

Zhotovitel:  
AFRY CZ s.r.o.

Datum:  
04/2021

Zastoupený:  
Ing. Petr Košan

Číslo zakázky:  
2020/0144

Autorský kolektiv:  
Ing. Zuzana Volfová  
Mgr. Martin Koukal  
Ing. Martin Pavlů  
Ing. Pavel Suntých

Kontrola:  
Ing. Jiří Lávic

Objednatel:  
Obec Statenice  
Statenická 23  
252 62 Statenice

Zastoupený:  
Ve věcech smluvních: MgA. Apolena Novotná

## DOPRAVNÍ STUDIE OBCE STATENICE

### A.5 NÁVRHOVÁ ČÁST



## OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>BEZPEČNOST .....</b>	<b>7</b>
2.1	BEZPEČNOSTNÍ PRVKY .....	7
2.2	PROVĚŘENÍ STAVEBNÍCH ÚPRAV KOMUNIKACÍ .....	8
2.2.1	Kralupská ulice .....	8
2.2.2	Statenická ulice .....	14
2.2.3	Ulice Ke Kulnám .....	17
<b>3</b>	<b>DOPRAVNÍ ZNAČENÍ .....</b>	<b>18</b>
<b>4</b>	<b>VLASTNICKÉ VZTAHY DOTČENÝCH POZEMKŮ .....</b>	<b>19</b>
4.1	NESOULAD KATASTRU .....	19
<b>5</b>	<b>INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA .....</b>	<b>19</b>
5.1	HLAVNÍ KOMUNIKACE .....	20
5.1.1	Krajské silnice .....	20
5.1.2	Místní komunikace II. třídy .....	21
5.2	VEDLEJŠÍ KOMUNIKACE .....	21
5.2.1	Zklidněné zóny .....	21
5.2.2	Komunikace do okolních obcí .....	22
5.2.3	Jednosměrnost, propojování komunikací .....	24
5.2.4	Stavební úpravy komunikací .....	24
5.3	DOPRAVA V KLIDU .....	26
<b>6</b>	<b>VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA .....</b>	<b>26</b>
6.1	AUTOBUSOVÁ DOPRAVA .....	26
6.1.1	Úpravy linkového vedení stávajících autobusových linek .....	26
6.1.2	Nová autobusová linka .....	28
6.1.3	Vývoj dopravní obslužnosti .....	28
6.1.4	Poptávka po přepravě .....	29
6.2	INFRASTRUKTURA PRO AUTOBUSOVOU DOPRAVU .....	29
6.2.1	Umístění autobusové zastávky .....	29
6.2.2	Technické úpravy stávajících zastávek .....	29
6.2.3	Změny názvů stávajících zastávek .....	32
6.2.4	Nové autobusové zastávky .....	32
6.3	ETAPIZACE ZMĚN .....	33
6.3.1	Linka 409 .....	33
6.3.2	Jabloňový sad .....	33
6.3.3	Boušovský .....	34
<b>7</b>	<b>CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....</b>	<b>34</b>
7.1	VEDENÍ CYKLISTŮ NA KOMUNIKACÍCH .....	34
7.1.1	Integrované koridory na významnějších komunikacích .....	34
7.1.2	Chráněné trasy .....	35
7.1.3	Zklidněné zóny .....	36
7.2	TRASY CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....	36
7.2.1	Významné trasy v rámci obce .....	36



7.2.2	Jiná propojení v rámci obce.....	38
7.2.3	Dopravní propojení s okolními obcemi .....	39
7.2.4	Doprava do škol.....	41
7.2.5	Značené cyklotrasy .....	41
7.3	DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA .....	42
7.3.1	Cyklostojany .....	42
7.3.2	Doplňkové služby pro cyklisty.....	42
<b>8</b>	<b>PĚŠÍ DOPRAVA .....</b>	<b>43</b>
8.1	SÍŤ PĚŠÍCH KOMUNIKACÍ .....	43
8.1.1	Síť komunikací pro chodce .....	43
8.1.2	Cesty do okolních obcí.....	44
8.1.3	Přechody pro chodce .....	45
8.1.4	Úpravy stávajících turistických tras .....	45
8.2	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ.....	45
<b>9</b>	<b>SHRNUTÍ.....</b>	<b>45</b>
9.1	ZÁSOBNÍK PROJEKTŮ.....	45
9.2	DOPORUČENÍ DO ÚZEMNÍHO PLÁNU .....	45
9.3	ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ .....	46

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Navrhované provozní parametry autobusové linek PID .....	29
Tabulka 2 – Přehled stávajících autobusových zastávek s navrhovanými úpravami .....	31
Tabulka 3 – Navrhovaná délka nástupiště u stávajících autobusových zastávek.....	31
Tabulka 4 – Přehled autobusových zastávek s nevhodnými názvy.....	32
Tabulka 5 – Přehled nových autobusových zastávek s navrženými parametry .....	33
Tabulka 6 – Způsoby vedení cyklistů podél silnice II/240.....	37
Tabulka 7 – Přehled cyklostojanů v obci a požadavky na jejich kapacitu a bezpečnost.....	42

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Křižovatka Kralupská x Statenická .....	10
Obrázek 2 – Křižovatka Kralupská x Statenická – podélný profil komunikací .....	11
Obrázek 3 – Ulice Ke Kříži a její křižovatka s Kralupskou ulicí.....	12
Obrázek 4 – Křižovatka Kralupská x Únětická .....	13
Obrázek 5 – Kralupská u zastávky Černý Vůl .....	14
Obrázek 6 – Křižovatka Statenická x Keltská .....	15
Obrázek 7 – Statenická ulice, zastávka U kovárny .....	16
Obrázek 8 – Křižovatka Statenická x Pod Zámkem .....	17
Obrázek 9 – Přeložka Račanské ulice – prodloužení ul. Ke Kašnám .....	18
Obrázek 10 – Zábrana proti vjezdu motorových vozidel na cyklostezku u obce Zápy.....	23
Obrázek 11 – Základní minimální šířkové parametry ochranného jízdního pruhu pro cyklisty .....	35
Obrázek 12 – Prostor pro navrhované cyklistické a pěší propojení ulic Zelená a V Lukách .....	39
Obrázek 13 – Koncept „Bike Train“ na podporu udržitelné mobility .....	41



## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

č.p.	číslo popisné
ČSN	česká technická norma
IAD	individuální automobilová doprava
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
IPR	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
OSPao	osoba se sníženou schopností pohybu a orientace
PID	Pražská integrovaná doprava
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
RZ	registrační značka
VHD	veřejná hromadná doprava

## 1 ÚVOD

Dopravní studie obce Statenice je strategický dokument, jehož cílem je zajištění vyváženého dopravního systému, který bude svou kvalitou odpovídat nárokům územního rozvoje řešeného území. Zaměřuje se zejména na individuální automobilovou dopravu (s důrazem na vyhodnocení stávajícího stavu krajských a místních komunikací), veřejnou hromadnou dopravu a cyklistickou a pěší dopravu v obci.

