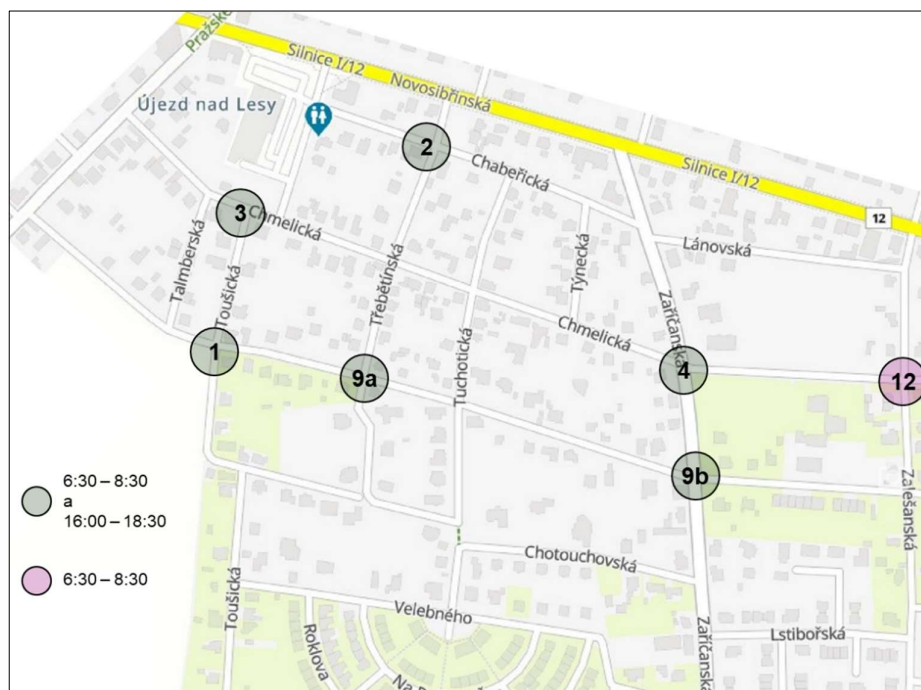
Většina důvodů pro zřízení jednosměrek nebyla respektována a podmínky pro jejich zřízení většinou naplněny nebyly

Důvod zavádění jednosměrných komunikací (kap. 6.1 Zóny 30)	Stav	Hodnocení
Mezi důvody zavádění jednosměrných komunikací patří zejména snaha o získání většího počtu parkovacích stání či zvýšení kapacity komunikace.	●	Spolu s jednosměrkami nová parkovací stání zřízena nebyla, efekt nastat ani nemohl; Zvýšení kapacity místních komunikací je irelevantním faktorem
Zjednosměrnění může díky odrazení průjezdní dopravy přispět ke zklidnění oblasti.	●	K odrazení průjezdní dopravy nedošlo, což prokazují praktické zkušenosti s provozem po více jak roce zavedení jednosměrek
Další výhodou zjednosměrnění komunikací je snížení počtu kolizních bodů na křižovatkách a tím samozřejmě i snížení počtu potenciálních kolizí.	●	Statistika nehodovosti vykazuje stabilní hodnoty bez ohledu na zavedení jednosměrek, tato výhoda zjednosměrnění nenastala
Největší nevýhodou zavedení jednosměrného provozu je vznik závrtek, tedy prodloužení tras, a tím větší spotřeba pohonných hmot.	●	Nevýhoda závrtek se plně projevila a dopravní proud je směřován delšími a méně vhodnými komunikacemi, než před zavedením jednosměrek
Dále může jít o zhoršení přehlednosti u komunikací s kolmým a šikmým parkovacím stáním.	●	Spolu s jednosměrkami nová kolmá a šikmá parkovací stání zřízena nebyla, tudíž efekt nastat ani nemohl
Jednosměrné komunikace představují nepřijemnou překážku pro cyklistickou dopravu, a je proto žádoucí v co největší míře umožnit cyklistům jízdu v obou směrech.	●	Překážka cyklistické dopravy se projevila v plné míře
Podmínka podmiňující zřízení jednosměrek	Stav	Hodnocení
Kap. 6.4.2 Organizace jednosměrných ulic v jihozápadní oblasti		
Návrh uspořádání jednosměrných ulic by měl přispět ke zklidnění dopravy a také k usnadnění parkování v některých místech.	●	Nebyla odstraněna nežádoucí průjezdní doprava, vznikly závrteky a doprava je trasována méně vhodnými komunikacemi, jak prokazuje faktický stav
Je vhodné, aby všechny jednosměrné komunikace byly zpřístupněny v obou směrech pro cyklisty a netvořily jim tak překážky v cestě.	●	Nebyly zpřístupněny jednosměrky pro cyklisty v obou směrech a vytvořily se jim překážky – výsledný stav je závažný bez ohledu na jeho příčiny
Kap. 6.5.2 Organizace jednosměrných ulic v jižní oblasti		
Návrh organizace jednosměrných ulic by měl více zklidnit dopravu a zamezit průjezdu vozidel oblastí. Jednosměrky jsou vedeny směrem proti sobě (nebo od sebe) do ulic ústících do ulice Novosibírská.	●	Nebylo zamezeno průjezdu vozidel oblastí, ke zklidnění dopravy nedošlo, doprava je vedena trasována jinak a méně vhodnými komunikacemi, jak prokazuje faktický stav
Dalším přínosem, resp. podnětem pro zřízení jednosměrných ulic je zlepšení situace ohledně parkování.	●	Spolu s jednosměrkami nová parkovací stání zřízena nebyla, efekt nastat ani nemohl
Je důležité, aby všechny jednosměrné komunikace byly průjezdné v obou směrech pro cyklisty a netvořily jim tak závrteky tras. Šířka ulic vedení cyklistů v protisměru umožňuje.	●	Nebyly zpřístupněny jednosměrky pro cyklisty v obou směrech a vytvořily se jim překážky – výsledný stav je závažný bez ohledu na jeho příčiny
Kap. 6.7.1 Organizace jednosměrných ulic v severovýchodní oblasti		
Návrh organizace jednosměrných ulic je nástrojem zklidnění dopravy a zamezit průjezdu vozidel oblastí. Jednosměrné ulice jsou vedeny směrem proti sobě (nebo od sebe) do ulic ústících do ulice Novosibírská.	●	Nebylo zamezeno průjezdu vozidel oblastí, ke zklidnění dopravy nedošlo, doprava je vedena trasována jinak a méně vhodnými komunikacemi, jak prokazuje faktický stav
Dalším přínosem, respektive podnětem pro zřízení jednosměrných ulic je zlepšení situace ohledně parkování.	●	Spolu s jednosměrkami nová parkovací stání zřízena nebyla, efekt nastat ani nemohl
Je důležité, aby všechny jednosměrné komunikace byly průjezdné v obou směrech pro cyklisty a netvořily jim ta závrteky tras. Šířka ulic vedení cyklistů v protisměru umožňuje.	●	Nebyly zpřístupněny jednosměrky pro cyklisty v obou směrech a vytvořily se jim překážky – výsledný stav je závažný bez ohledu na jeho příčiny

● Důvod byl respektován | ● Důvod respektován nebyl | ● Okolnosti důvodu nenastaly

● Podmínka byla dodržena | ● Podmínka dodržena nebyla | ● Předpoklady podmínky nenastaly

Příl. č. 3 Závěry ze sčítání dopravy v jihovýchodní oblasti z roku 2019



Obr. 27: Stanoviště pro sčítání dopravy v jihovýchodní oblasti Újezdu nad Lesy (26. 9. 2019)