Mezi hlavní cíle této dopravní studie patří:

- vyhodnocení problémových míst v silniční dopravě;
- aktualizace stavu krajských a místních komunikací;
- optimalizace veřejné hromadné dopravy;
- řešení cyklistické a pěší dopravy;

a to vše v kontextu plánovaného územního rozvoje na území obce a v jejím bezprostředním okolí.

Tato část dokumentu představuje návrhovou část. Navazuje na analytickou část, v níž byly prostudovány dostupné podklady, vyhodnoceny provedené průzkumy a rozborů. Návrhová část obsahuje prověření různých variant řešení identifikovaných problémů a námětů na zlepšení. Zvláštní péče byla věnována vztahu a vlivu oblastí nové zástavby k dopravní infrastruktuře.

Sledovaná vize jsou Statenice jako obec krátkých vzdáleností, kde cesty v rámci obce i do okolních obcí bude možné absolvovat po bezpečné infrastruktuře pěšky nebo na kole. Bude preferována veřejná hromadná doprava a posilován její provoz. Automobilová doprava bude přednostně směřována mimo území obce a na sběrné komunikace. V rezidentních částech obce bude sledována maximální možná míra zklidnění.

## 2 BEZPEČNOST

Důraz na bezpečnost provozu se prolíná návrhy v celém dokumentu. V této kapitole jsou shrnuty hlavní uplatňované zásady odpovídající soudobým odborným poznatkům a prověřeny možnosti úprav vybraných míst identifikovaných v bezpečnostní inspekci.

### 2.1 BEZPEČNOSTNÍ PRVKY

#### Vjezdová opatření

Cílem opatření na vjezdu do obce je dát řidiči vozidla najevo, že z extravilánového úseku komunikace vjíždí do intravilánu, a přimět ho k úpravě stylu jízdy – snížení rychlosti, obezřetnost ve vztahu ke zranitelným účastníkům provozu (chodci, cyklisté, děti) působení. Opatření bývají jak optická nebo psychologická, která působí na chování řidiče nepřímo, tak i fyzická, jež ho donutí změnit styl jízdy uspořádáním komunikace. V současnosti se na vjezdu od Velkých Přílep nachází radar a optická psychologická brzda. Jedná se pouze o optické opatření, na jiných vjezdech opatření chybí. Je doporučeno prvky zklidnění na vjezdu do obce posílit a doprovázet je také fyzickými opatřeními. Problémové jsou především příjezdy od velkých Přílep a Lichocevsí, protože zde přechod komunikace do obce nastává po dlouhém přímém průjezdu nezastavěnou oblastí. Vhodným a přirozeným prvkem zpomalení jsou okružní křižovatky.

#### II/240 od Velkých Přílep

Zde se nabízí výstavba vjezdové brány – středového ostrova se směrovým vychýlením jízdních pruhů. Pokud bude komunikace do areálu Boušovský napojena okružní křižovatkou, bude roli zpomalovacího opatření na vjezdu do obce plnit ona.

**II/240 a II/241 od Prahy**

Z tohoto směru řidiče přirozeně zpomalí pravý směrový oblouk u křižovatky s ulicí Nad Višňovkou, který není možné projet výrazně vyšší rychlostí. Výhledově ke dřívějšímu zpomalení napomůže přestavba křižovatky těchto silnic na okružní. Směrem od Horoměřic navíc dojde vlivem srůstání zástavby k postupnému zániku extravilánového charakteru komunikace.

**III/0079 od Lichocevsí**

V rámci projektu zóny 30 je připravována instalace pryžových montovaných polštářů, optické psychologické brzdy a zvýrazněného svislého i vodorovného značení. Pokud bude komunikace do areálu Boušovský napojena okružní křižovatkou, napomůže zpomalení řidiče před vjezdem do zastavěné části. Pokud bude napojena až stykovou křižovatkou, bude vhodné vybudovat vjezdovou bránu před začátkem zástavby.

**III/2405 od Tuchoměřic**

Tato komunikace je nejméně problematická, protože její extravilánový úsek neumožňuje jízdu vyšší rychlostí díky množství směrových oblouků a objektů v těsné blízkosti komunikace. Zpomalovací opatření je potřebné umístit až do ulice Pod Hájem před připravovanou zónu 30.

**Sběrné komunikace**

Podél sběrných komunikací budou vybudovány chodníky, aby došlo k fyzickému oddělení chodců od provozu vozidel. V okrajových částech obce budou vybudovány také stezky pro cyklisty v přidruženém prostoru, v urbanizované části obce je sledována integrace cyklodopravy do hlavního dopravního prostoru.

Na křížení pěších vazeb budou vybudovány přechody pro chodce nebo místa pro přecházení. Přechody u zastávek VHD, kde se očekává největší pohyb chodců přes vozovku, budou disponovat přisvícením.

**Obslužné komunikace**

Na obslužných komunikacích budou aplikována plošná zklidňovací opatření – zklidněné zóny, přednost zprava, fyzické i optické zpomalovací dopravy. Cílem je vymístění zbytné dopravy z těchto lokalit a organizace cílové dopravy šetrným způsobem vzhledem k zástavbě. V návaznosti na územní rozvoj obce a navýšení intenzity provozu na komunikacích bude třeba posílit prvky zklidňování dopravy – zpomalovací prahy a polštáře, zjednosměrnění, protože se zvýší tlak na zkracování si cesty přes obslužné komunikace.

## **2.2 PROVĚŘENÍ STAVEBNÍCH ÚPRAV KOMUNIKACÍ**

V této kapitole jsou rozepsány a prověřeny možnosti stavebních úprav uličního prostoru. Jde o lokality, v nichž byly zjištěny závady bezpečnostní inspekci, bariéry pěší a cyklistické dopravy nebo zde vzroste intenzita v návaznosti na územní rozvoj obce.

### **2.2.1 Kralupská ulice**

**Křižovatka Kralupská x Statenická**

Jiné projektové dokumentace počítaly se zachováním trasování komunikací ve stávajícím nevyhovujícím stavu, proto byl vytvořen vlastní návrh přestavby křižovatky včetně navazujících úseků komunikací. Návrh je koncipován velkoryse, aby uvedl křižovatku do normového stavu.



Studie úpravy křižovatky ulic Kralupská a Statenická je zaměřena na zlepšení stávajícího stavu, kdy řidiči vozidel vyjíždějících z ul. Statenická nemají dostatečný rozhled na ul. Kralupskou. Navíc je napojení realizováno s ostrým lomem nivelety zejména při výjezdu vpravo na Kralupskou, což je nevýhodné kvůli ztíženému rozjezdu do prudkého stoupání a také nevhodnému rozhledu vpravo na ul. Kralupskou.

Návrh předpokládá vedení cyklistů ze směru od Horoměřic v hlavním dopravním prostoru. Je ale použitelný i v případě varianty stezky podél západního okraje komunikace – využila by se cesta směrem k ul. Nad Višňovkou.

V uvažovaném řešení je místo křížení přemístěno o necelých 60 m směrem na západ. Návrh zlepšuje podmínky pro rozhledy na obě strany ul. Kralupské odsunutím křížení dále od směrového oblouku na východní větví křižovatky a zároveň by při použití jednostranného sklonu ul. Statenické bylo možné zlepšit i výhled na západní úsek ul. Kralupské.

Základní uspořádání Kralupské ulice v tomto místě obsahuje v každém směru jízdní pruh o šířce 4 m, který je přerozdělen na ochranný cyklopruh šířky 1,5 m u pravého okraje vozovky a zbývající pruh pro neovlivněný průjezd osobních vozidel o šířce 2,5 m. Před křižovatkou se Statenickou ul. ve směru do Prahy je vytvořen krátký řadicí pruh pro levé odbočení, které umožní objetí 2 odbočujících vozidel a zvýší plynulost dopravy. Použití jednostranného sklonu hlavní komunikace by dále pomohlo snížení nivelety, tedy zároveň hrany pro napojení ul. Statenické. Hranu na jižní straně Kralupské ulice snížit příliš nelze kvůli napojení přilehlých domů na hlavní komunikaci.

V tomto řešení je nutná změna výškového řešení ulice Statenické. Kvůli přesunutí křížení do vyššího bodu na ul. Kralupské je nutné stoupání zahájit již v místě vyústění ulice V Lukách a váže na sebe potřebu přeložení vyústění ulice U Mlýna (při zachování místa křížení ulici U Mlýna umístit na násypové těleso). Násyp ulice Statenické je vysoký 5 m v nejhlubším místě (bez uvažování úpravy příčných sklonů na hlavní i vedlejší komunikaci, tzn. je možno ho dále snížit při podrobnějším řešení).

V podélném profilu stávajícího stavu ulice Kralupské se po přesunutí křížení napojuje ulice Statenická do výškového oblouku, tedy by bylo třeba její profil upravit. Již ve stávajícím stavu nesplňuje hlavní ani vedlejší komunikace limitní sklon paprsků křižovatky, který dle ČSN 73 6102 činí 5 % pro rychlost 50 km/h (6,66 % na hlavní, 6,27 % na vedlejší komunikaci). Po provedené úpravě se sice na ul. Statenické blížíme limitnímu sklonu 8 %, nicméně je možno upravit výškový profil komunikace, aby výjezd na hlavní v křižovatkovém prostoru byl pohodlnější a bezpečnější než v současném stavu.

Napojení domů na vyústění ul. Statenické do ul. Kralupské na silniční síť je zamýšleno v místě původní křižovatky z důvodu vysokého násypu nového místa křížení. Vzdálenost mezi křižovatkou ulic Statenická a Kralupská a napojením obytných domů na ul. Kralupskou je tedy zhruba 60 metrů. V normě ČSN 73 6110 se tato vzdálenost pro uvažované danou situaci doporučuje 150 m, nicméně pro zlepšení podmínek v křižovatce Kralupská x Statenická je toto řešení nutné.

Protože místo připojení Statenické ulice na Kralupskou bude přibližně o 4 m výše a délka komunikace se naopak ztratí, bude třeba tento rozdíl výše nastoupat. Ulice Statenická proto ihned za křižovatkou s ulicí V Lukách začne stoupat podélným sklonem přibližně 6 %.

V místě původní křižovatky vznikne pouze připojení účelové komunikace vedoucí k domům čp. 118 a 588 ležícím podél bývalé trasy Statenické ulice.

Zřízení odbočovacího pruhu si vynutilo posun přechodu pro chodce a autobusové zastávky směr Velké Přílepy. Přechod pro chodce bude přesunut na východní rameno křižovatky. Přechod bude dělený ostrůvkem, který vyplní prostor mezi protisměrnými jízdními pruhy oddálenými v křižovatce vzniklým zřízením odbočovacího pruhu. Přes rameno Statenické ulice bude zřízen přechod pro chodce sdružený s přejezdem pro cyklisty, taktéž rozdělený dělicím ostrůvkem.

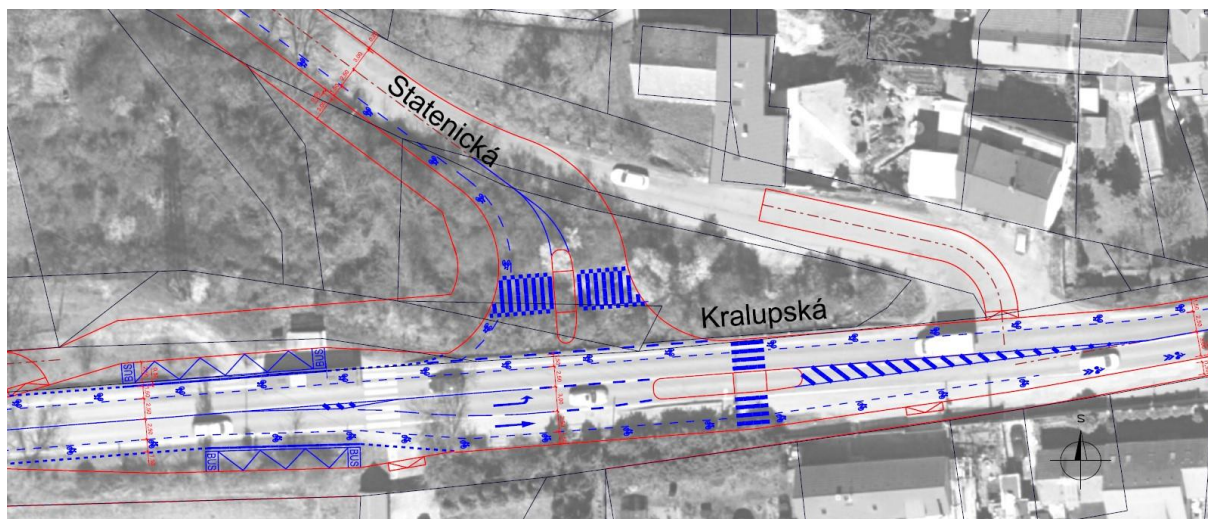
V přesunuté poloze umožní prostor místní komunikace zřízení autobusového zálivu pro zastávky v obou směrech. V případě nutnosti redukovat šířku záboru je možné ušetřit prostor u zastávky ve

směru od Prahy – je možné v tomto místě přerušit ochranný cyklopruh a vést cyklisty prostorem zastávky, případně je možnost zastávku umístit do jízdního pruhu nebo v prostoru vést cyklisty.

Niveleta Kralupské ul. musí umožnit napojení stávajících vjezdů na pozemky č. 121 a 122.