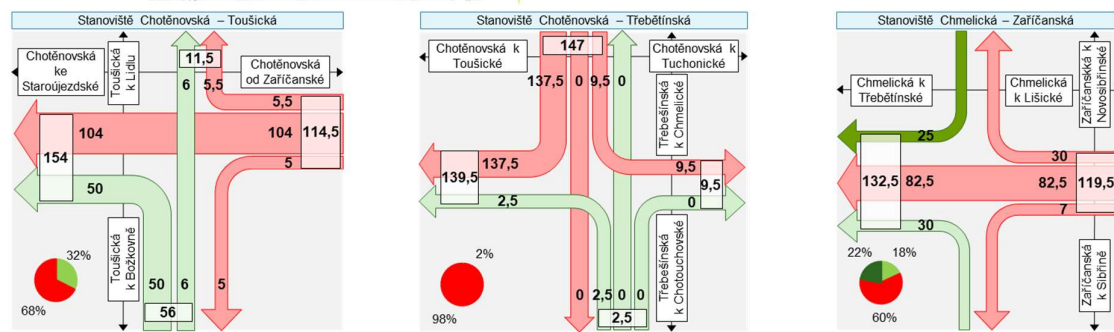
Jihovýchodní oblast je ráno zasažena intenzivní zbytnou tranzitní dopravou

Tranzitní doprava do oblasti najíždí Chmelickou směrem od Lišické, projede přímo do středu oblasti a zamíří ke Staroújezdské



Výsledky průzkumu ukazují, že:

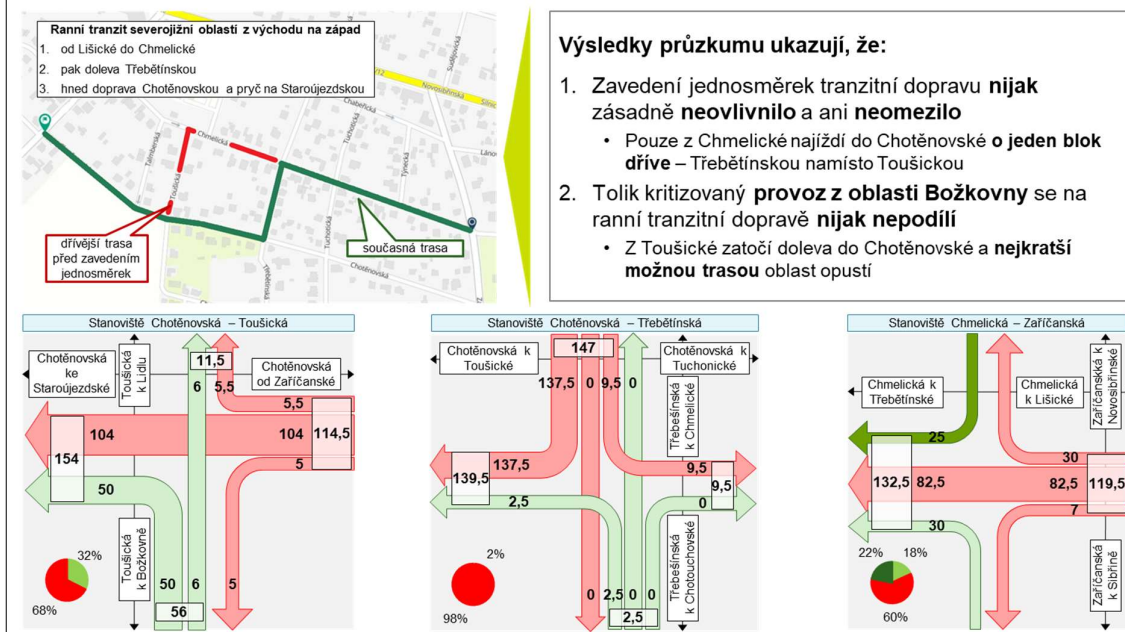
1. Zavedení jednosměrek tranzitní dopravu **nijak** zásadně **neovlivnilo** a ani **neomezilo**
 - Pouze z Chmelické najíždí do Chotouchovské **o jeden blok dříve** – Třebětínskou namísto Toušickou
2. Tolik kritizovaný **provoz z oblasti Božkovny** se na ranní tranzitní dopravě **nijak nepodílí**
 - Z Toušické zatočí doleva do Chotouchovské a **nejkratší možnou trasou** oblast opustí



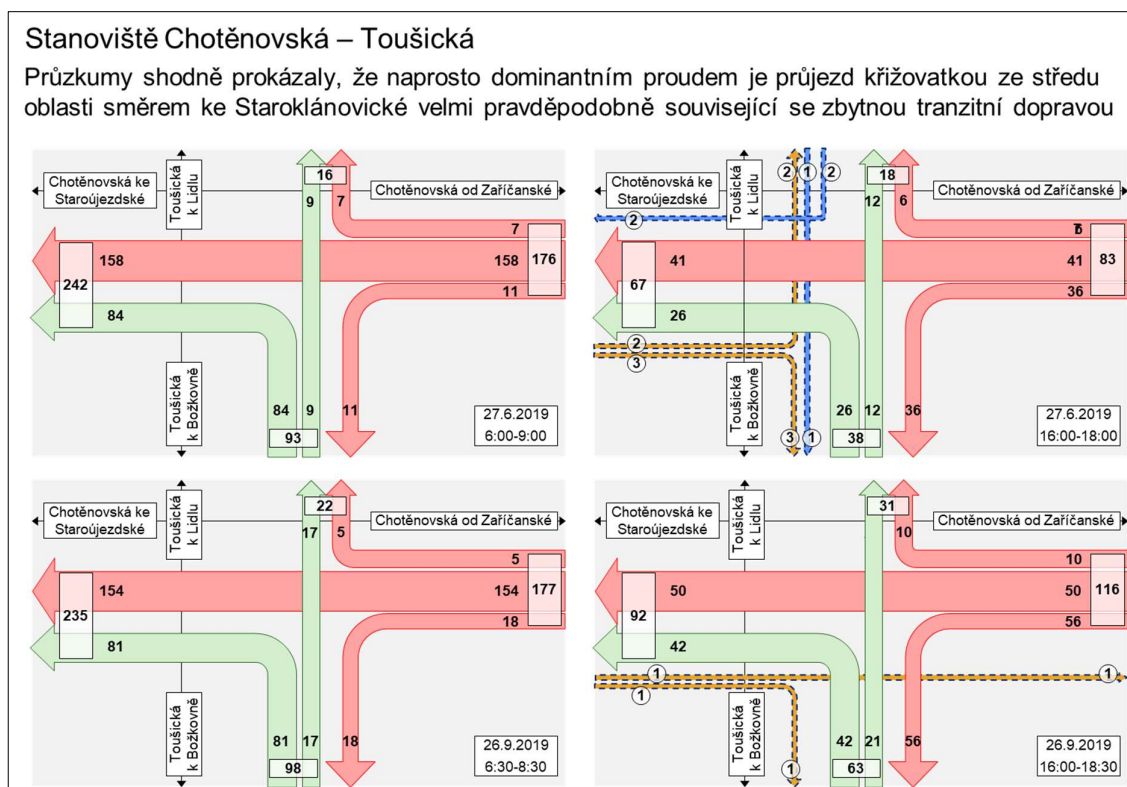
Obr. 28: Závěry ze sčítání dopravy v jihovýchodní oblasti Újezdu nad Lesy (část 1)

Jihovýchodní oblast je ráno zasažena intenzivní zbytnou tranzitní dopravou

Tranzitní doprava do oblasti najíždí Chmelickou směrem od Lišické, projede přímo do středu oblasti a zamíří ke Staroujezdské