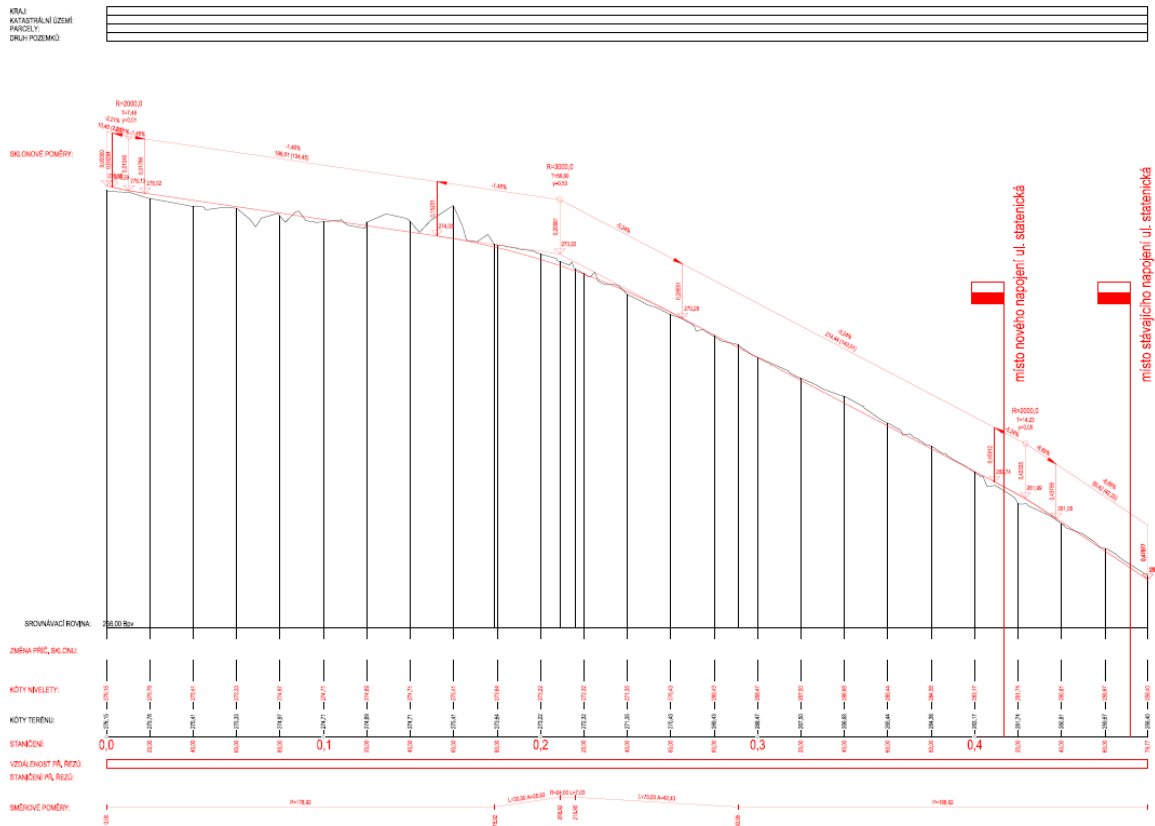
Ve střednědobém horizontu má přestavba křižovatky význam pouze při scénáři, kdy by ještě nevznikla zástavba v lokalitě Jabloňový sad a s ní úzce svázaná prodloužená Keltská ulice, ale zároveň už by vznikla zástavba v areálu Boušovský. V tom případě by nově generovaná doprava značně přitížila křižovatce Kralupská x Statenická, protože by neměla možnost se místu vyhnout Keltskou ulicí. Pokud bude Keltská ulice postavena, má přestavba křižovatky význam až v dlouhodobém horizontu 20 a více let, aby nedošlo ke znehodnocení obecní investice na napojení chodníku podél Statenické ulice na Kralupskou ulici.

*Obrázek 1 – Křižovatka Kralupská x Statenická*

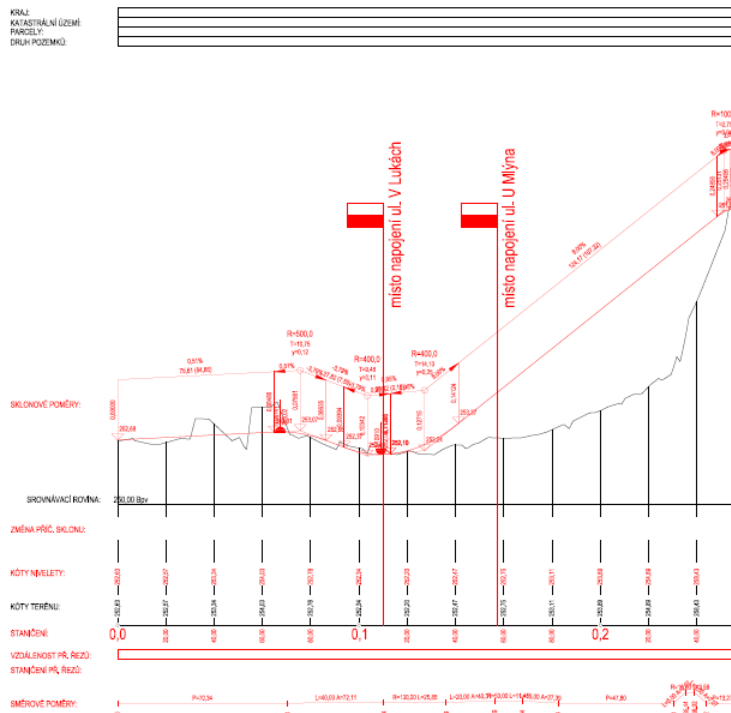


Obrázek 2 – Křižovatka Kralupská x Statenická – podélný profil komunikací

Podrobný podélný profil: HL\_KRALUPSKA-5 M 1:1000/100  
 Rozsah: km 0,00000 - km 0,47977



Podrobný podélný profil: VEDL\_STATENICKA-6 M 1:1000/100  
 Rozsah: km 0,00000 - km 0,25729



### Úsek Statenická – Únětická

V tomto úseku je koridor komunikace šířkově omezen stávající zástavbou a Únětickým potokem. Významným počinem vedoucím k odstranění bariérového efektu komunikace je výstavba chodníku podél východní strany komunikace. Při návrhu je doporučeno vyjít z projektu Černý Vůl – opěrné zdi od společnosti CityPlan z r. 2008. Bude potřebné dořešit vlastnické vztahy na komunikaci a v jejím okolí, protože silniční pozemek se od skutečného průběhu komunikace liší až o několik metrů. Pohyb cyklistů se předpokládá primárně ve vozovce s ostatními vozidly, na jejich výskyt budou řidiči upozorněni piktogramovým koridorem. Pro pomalejší nebo méně zdatné cyklisty je možné legalizovat průjezd po chodníku vyznačením režimu „stezka pro chodce s povolených vjezdem jízdních kol“.

### Ulice Ke Kříži

Ulice bude sloužit pro napojení rozvojových ploch individuálního bydlení Z11 a Z23, které budou znamenat nárůst o přibližně deset rodinných domů. Komunikace je ve dvou místech sevřená stávající zástavbou. Rozšíření pro neovlivněný obousměrný provoz by pro nebylo možné v celé délce. Je proto navrženo rozšířit vozovku na šířku 6 m alespoň tam, kde to prostorové podmínky umožňují, což je mezi domem čp. 155 a odbočkou k ploše Z 11. Bude se jednat o typ „jednopruhová obousměrná komunikace s výhybnami“. Délka úseku bez možnosti vyhýbání se zkrátí na přibližně 60 m.