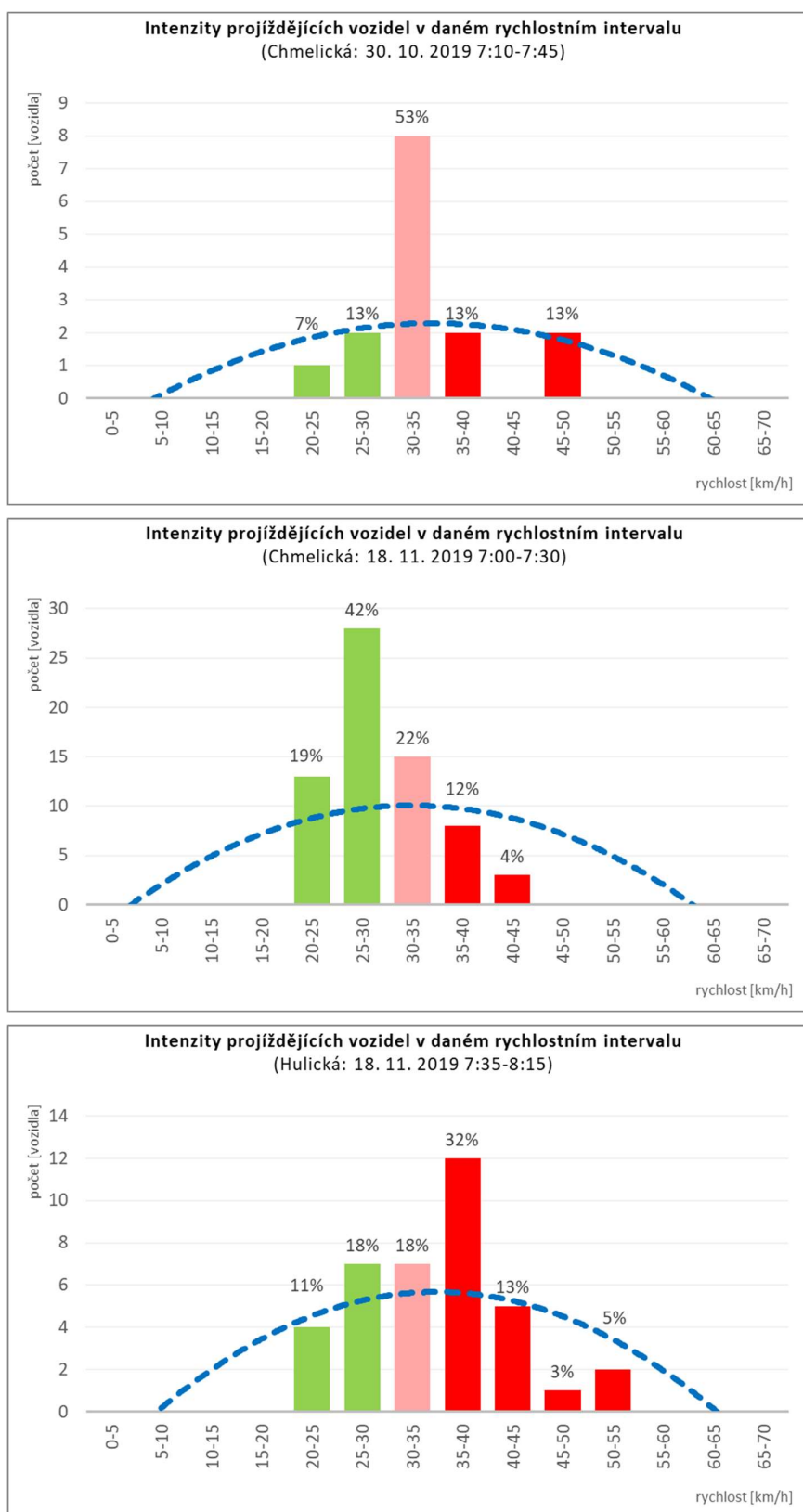


Obr. 29: Závěry ze sčítání dopravy v jihovýchodní oblasti Újezdu nad Lesy (část 2)



Obr. 30: Závěry ze sčítání dopravy v jihovýchodní oblasti Újezdu nad Lesy (část 3)

Příl. č. 4 Měření rychlosti na profilech komunikací v rezidenčních oblastech



Obr. 31: Měření rychlosti projíždějících vozidel na profilech v Chmelické a Hulické

Příl. č. 5 Dopravní anketa provedená 1. až 16. 10. 2020

Jméno a příjmení: _____ Ulice a č.p.: _____

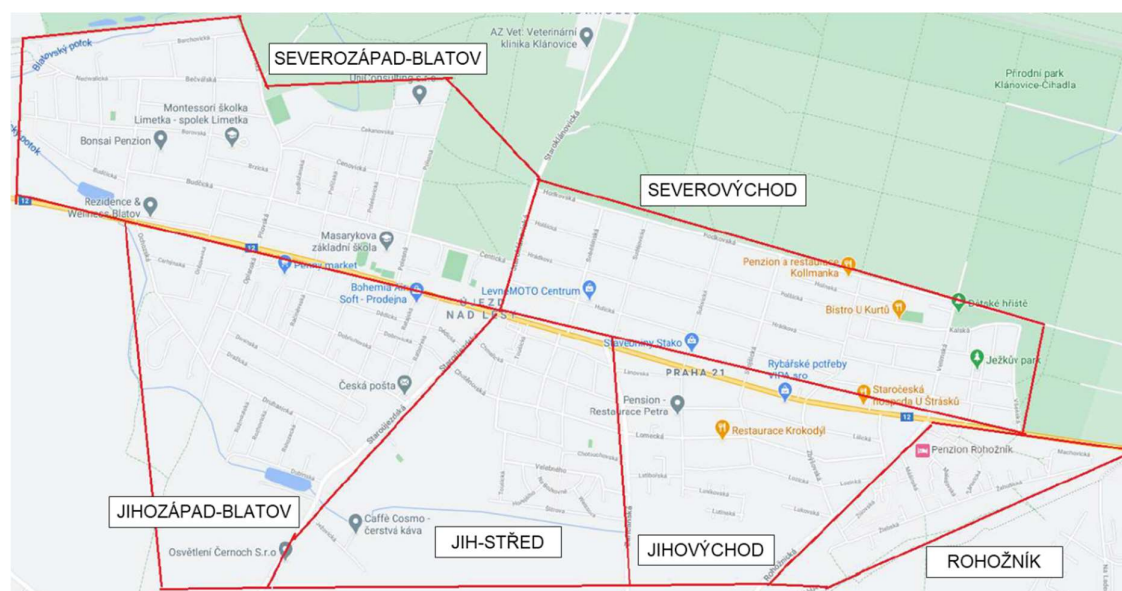
Věková kategorie:* 18 – 30 let 31 – 45 let 46 – 60 let 61 – a více let

- Jste spokojeni se stávajícím dopravním řešením na místní komunikaci v místě Vašeho bydliště?*
Ano Ne** Nevím
- Preferujete řešení provozu na komunikacích umožňující parkování vozidel v souladu s platnými právními předpisy?*
Ano Ne Nevím
- Preferujete obousměrný provoz vozidel na komunikacích před provozem jednosměrným?*
Ano Ne Nevím
- Preferujete obousměrný provoz vozidel na komunikacích i v případech, kdy vzhledem k nedostatečným šířkám komunikace nebude možné parkovat vozidla na komunikacích?*
Ano Ne Nevím
- Preferujete obousměrný provoz cyklistů na jednosměrné komunikaci před provozem jednosměrným?*
Ano Ne Nevím
- Preferujete obousměrný provoz cyklistů na jednosměrné komunikaci i v případech, že bude omezeno parkování vozidel na komunikaci v souladu s platnými právními předpisy?
Ano Ne Nevím
- Jaké nedostatky v dopravě v Újezdu nad Lesy vnímáte, co byste chtěli zlepšit?

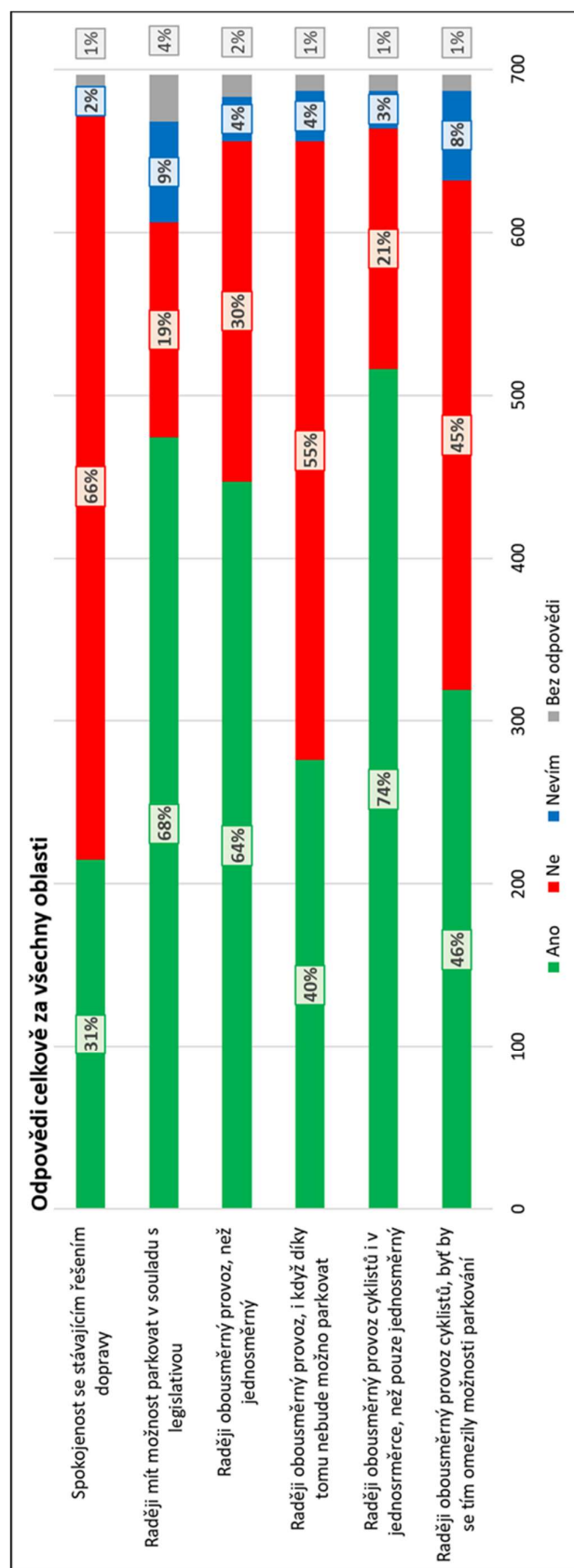
* Vybranou odpověď prosím zakroužkujte
** Důvod prosím uveďte v odpovědi na otázku č. 7

PROSÍM OTOČTE LIST

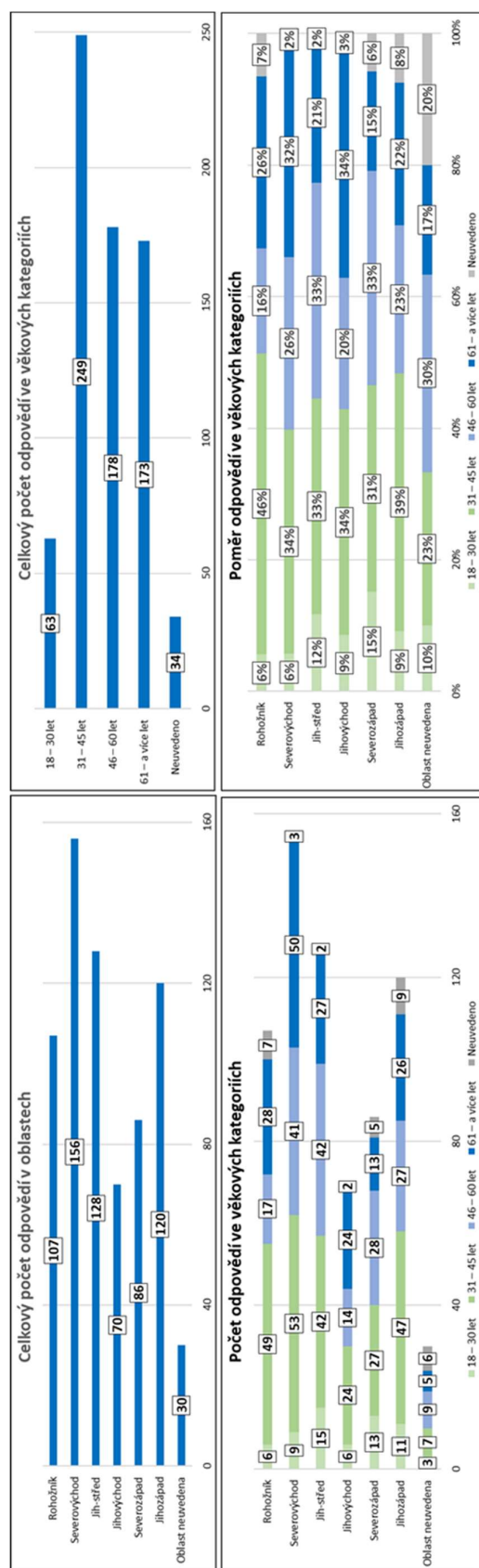
Obr. 32: Otázky dopravní ankety provedené v roce 2020



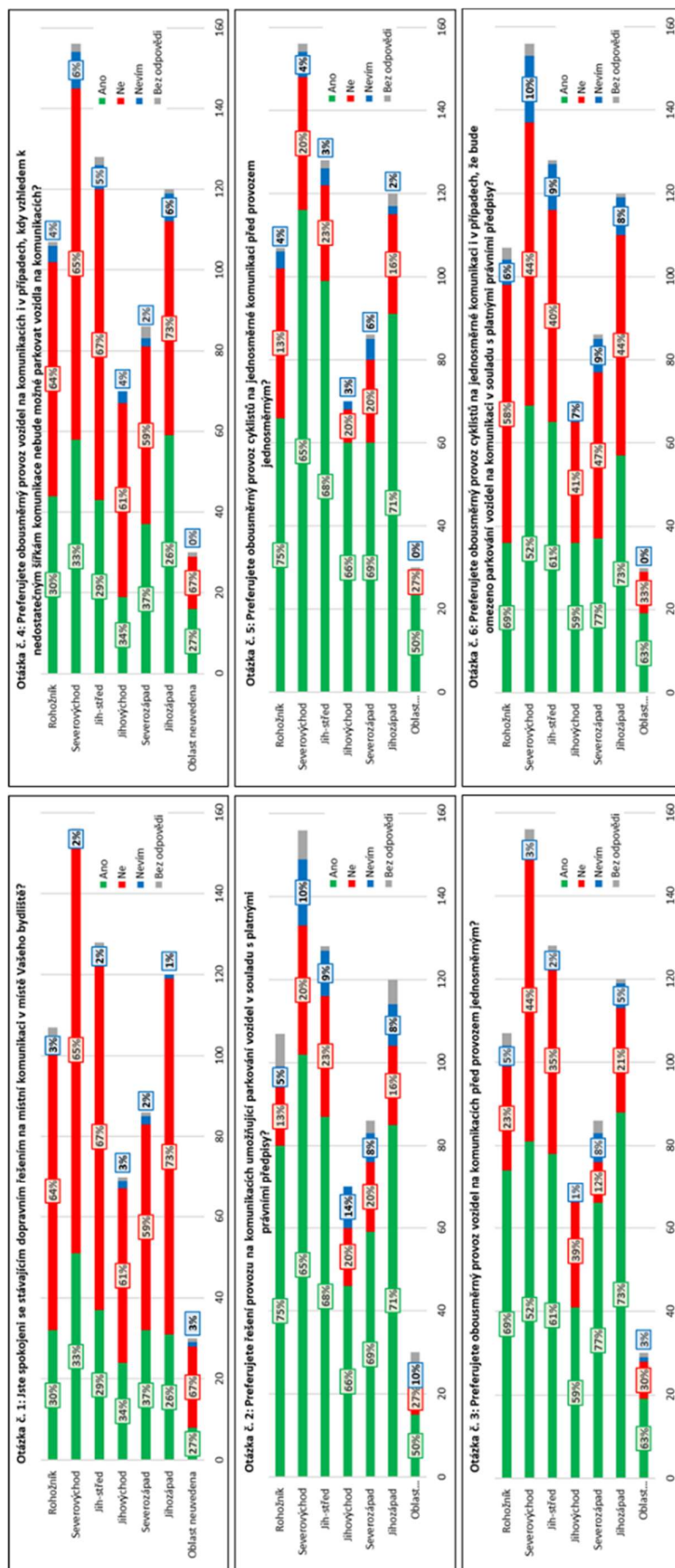
Obr. 33: Rozdělení území pro účely dopravní ankety (2020)