*Obrázek 3 – Ulice Ke Kříži a její křižovatka s Kralupskou ulicí*

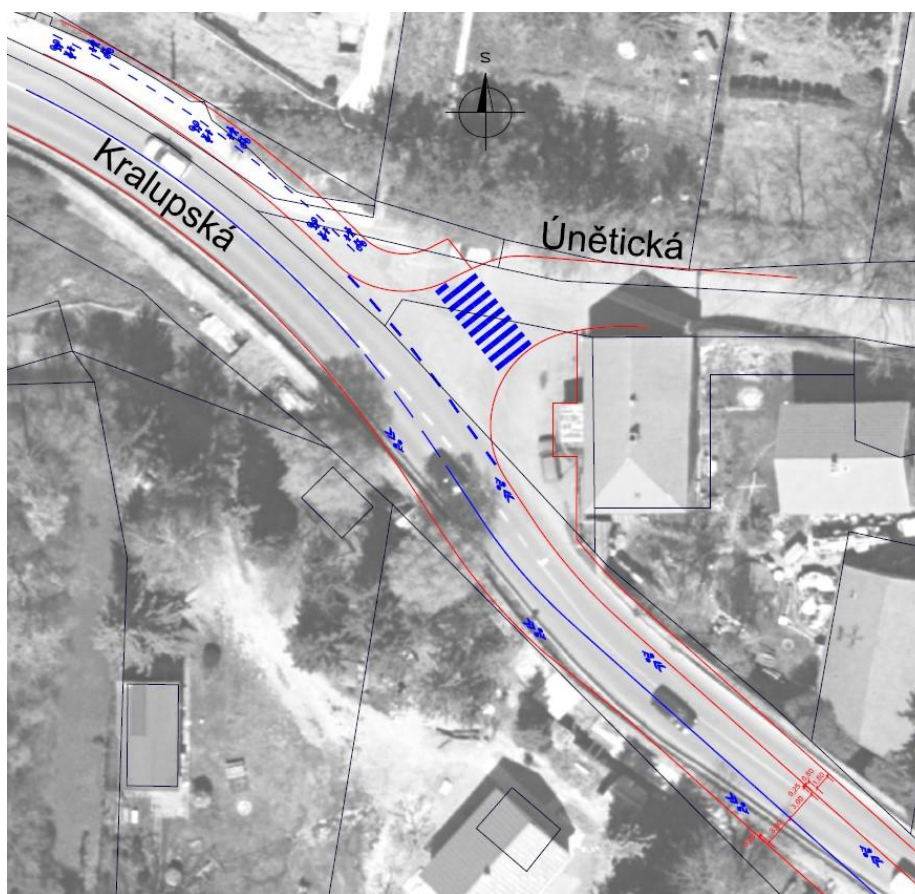


### Úsek Únětická – Za Cihelnou

V tomto úseku je navrženo rozšířit chodník na stezku pro chodce a cyklisty o šířce 3 m, aby existovala pohodlná chráněná možnost průjezdu cyklistů mimo hlavní dopravní prostor. Bude si to vyžadovat terénní úpravu svahu a výstavbu opěrné zdi podél severního okraje komunikace.



Obrázek 4 – Křižovatka Kralupská x Únětická



### Zastávka Černý Vůl

V této lokalitě je potřeba provést hned několik úprav týkajících se zastávek, chodců, cyklistů i napojení rozvojové plochy individuálního bydlení Z21.

U autobusových zastávek je navrženo prodloužení délky nástupní hrany i zálivů, aby mohly být na linku 316 nasazeny kloubové autobusy. Zastávka ve směru do Prahy i jižní polovina vozovky se nachází na soukromém pozemku obchodu „Do krámu“. Podle územního plánu má v místě stávajícího připojení areálu vzniknout okružní křižovatka, která by zároveň protějším ramenem napojila plochu Z 21. Zastávka ve směru do Prahy měla být přesunuta až před okružní křižovatku směrem od Velkých Přílep. Takové odsunutí polohy zastávky je ale nevhodné, protože prodlouží docházkovou vzdálenost na zastávku cestujícím z Černého Vola. V tomto návrhu je proto ponechána ve stávající poloze. Podélná parkovací místa jsou ponechána tři před obchodem, ostatní jsou zrušena, protože brání vyjetí autobusu ze zálivu.

Kvůli úspoře prostoru na zřízení autobusové zastávky je okružní křižovatka nahrazena průsečnou s mírně odsazenými vedlejšími rameny. Výhodou je také ponechání plynulého průjezdu po Kralupské ulici – intenzity na vedlejších ramenech jsou výrazně nižší.

V návrhu je zanesen plánovaný přechod pro chodce přes Kralupskou ulici východně od křižovatky s ul. K Cihelně a Za Cihelnou, na který je zpracovaná dokumentace ve stupni studie.

### Varianta 1 – cyklisté směr Velké Přílepy ve vozovce

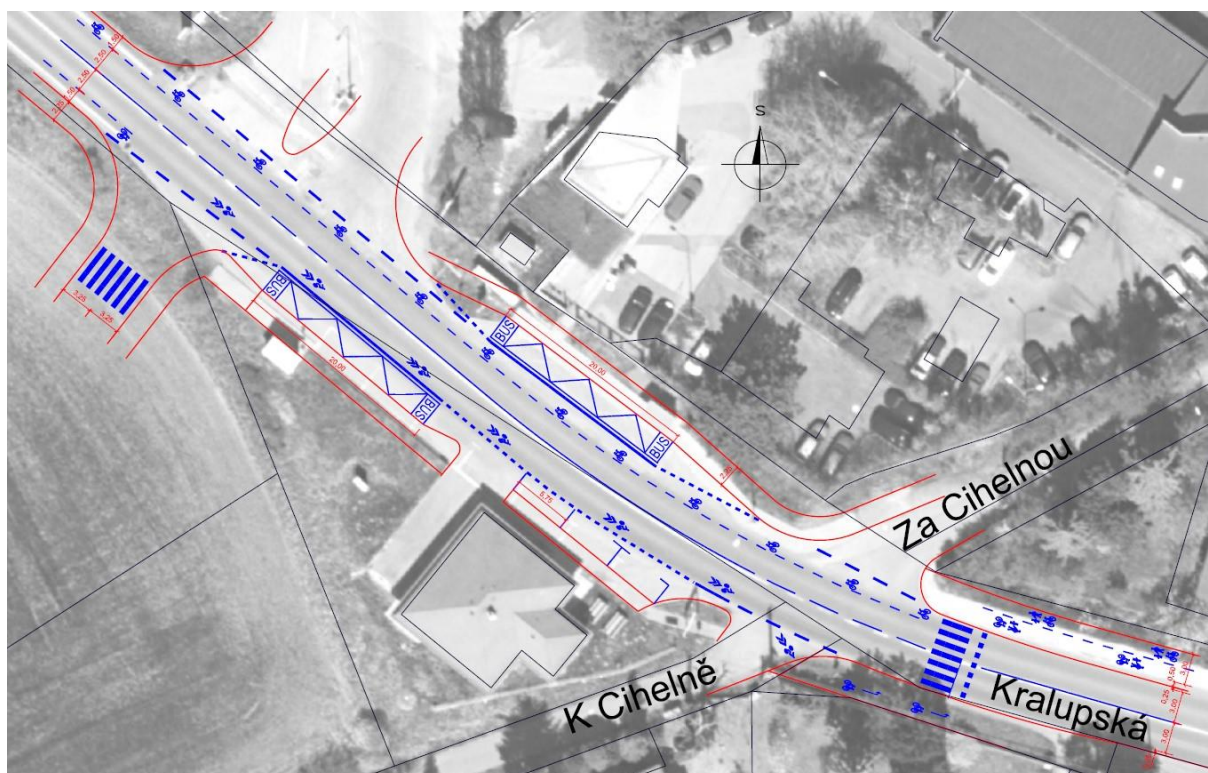
Smíšená stezka pro chodce a cyklisty podél severního okraje Kralupské ulice směrem od Prahy končí na křižovatce s ul. Za Cihelnou a dále cyklisté pokračují po ochranném cyklopruhu ve vozovce, případně mohou překřížit Kralupskou ulici a pokračovat ulicí K Cihelně. Ve směru od Velkých Přílep