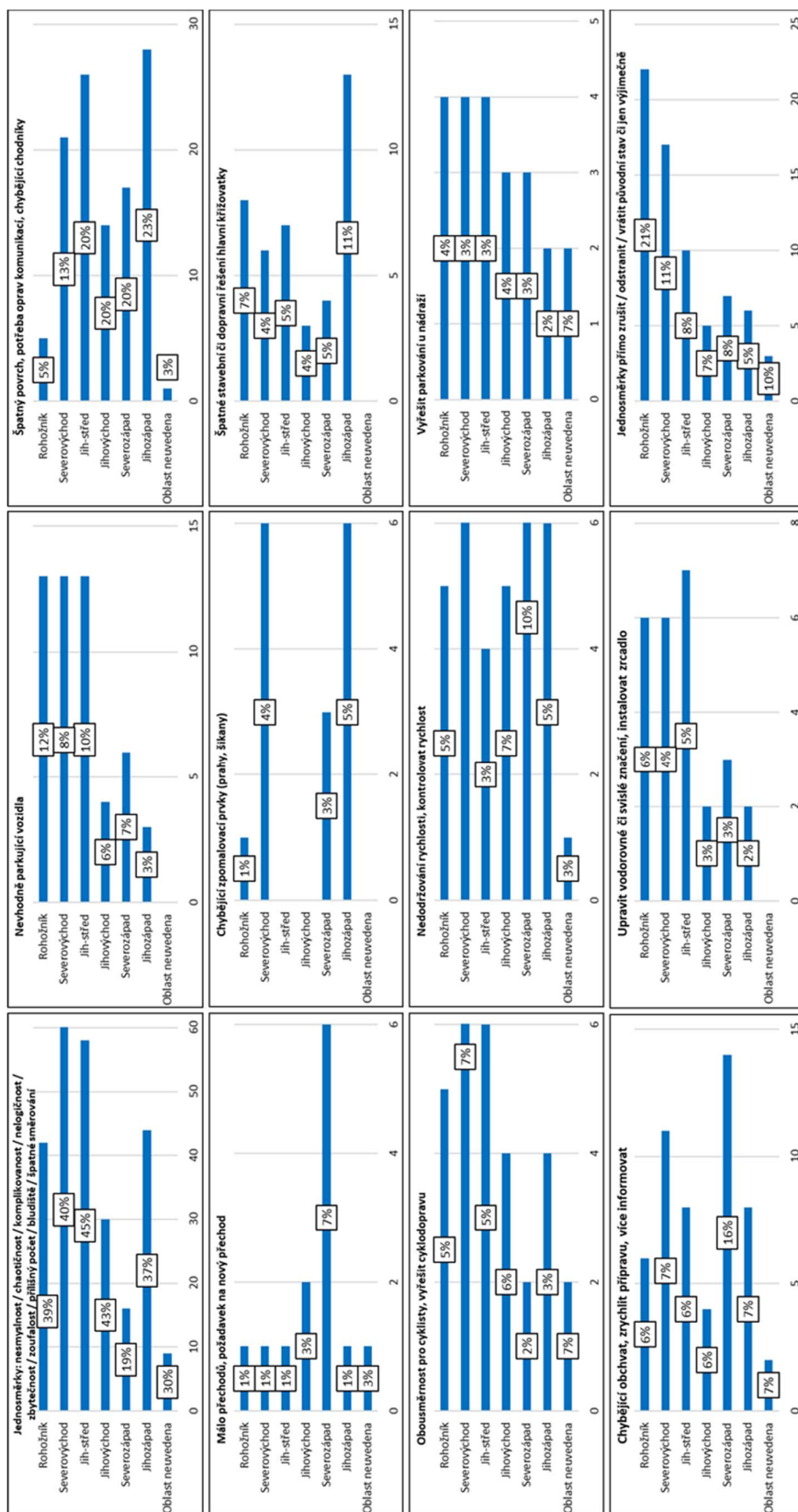
Obr. 34: Celkový přehled odpovědí na anketu (2020)



Obr. 35: Struktura odpovědí na anketu (2020)

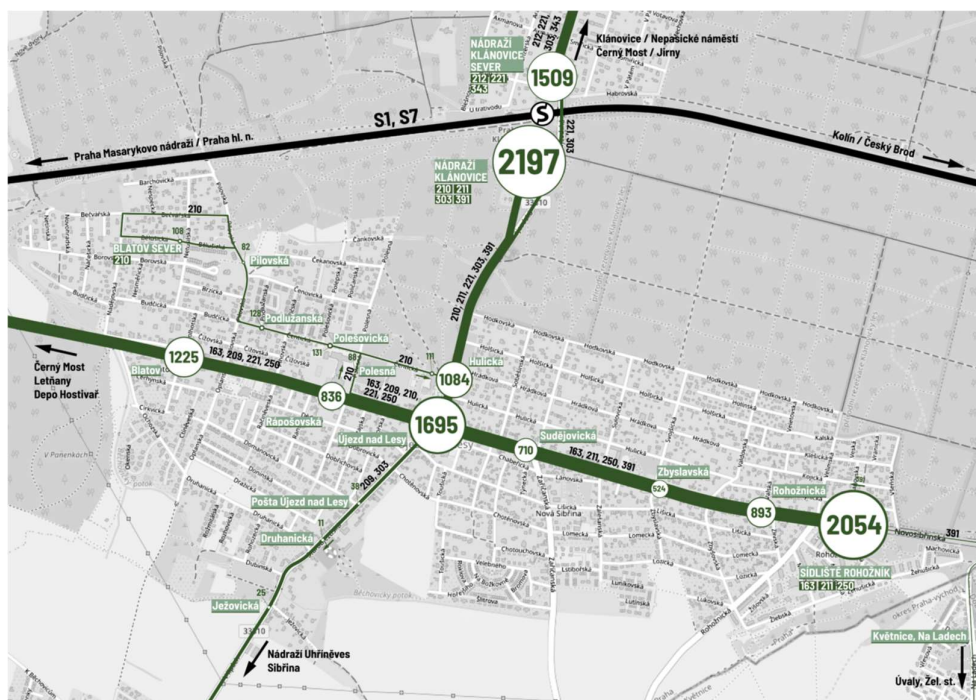


Obr. 36: Odpovědi na jednotlivé anketní otázky (2020)



Obr. 37: Časté podněty z kvalitativních anketních odpovědí a jejich poměrné zastoupení vůči celkovému počtu odpovědí v dané oblasti na anketu (2020)

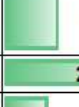
Příl. č. 6 Veřejná doprava



Obr. 38: Linkové vedení veřejné dopravy a vyčíslení obratu cestujících za průměrný pracovní den dle údajů ROPID z roku 2019 [6]



Obr. 39: Rozbor splnění parametrů docházkové vzdálenosti dle Dopravního plánu PID 2021-2025 [6]

Zastávka	Linky	Celkový obrat	Směr	Výstup	Nástup
Blatov	163, 221, 250	 1 225	Rápošovská	463	165
			Na Vaňhově	152	445
Blatov sever	210	 108	-	46	62
Druhanická	303	 11	Ježovická	9	2
Hulická	210, 211, 221, 264, 303, 391	 1 195	Nádraží Klánovice	219	354
			Újezd nad Lesy	369	142
			Nádraží Klánovice (210)	75	36
Ježovická	303	 25	Kvasinská	7	0
			Pošta Újezd nad Lesy	1	17
Nádraží Klánovice	210, 211, 303, 391	 2 197	-	1022	1175
Pílovská	210	 82	Nádraží Klánovice	0	55
			Blatov sever	25	2
Podlužanská	210	 128	Nádraží Klánovice	1	81
			Blatov sever	43	3
Polesná	210, 264	 88	Hulická, Polešovická	59	29
Polešovická	210	 131	Nádraží Klánovice	21	61
			Blatov sever	40	9
Pošta Újezd nad Lesy	303	 38	Druhanická	13	3
			Újezd nad Lesy	3	19
Rápošovská	163, 221, 250, 262	 836	Újezd nad Lesy, Hulická	205	213
			Blatov (odhad)	205	213
Rohožnická	163, 211, 250, 262, 264, 391	 893	Sídlíště Rohožník, Květnice	434	34
			Zbyslavská	23	402
Sídlíště Rohožník	163, 211, 250, 262, 264, 391	 2 054	-	1042	1012
Sudějovická	163, 211, 250, 262, 264, 391	 710	Zbyslavská	279	41
			Újezd nad Lesy	79	311
Újezd nad Lesy	163, 211, 221, 250, 262, 264, 303, 391	 1 695	Sudějovická	573	361
			Rápošovská	294	367
			Hulická	28	29
			Pošta Újezd nad Lesy	8	35
Zbyslavská	163, 211, 250, 262, 264, 391	 524	Rohožnická	214	28
			Sudějovická	15	267

Obr. 40: Obrat cestujících v autobusových zastávkách na území Újezdu nad Lesy [6]

Seznam pojmů a zkratk

Pojem či zkratka	Význam
Cíl dopravy	Bod, v němž přeprava osob či nákladu končí. Cílem dopravy může být i bod, ke kterému se konec přepravy osob či nákladu v nějakém kontextu vztahuje, např. konečná stanice MHD nebo železniční zastávka. Protipólem pojmu cíl dopravy je <i>zdroj dopravy</i> .
Cykloobousměrka	Komunikace s jednosměrným provozem vozidel s povoleným protisměrným či obousměrným cyklistickým provozem. Práva a povinnosti a z nich vyplývající principy řešení protisměrného cyklistického provozu v úsecích a křižovatkách jsou obdobné jako v případě běžného průjezdu po směru jízdy v pravostranném provozu. Užívají se především v zastavěném území a tam, kde jednosměrný provoz komunikací omezuje přímota a rychlost cyklistického průjezdu a dopravní obsluhu území pomocí jízdního kola. Jedsměrný provoz je v těchto případech stanoven zejména z důvodů, které nemají vést k omezení prostupnosti území pro cyklistickou dopravu, jimiž jsou nedostatečné šířkové poměry pro plynulý obousměrný provoz všech vozidel, zamezení nežádoucí tranzitní automobilové dopravy, zvýšení kapacity parkování nebo kombinace těchto důvodů. V rámci zklidněných zón (pěší, obytné a cyklistické zóny a zóny 30) má být obousměrný provoz jízdních kol zajištěn automaticky a nerealizován případně pouze tehdy, pokud to v odůvodněných případech není možné nebo vhodné.
Cyklopruh	Vizuálně oddělený pruh pro jízdní kola (a také bruslaře) přímo ve vozovce. Ostatní vozidla je smí křížit pouze při odbočování, objíždění a v rámci manévru parkování. Vozidla nesmí v cyklopruzích zastavit a stát. Jsou dva základní druhy cyklopruhů: • Vyhrazený cyklopruh, který bývá podbarven červeně a zřizuje se tam, kde je dost místa. Auta po vyhrazeném cyklopruhu nesmí jet. • Ochranný cyklopruh se zřizuje ve stísněných poměrech. Projíždět jím mohou jen velká vozidla, která se nevejdou vlevo od pruhu, přičemž nesmí ohrozit cyklistu. Ochranné cyklopruhy se narozdíl od vyhrazených malují tenčí čarou a neznají se svislou dopravní značkou.
Cyklostezka, stezka pro cyklisty	Pozemní komunikace (nebo její jízdní pás – nikoli jen jízdní pruh) vyhrazená dopravní (svislou či vodorovnou) značkou pro jízdu na jízdním kole. Je určena pro provoz jízdních kol, což zahrnuje mechanická dvoustopá jízdní kola a také značnou část elektrokol, koloběžek a elektrokoloběžek a šlapacích tříkolek a čtyřkolek s elektromotorem i bez něj (při splnění jejich prostorových a výkonnostních parametrů). Stezka pro cyklisty může mít tyto formy: • Stezka pro cyklisty, která je vyhrazena primárně cyklistům. Mohou se na ní také legálně pohybovat bruslaři, jezdci na osobních přepravnících a podobní uživatelé. • Oddělená stezka pro chodce a cyklisty, která umožňuje společný provoz chodců a cyklistů. Chodci i cyklisté musí používat svou část stezky. Do druhé části mohou vstoupit jen při obcházení, objíždění nebo křížení a nesmí tím ohrozit ostatní. • Smíšená stezka pro chodce a cyklisty, po níž se pohybují všichni společně. Chodec nesmí ohrozit projíždějící cyklisty a naopak. • Stezka pro chodce s povolenou jízdou cyklistů (což je označeno dodatkovou tabulkou kola). Cyklisté tam smí jezdit jen do 20 km/h a v případě potřeby musí zastavit.
Cyklotrasa	Trasa pouze vyznačená žlutými informativními dopravními značkami. Spojuje místa určená nebo vhodná pro jízdu na kole. Může vést cyklostezkami, silnicemi pro auta nebo jinými typy komunikací a cest.

Pojem či zkratka	Význam
Docházková vzdálenost	V rámci systému PID je směrodatná tzv. reálná docházková vzdálenost, která není dána prostou kružnicovou izochronou pěší dostupnosti (tedy teoretickou docházkovou vzdáleností), ale zohledňuje topologii uliční sítě a komunikací pro pěší.
Dopravní špička	Vrchol přepravních výkonů v rámci jejich každodenních, týdenních nebo ročních výkyvů. V průběhu dne lze zaznamenat dvě dopravní špičky: ranní (cesty z domova do práce) a odpolední (cesty z práce domů). V průběhu týdne lze na radiálních komunikacích zaznamenat dopravní špičku v pátek odpoledne ve směru z města (cesty za rekreací) a v neděli odpoledne ve směru do města (cesty domů).
Dopravní zácpa	Stav přetížení dopravní cesty, který zpravidla vede k narušení plynulosti či zcela k zastavení dopravy. Odborně se označuje pojmem <i>dopravní kongesce</i> .
Extravilán	Nezastavěná část území obce (jejího katastrálního území).
Generel dopravy	Generální plán rozvoje dopravní soustavy. Základní koncepční dokument rozvoje dopravní soustavy, který představuje souhrnný přehled opatření a investic zaměřených na udržitelný rozvoj dopravy v rámci daného území v zadané časové projekci stanoveného výhledového období. Navazuje na politiku rozvoje dopravní soustavy a zastřešuje další dílčí dopravně plánovací dokumentaci včetně dílčích generelů jednotlivých území a druhů doprav. Řeší budoucí dopravní vztahy v území. Vyhodnocuje dopravní infrastrukturu, vazby i budoucí význam dopravy z hlediska rozvoje daného území a navrhuje vhodné varianty řešení.
Generel cyklistické dopravy	Územně plánovací podklad, jehož cílem je stanovit koncepci rozvoje cyklistické dopravy, jakožto součásti dopravního systému. Využívá se při uplatňování požadavků cyklistiky při investiční přípravě a realizaci staveb.
Chodník	Oddělená nebo samostatná část pozemní komunikace určená pro potřeby pěší dopravy. Zpravidla se jedná o oddělený pruh podél automobilové komunikace (po jedné či obou stranách) nebo o zcela samostatné těleso, zpravidla napříč terénem, jako jsou stavební parcely, parky, pole, lesy apod.
Individuální doprava	Doprava provozovaná vlastními nebo pronajatými prostředky, případně je zajišťována na zakázku. Není veřejně dostupná. Opak veřejné dopravy. • Individuální automobilová doprava je realizovaná vlastními automobily uživatelů.
Integrovaný dopravní systém	Provozně zkoordinovaný systém dopravní obsluhy území, který vychází z jednotných přepravních podmínek, jednotných tarifů, jednotného systému dotací apod.
Intenzita	Počet silničních vozidel nebo chodců, který projede nebo projde určitým profilem silniční komunikace za zvolené časové období. Uvádí se v jednotkách např. voz/h nebo voz/24h apod.
Intravilán	Zastavěná část území obce.
Kiss and ride (K+R)	Režim krátkodobého zastavení využíváný k tomu, aby řidič osobního automobilu vysadil v co nejkratším čase cestujícího a dál pak pokračoval ve své jízdě (dále do zaměstnání, na vzdálené parkoviště nebo zpět domů). Název režimu zdůrazňuje krátkodobost zastavení (tak akorát na jeden polibek). V reálné praxi je však režim shodný s režimem zastavení, tzn. na dobu nezbytně nutnou pro vystoupení či nastoupení spolucestujících a vykládku či nakládku zavazadel.
Kordon	Kordon představuje ucelenou oblast se zřetelnými významnými vstupními komunikacemi, které přivádějí dopravu do této oblasti. Vývoj pražské vnitroměstské automobilové dopravy se sleduje na <i>centrálním kordonu</i> . Ke sledování vývoje vnější dopravy slouží <i>vnější kordon</i> .
Linka S	Linka městské a příměstské osobní železniční dopravy, která je integrovaná do systému PID.
Měření rychlosti	Rychlost se měří na základě měření doby průjezdu měřicím úsekem vozovky o známé délce. Podle délky měřicího úseku se dělí na měření s krátkým měřicím