končí ochranný cyklopruh už na křižovatce s komunikací do rozvojové plochy, protože byla snaha minimalizovat zábor soukromého pozemku v prostoru zastávky a navíc směrem ze svahu není rozdíl rychlosti motorového vozidla a cyklisty tak velký, že by vyžadoval prostorové oddělení. Překonání Kralupské ulice je možné buď pomocí nepřímého levého odbočení přes přejezd pro cyklisty přimknutý k novému přechodu pro chodce, nebo přímým odbočením vlevo.

### **Varianta 1 – cyklisté směr Velké Přílepy na stezce**

Pokud by měla být cyklostezka prodloužena podél Kralupské ulice dále směrem ke komunikaci do areálu Boušovský nebo až do Velkých Přílepek, je její průchod přes prostor zastávek možný pouze po severním okraji, protože na jižním okraji by byla v kolizi s obchodem „Do krámu“. Z hlediska další návaznosti na komunikační síť ve Velkých Přílepech není vhodné kvůli úseku pár set metrů provádět přesmyk na jižní stranu ulice, přestože je po ní vedení stezky vhodnější kvůli obsluze přilehlé zástavby, a pak zpět.

*Obrázek 5 – Kralupská u zastávky Černý Vůl*



## **2.2.2 Statenická ulice**

### **Úsek Kralupská – Pod Višňovkou**

V tomto úseku je třeba vybudovat jednostranný chodník pro zvýšení bezpečnosti chodců. Doplnění chodníku je již projekčně připravováno firmou APS PROJEKT ve stupni dokumentace pro společné povolení. Chodník je navržen podél jižní strany komunikace včetně schodiště a bezbariérové rampy k autobusové zastávce Černý Vůl, hospoda na Kralupské ulici. Toto řešení by bylo přínosem alespoň pro chodce, pokud by se nepodařilo provést přestavbu křižovatky.

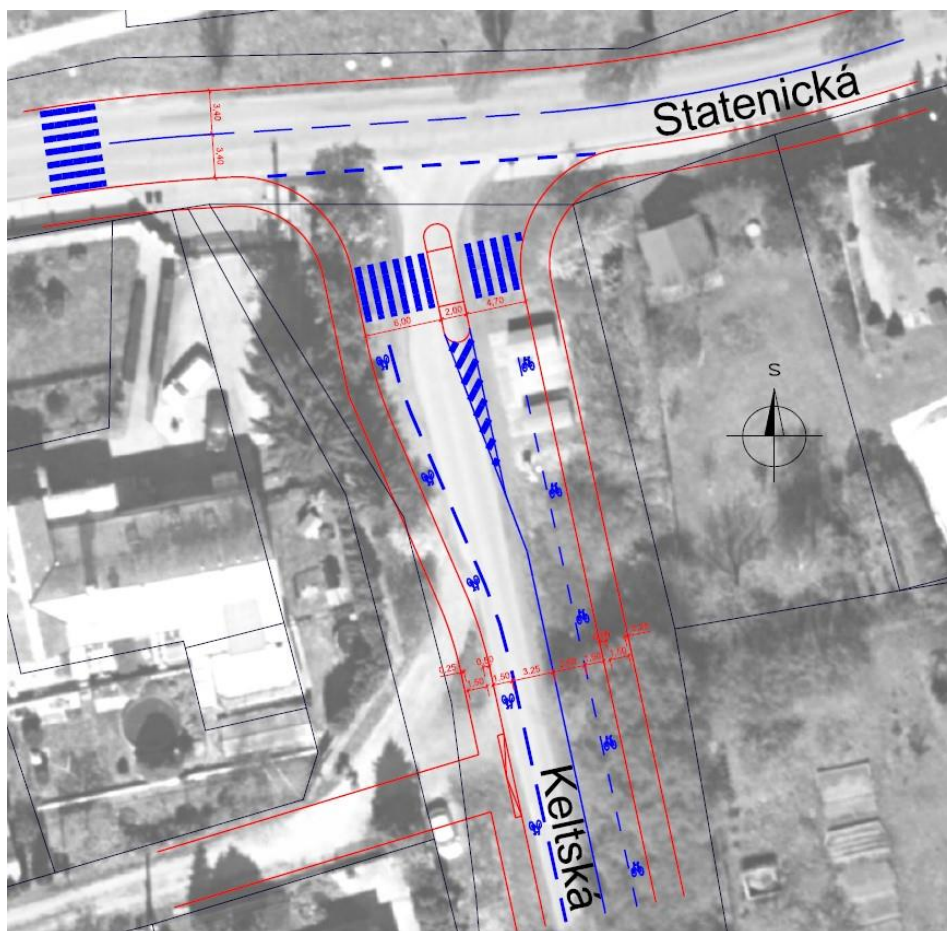
### **Křižovatka Statenická x Keltská**

Dopravní význam Keltské ulice výrazně vzroste po jejím prodloužení na silnici II/240 skrz areál Boušovský. Stane se z ní sběrná místní komunikace, variantou je i převedení trasy silnice III/2405



na Keltskou ulici. Předpokládá se přesun části intenzit mezi centrální části Statenic a Horoměřicemi na tuto propojku namísto jízdy přes Černý Vůl. Výše uvedení skutečnosti znamenají, že je třeba Keltskou ulici a body jejího připojení náležitě zkapacitnit. Katastr nemovitostí poskytuje v této části Keltské ulice velkorysý koridor šířky 22 m, který se u křižovatky se Statenickou ulicí ještě rozšiřuje. V Keltské ulici jsou proto navrženy chodníky šířky 1,5 m po obou stranách, ve směru do stoupání vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, ve směru ze svahu jen ochranný cyklopruh. U křižovatky se Statenickou ulicí je navržen přechod pro chodce dělený ostrůvkem. Křižovatka musí umožňovat bezproblémový průjezd autobusu standardní délky v relaci centrum Statenic – Keltská ulice, neboť tudy bude odbočovat linka 356.