Pojem či zkratka	Význam
	úsekem, které měří okamžitou rychlost vozidla (<i>měření okamžité rychlosti</i> , MOR), a na úsekové měření s dlouhým měřicím úsekem (<i>měření úsekové rychlosti</i> , MÚR), které měří průměrnou rychlost vozidla. Úsekové měření rychlosti spočívá ve vyfocení vozidla na vjezdu daného úseku a jeho výjezdu. Kamera spolu s fotografií každého projíždějícího vozidla zaznamená čas vjezdu a výjezdu a podle rozdílu časů se vypočítá průměrná rychlost.
Místní komunikace	Veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do čtyř tříd: • Místní komunikace I. třídy • Místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí • Místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace • Místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz
Multimodální chování	Dopravní chování lidí, kdy lidé využívají při svých cestách více druhů dopravy typicky v zájmu plynulosti cesty, což přispívá k lepšímu rozložení dopravních výkonů na dopravní síti. Např. na nádraží se dopraví autem a dále pokračují vlakem.
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka představuje křižovatku, kde se jednotlivé proudy vykříží v různých výškových úrovních, čímž se snižuje se počet kolizních bodů. Umožňuje vozidlům jedoucím rovně i vozidlům odbočujícím doprava a doleva, aby mohla projet křižovatkou, aniž by musela zastavit a dát přednost v jiném směru křižovatku projíždějícím vozidlům. Mimoúrovňové křižovatky zajišťují veškerá křížení na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla, neboť pro tyto typy komunikací platí požadavek vyloučení všech křížných bodů a zajištění oddělených míst pro nájezd a výjezd.
Nízkopodlažní zástavba	Dle obvyklé konvence se jedná o zástavbu do čtyř nadzemních podlaží, např. rodinné domy, vily apod.
Obratiště	Provozní plocha vozidel povrchové veřejné dopravy, v jejímž rámci se realizuje přechod souprav či vozidel do opačného směru.
Obytná zóna	Oblast označená na začátku označená dopravní značkou č. IP 26a Obytná zóna a na konci značkou č. IP 26b Konec obytné zóny. Tvoří ji soubor zklidněných pozemních komunikací s převahou pobytové funkce s přímou dopravní obsluhou staveb, ve které je umožněn pohyb chodců, cyklistů a motorových vozidel a hry dětí ve společném prostoru za stanovených podmínek provozu podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zpravidla je nutná přestavba komunikace v celé její šíři na stejnou výškovou úroveň (odpadá původní členění na vozovku a chodník), čímž vzniká společná plocha pro všechny druhy dopravy. V principu jde o pojížděný chodník, na němž je za určitých podmínek povolena jízda a parkování vozidel (pouze na místech označených jako parkoviště).
Pěší doprava	Doprava realizovaná prostřednictvím pěší chůze.
Piktokoridor	Pouze upozorňuje na možnou přítomnost cyklistů. Nezakládá nikomu žádná zvláštní práva nebo povinnosti a jízda cyklistů v nich není povinná.
Pozemní komunikace	Dopravní cesta určená pro provoz motorových a jiných nekelejších vozidel nebo pro cyklistickou a pěší dopravu. Její součástí jsou pevná zařízení nutná pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Dělí do následujících kategorií: • Dálnice • Silnice • Místní komunikace • Účelová komunikace

Pojem či zkratka	Význam
Pražská integrovaná doprava (PID)	Integrovaný dopravní systém na území hl. m. Prahy a ve Středočeském kraji. Zahrnuje metro, tramvaje, železnici, městské a příměstské autobusové linky, lanovou dráhu na Petřín a některé přívozy.
Průzkum dopravy	Určení současných objemů, struktury a trendů dopravní poptávky, současných objemů a struktury dopravních proudů, současných výkonů a provozních stavů prvků dopravní infrastruktury, současných problémů a limitních stavů dopravní sítě, současných výkonů a problémů jednotlivých druhů doprav atd..
P+R	Záchytné parkoviště „Park and Ride“ (zaparkuj a jeď veřejnou dopravou). Budují se v dosahu zastávek a stanic veřejné dopravy. Vytváří systém kombinované dopravy podporující přestup cestujících individuální automobilové dopravy na prostředky městské hromadné dopravy.
RPDI	Roční průměr denních intenzit. Je to hodnota, která slouží ke stanovení průměrné denní intenzity na komunikaci. Udává se v počtu vozidel za den v obou směrech. Vypočítá se z jednotlivých denních intenzit pomocí vzorce: $RPDI = \frac{1}{365} \times \sum_{i=1}^{365} I_i$, kde I_i je celodenní (24hodinová) intenzita dopravy na komunikaci za den i
Silnice	Veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Podle svého určení a dopravního významu se rozděluje do těchto tříd: • Silnice I. třídy je určena zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Je vystavěna jako rychlostní silnice a je určena pro rychlou dopravu. Je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanovená hodnota. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. • Silnice II. třídy je určena pro dopravu mezi okresy. • Silnice III. třídy je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.
Směrový průzkum	Typ dopravního průzkumu, který zjišťuje zdroje, cíle a směry dopravních proudů, např. sledováním podle registračních značek. Dopravní průzkum obecně představuje souhrn činností, jimiž jsou zjišťovány informace o dopravě. Je to nutný podklad pro kvalitní rozhodování a řízení.
Účelová komunikace	Pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.
Věková pyramida	Grafické znázornění věkové struktury obyvatelstva daného regionu. Na svislé ose je znázorněn věk. Na vodorovné ose je relativní zastoupení věkové skupiny na celkovém počtu obyvatel (odděleně pro muže a ženy).
Veřejná hromadná doprava	Osobní doprava provozovaná za předem určených a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek. Je přístupná každému zájemci.
Zastávka	Přístupové místo systému veřejné dopravy označené názvem, které je určené k nástupu, výstupu nebo přestupu cestujících. Zastávka sestává z jednoho či více zastávkových stanovišť.
Zklidněné komunikace	Pozemní komunikace, na nichž jsou provedeny prvky zklidnění dopravy vedoucí ke snížení rychlosti průjezdu motorových vozidel a zlepšení podmínek pro pohyb chodců a cyklistů.
Zklidňování dopravy	Soubor opatření a nástrojů, které mají vést k zlepšení životního prostředí a bezpečnosti především cyklistů a chodců na úkor automobilové dopravy.

Pojem či zkratka	Význam
Zóna 30	Ohraničená oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou č. IP 25a Zóna s dopravním omezením a konec je označen dopravní značkou č. IP 25b Konec Zóny s dopravním omezením. Zónu tvoří soubor zpravidla obslužných komunikací s převahou pobytové funkce. V celé zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h. Chodci a hrající si děti musí používat chodník. Je zachováno členění prostoru na vozovku a chodník. Pro vyšší podporu dodržování rychlostí vozidel je vhodné využívat dopravně zklidňujících opatření. Šířky jízdních pruhů mají být pokud možno skromné. Je vhodné využívat střídavé parkování a šikany. Parkovat lze kdekoli při okraji vozovky (nejsou-li nějaká místní omezení) při respektování právní úpravy zákona o provozu na pozemních komunikacích.
Železniční stanice (železniční nádraží)	Místo pro řazení vlaků, nástup a výstup cestujících, nakládku a vykládku nákladu. Stanice je vybavena výpravnou vlaků (výpravní budovou nebo výpravní kanceláří), dopravní kanceláří, odbavovacími prostory pro cestující, odbavovacími prostory pro nakládku a vykládku. Je vymezena vjezdovými návěstidly, umístěnými cca 50 m před první či za poslední výhybkou.
Železniční zastávka	Bod na železniční síti určený k pravidelnému zastavování vlaků osobní dopravy a nástupu, výstupu či přestupu cestujících železnice která podmínky železniční stanice nesplňují. Je tvořený jedním nástupištěm nebo více nástupišti, příp. výpravní budovou, budovou zastávky a příslušným zázemím.