Obrázek 6 – Křižovatka Statenická x Keltská



### **Zastávka Náměstí (dnešní název U kovárny)**

Stávající zastávka ve směru do Prahy je situována ve stísněném prostoru mezi zdí domu a nástupní hranou. V okamžiku odbavování cestujících je výrazně znesnadněn průchod kolem vozidla. Možností je přesun zastávky do jiného vhodného prostoru. V blízkosti se nabízí chodník za křižovatkou s ulicí Za Kovárnou. Mezi zastávkami pro oba směry (v každém směru vždy za zastávkou) by bylo umístěno místo pro přecházení. Minimální vzdálenost zastávky od místa pro přecházení vychází z rozhledových trojúhelníků mezi chodcem a jedoucím vozidlem během stanicování autobusu. Pro rychlost 40 km/h vychází na 23,9 m. Zastávka v nové poloze by byla na jízdním pruhu stejně jako ta stávající, ale s výrazně lepšími prostorovými možnostmi pro vytvoření dostatečně širokého nástupiště s doplňkovou infrastrukturou, aniž by bylo bráněn průchodu chodců po chodníku.

Obrázek 7 – Statenická ulice, zastávka U kovárny



### Křižovatka Statenická x Ke Kulnám

V tomto místě bylo v r. 2013 firmou CityPlan studijně prověřeno vybudování klasické okružní křižovatky. Klasická okružní křižovatka zabírá veškerý volný prostor, vybočuje z něj nad Svatojánskou ulici, přesto už nezůstává prostor pro zřízení chodníků. Řešení se standardní okružní křižovatkou lze proto zavrhnout jako nevhodné.

V roce 2020 byla zpracována studie proveditelnosti pěšího propojení centra Statenic na Račana, která v tomto místě počítá se stykovou křižovatkou s doplněním chodníků podél obou ulic a přechodů pro chodce. Návrh zlepšuje bezpečnost provozu díky nakolmení vedlejší komunikace a zmenšení rozlohy křižovatky. Oproti případně variantě mini-okružní křižovatky poskytuje nejkratší pěší vazbu mezi ulicemi Ke Kulnám a Svatojánskou. V oblouku u křižovatky s ulicí Nad Vinicí je šířka ulice Ke Kulnám limitována stávající zástavbou. Ve výkresu mají jízdní pruhy konstantní šířku 3 m. Pro vzájemné vyhýbání protijedoucích rozměrnějších vozidel (např. autobusů zajišťujících obsluhu areálu Boušovský) je třeba provést rozšíření jízdních pruhů ve směrovém oblouku. To by bylo možné pouze při realizaci jednostranného chodníku a využití celé šíře prostranství mezi budovami, jinak místo zůstane nepřehledné a snižující kapacitu komunikace, kdy je bezpečnost provozu zajištěna pomocí dvou dopravních zrcadel.

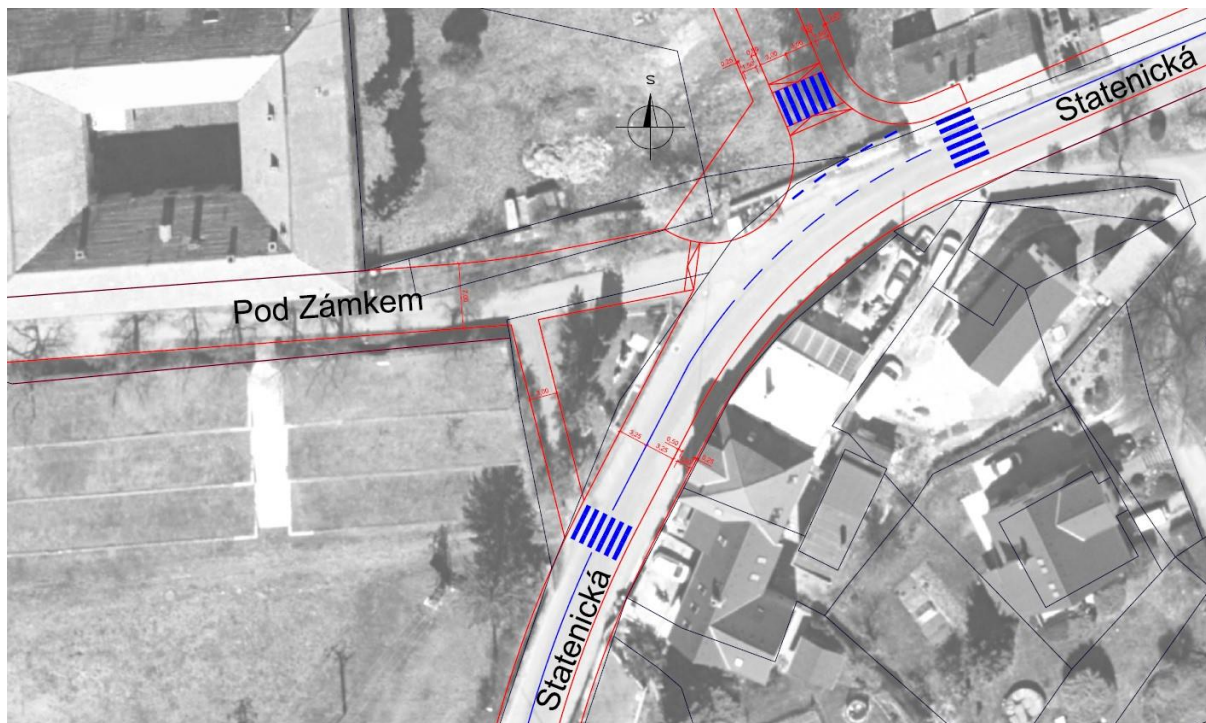
### Křižovatka Statenická x Pod Zámkem

Profil Statenické ulice je v úseku mezi ulicemi Svatojánskou a Pod Zámkem omezen dvěma budovami areálu zámku. Spolu s domem na jižní straně ulice tvoří úzké hrdlo o šířce 6 m. Vzhledem k dezolátnímu stavu budov a k tomu, že nejsou památkově chráněny, je navržena jejich demolice. Tím se uvolní prostor pro přesun jízdních pruhů severním směrem a vybudování chodníku podél jižní strany, který naváže na zklidněnou Svatojánskou ulici a chodník od ul. Ke Kulnám. Stávající vjezd do areálu zámku je nevhodně situovaný zejména kvůli ostrému úhlu připojení, je proto navrženo jej



zrušit a areál zaústit do křižovatky s ulicí Pod Zámkem. Ulici Pod Zámkem je navrženo přestavět na obytnou zónu s převažující pobytovou funkcí vzhledem k její poloze mezi zámkem a plochou veřejné zeleně.