Literatura a použité zdroje

- [1] CIKÁN, Miroslav, Pavla MELKOVÁ, Tereza MELKOVÁ a Jiří OPL. *Koncepční rozvaha revitalizace veřejných prostranství sídliště Rohožník (2022)* [online]. MCA atelier, 2022 [cit. 2023-10-30]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/-7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/koncepce-revitalizace-sidliste-rohoznik.pdf
- [2] Demografické údaje za hlavní město Prahu a souhrnné údaje za správní obvody a městské části: Stěhování podle pohlaví a 22 správních obvodů Prahy. In: *Vývoj obyvatelstva hl. m. Prahy – v letech 2011 až 2020* [online]. Český statistický úřad, 28.02.2022 [cit. 2023-11-20]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/demograficke-udaje-za-hlavni-mesto-prahu-a-souhrnne-udaje-za-spravni-obvody-a-mestske-casti>
- [3] Demografický vývoj obyvatel Újezda. In: *Praha 21, Informace* [online]. 20. listopad 2019 [cit. 2023-11-20]. Dostupné z: <https://www.praha21.cz/informace/demograficky-vyvoj-obyvatel-ujezda-nad-lesy?highlight=WYJkZW1vZ3JhZiJd>
- [4] KOCOUREK, Josef a Karel HLAVÁČEK. *Studie úpravy okolí Masarykovy ZŠ v Praze – Újezdu nad Lesy*. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů, 2010. Dostupné z: https://peskymestem.cz/wp-content/uploads/2020/12/BCS_ujezd_studie.pdf
- [5] *Koncepce Rozvoje školství MČ Praha 21 Újezd nad Lesy na období 2022-2028* [online, cit. 2023-10-30]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/-7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/koncepce-rozvoje-skolstvi-mc-praha-21-2022-2028.pdf
- [6] *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020* [online]. Koncepce prodloužena do roku 2030 usnesením Rady HMP č. 418 [cit. 2023-10-30]. Dostupné z: https://www.praha.eu/file/3554358/Aktualizovana_koncepce_V_3_final.pdf
- [7] KOVÁČ, Tomáš. I/12 Běchovice – Úvaly. Situační výkres širších vztahů. PUDIS, 2018.
- [8] *Mapa Městem na kole: nejchytřejší a nejdetailejší mapa pro cyklistickou dopravu* [online]. Městem na kole [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: <https://mapa.prahounakole.cz>
- [9] *Mapový portál hl. města Prahy* [online]. IPR Praha [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: [https://app.iprpraha.cz/apl/app/mapa-online/?service\[\]=21](https://app.iprpraha.cz/apl/app/mapa-online/?service[]=21)
- [10] Městská část Praha 21 – Zveřejnění v registru SML_0045_2018. Zjednosměrnění komunikací. In: *Registr smluv* [online]. Digitální a informační agentura, 12.02.2018 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/4662896>
- [11] Městská část Praha 21 - Dodatek č. 1 SML/0045/2018. Zjednosměrnění komunikací. In: *Registr smluv* [online]. Digitální a informační agentura, 01.06.2018 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/5725679>
- [12] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020* [online]. 2013 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf

- [13] NOVOTNÝ, Vojtěch. *Koncepce dopravy v Újezdu nad Lesy*. Návrh koncepce k připomínkování zadavatelem, 15. 6. 2022.
- [14] NOVOTNÝ, Vojtěch, Daniel ŠESTÁK, Yussuf ZACHAR a Denis LIUTOV. *Standardy aktivní mobility v Praze* [online]. Hlavní město Praha Magistrát hl. m. Prahy Odbor dopravy, 2022 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/fi-les/40c127de02591fb941e557ace26aa50f.pdf>
- [15] Obec Praha 21. In: *Demografický portál municipality* [online]. SC&C [cit. 2023-11-20]. Dostupné z: <https://www.demografickyportal.cz/>
- [16] Přehled nehod v silničním provozu: Administrativní jednotka: Újezd nad Lesy – kú, období 1. 1. 2013 až 31. 10. 2023. In: *Dopravní nehody v ČR komunikací* [online]. Centrum dopravního výzkumu, 2018. [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=2586>
- [17] Přehled nehod v silničním provozu: Administrativní jednotka: Újezd nad Lesy – kú, druh nehody (p6) = srážka s chodcem, období 1. 1. 2013 až 31. 10. 2023. In: *Dopravní nehody v ČR komunikací* [online]. Centrum dopravního výzkumu, 2018. [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=2587>
- [18] Ročenka dopravy 2022. In: *Ročenky dopravy, Praha* [online]. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, 2023 [cit. 2023-11-20]. Dostupné z: <https://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2022-cz.pdf>
- [19] Sčítání lidu, domů a bytů 2021: Dojížd'ka. In: *Veřejná databáze* [online]. Český statistický úřad [cit. 2023-11-20]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky#katalog=34155>
- [20] *Silnice I/12 Běchovice-Úvaly.: Informační leták, stav k 11/2023* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2023 [cit. 2023-11-25]. Dostupné z: https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/142/infoletak_s12-bechovice-uvaly.pdf?t=2022-05-20%2010:05:42.87
- [21] Standard zastávek PID: Standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje. In: *Standard zastávek* [online]. Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, 07/2017. [cit. 2023-11-25]. Dostupné z: <http://standardzastavek.pid.cz/wp-content/uploads/brozura.pdf>
- [22] *Strategický plán rozvoje MČ Praha 21 rok 2012 - rok 2022*. Schváleno ZMČ Praha 21 dne 18. 6. 2012. [online, cit. 2023-10-04]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload-/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/strategicky_plan.pdf
- [23] *Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice* [online]. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018 [cit. 2023-11-15]. ISBN 978-80-87931-84-4. Dostupné z: https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/infr/strategie_rozvoje_prazske_metropolitni_zeleznice_2018.pdf
- [24] SYROVÝ, Květoslav. *Generel cyklistické dopravy MČ Praha 21 Újezd nad Lesy*, 2013.

- [25] ŠILAR, Jan. *Analýza dopravy a návrh řešení problémových míst v MČ Praha 21 Újezd nad Lesy: Dopravní generel MČ Praha 21 Újezd nad Lesy*. Praha, 2013. Diplomová práce. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní. Vedoucí práce Josef Kocourek.
- [26] ŠTĚPÁNEK, Petr. *Strategický plán rozvoje MČ Praha 21* [online]. TheSign, České vysoké učení technické v Praze, 2022 [online, cit. 2023-10-04]. Dostupné z: https://dms.praha21.cz/share/proxy/alfresco-noauth/api/internal/shared/node/-JfrpnAOQNCI3XXPW2Zn3Q/content/Strategic-k%C3%BD%20pl%C3%A1n%20rozvoje%20M%C4%8C%20Praha%2021_2023_2033.pdf?c=force
- [27] TP 65: Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. In: *Politika jakosti pozemních komunikací* [online]. Ministerstvo dopravy, 2013. [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: https://pjpk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_65.pdf
- [28] TP 179: Navrhování komunikací pro cyklisty. In: *Politika jakosti pozemních komunikací* [online]. Ministerstvo dopravy, 2017. [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: https://pjpk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_179_2017.pdf
- [29] TP 189: Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích. In: *Politika jakosti pozemních komunikací* [online]. Ministerstvo dopravy, 2018. [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: https://pjpk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_188_2018.pdf
- [30] TP 218: Navrhování zón 30. In: *Politika jakosti pozemních komunikací* [online]. Ministerstvo dopravy, 2010. [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: https://pjpk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP218.pdf
- [31] Újezd nad Lesy. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%Ajezd_nad_Lesy