Obrázek 8 – Křižovatka Statenická x Pod Zámkem



### 2.2.3 Ulice Ke Kulnám

#### Křižovatka Ke Kulnám x Račanská

Jak již bylo uvedeno v bezpečnostní inspekci, stávající konfigurace křižovatky neumožňuje navýšení intenzit dopravy. Z vedlejší Račanské ulice je minimální výhled kvůli ostrému úhlu připojení, zaústění komunikace na vnitřní stranu směrového oblouku hlavní komunikace a umístění oplocení a zeleně ve výhledu. Není proto možné, aby tudy vedla jedna z výjezdových cest z rozvojové plochy zámku. Stávající zaústění Račanské ulice je proto navrženo zaslepit nebo zjednosměrnit a nahradit ho připojením prodloužené ulice Ke Kašně o přibližně 50 m východněji. Již dnes je vlastnictví obce pozemek o délce 70 m ve stopě prodloužení ulice Ke Kašně. Je navrženo vybudovat na něm místní komunikaci, která se na jeho konci stočí na sever přes pozemky developera a připojí se na ulici Ke Kulnám stykovou křižovatkou vyhovující soudobým normám. Komunikace je sice navržena přes cizí pozemek, její vznik je ale i v zájmu developera, protože umožní vyhovující dopravní napojení a rozvoj celého areálu.

Obrázek 9 – Přeložka Račanské ulice – prodloužení ul. Ke Kašněm



### 3 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Navrhované úpravy dopravního značení jsou navrženy na stávající infrastruktuře bez stavebních úprav. Výhodou je rychlá projednatelnost a realizace, protože nevyžadují stavební řízení, ale pouze standardní proces stanovení dopravního značení – vyjádření policie a stanovení silničním správním úřadem. Návrhy si kladou za cíl uvést značení do souladu s normami a technickými podmínkami (TP 65, TP 169), reagují na podněty z bezpečnostní inspekce a upravují vymezení zklidněných zón podle této koncepce.

Úpravy značení jsou zakresleny na grafických přílohách č. C.10.1 až C.9.20. Přehledová mapa umístění situací DZ je na příloze č. C.10.0.

Typově se jedná o následující okruhy změn značení:

- správné vyznačení připojení křižujících komunikací podle druhu místní/úcelové,
- usměrnění dopravy na křižovatkách doplněním VDZ,
- doplnění značení vyznačujícího přednost na křižovatkách včetně dodatkových tabulek
- vyznačení slepých pozemních komunikací,
- úprava režimu zónování podle návrhu v kapitole 5, odstranění přebytečných značek omezujících rychlost.

Úpravy jsou zaměřeny na silnice II. a III. tříd. Ve zklidněných zónách není značení účelových nebo slepých komunikací navrženo.

Další změny vztahující se ke konkrétním místům:

- 1+3 – povolení průjezdu ulicí Úvozovou cyklistům,
- 3 – přesun směrníků do vhodnější polohy namísto odstraňované nadbytečné značky a 10,
- 4 – odstranění značek upravujících přednost, navíc špatně viditelných a nesprávně umístěných vlevo; zdůraznění přednosti zprava a nakolmení vjezdu z Únětické ulice pomocí VDZ,
- 6 – oprava počtu zpomalovacích prahů na dodatkové tabulce E 1 „Počet“,
- 14 – doplnění chybějící značky IZ 4b „Konec obce“,
- 16 – doplnění značky a 5a „Nebezpečné klesání“ s údajem 20 % do ul. K Chotolu,
- 17 – odstranění zákazových značek na území Horoměřic – umožnění průjezdu především obyvatelům okolí ul. K Chotolu – viz kapitola 5, umožnění průjezdu cyklistů ul. Nad Punčochou a Ke Srubům.
- 19 – odstranění předběžné značky k zákazu odstraňovanému na příloze č. 17

Úprava značení v ulici Ke Kulnám byla z této dokumentace vypuštěna, neboť bude součástí jiné dokumentace – Studie pěšího propojení centra Statenic na Račana – fáze 0 od dopravního ateliéru Syrový.

## **4 VLASTNICKÉ VZTAHY DOTČENÝCH POZEMKŮ**

### **4.1 NESOULAD KATASTRU**

Obecným problémem, který byl zjištěn během navrhování stavebních úprav vybraných lokalit, že nesouhlasí poloha pozemků určených pro pozemní komunikace se skutečným vedením koridoru komunikace v terénu.

Největší odchylky katastru od skutečnosti (až v řádu několika metrů) na krajských komunikacích se nacházejí v těchto místech:

- II/240 ul. Kralupská – úsek Ke Kříži – Únětická
- II/240 ul. Kralupská – u zastávky Černý Vůl směr Praha
- III/2405 ul. Statenická – u zastávky U Kovárny směr Statenice
- III/0079 ul. Ke Kulnám – v místě směrových protioblouků ve východní části

V řádech decimetrů se odchylky nacházejí na více místech v obci, a to jak na krajských, tak i obecních komunikacích.

V zájmu obce je provést narovnání majetkových poměrů mezi jednotlivými vlastníky z veřejného a soukromého sektoru, protože nevyjasněné vlastnické vztahy mohou blokovat realizaci budoucích stavebních záměrů, když řada komunikací a veřejných prostranství leží na pozemcích v soukromém vlastnictví. Dohoda o odprodeji nebo výměně pozemků je i v zájmu soukromého vlastníka, protože z titulu vlastnictví pozemku mu náleží odvádět daň z nemovitosti, avšak nemůže z vlastnictví benefitovat.

Na místních komunikacích se pak často pozemní komunikace nacházejí na pozemcích, které mají v katastru uveden vegetační druh využití. Například jihovýchodní část ulice Za Roklí se nachází na pozemku vedeném jako „trvalý travní porost“.

## **5 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA**

Síť komunikací pro motorová vozidla a navrhované zóny s omezenou rychlostí jsou znázorněny na příloze č. B.2.4 – Dopravní režim.



## 5.1 HLAVNÍ KOMUNIKACE

### 5.1.1 Krajské silnice

#### Rozsah sítě

Síť silnic II. a III. tříd zůstane ve stávajícím rozsahu. Po zprovoznění přeložky silnice II/240 pravděpodobně zůstane Kralupská ulice silnicí II. třídy, pouze bude přeznačena na II/241, protože po původní trase II/240 bude prodloužena silnice II/241 od Prahy-Suchdola, která dnes končí na křižovatce s II/240 na hranici Horoměřic a Statenic.

Možnou variantou je převedení silnice III/2405 do rozšířené Keltské ulice a nové komunikace přes Jablonoňový sad a naopak změna stávajícího úseku Statenické ul. mezi Keltskou a Kralupskou ulicí na místní komunikace II. třídy. Důvodem je přesměrování intenzit směrem do Prahy na novou propojku.

#### Okružní křižovatky

##### Doporučené k realizaci

- II/240 x II/241 (Kralupská x Velvarská)
- II/240 Kralupská x areál Boušovský
- III/0079 x areál Boušovský

Zřízení těchto křižovatek má opodstatnění, napojují komunikace sběrného charakteru, pro jejich realizaci je k dispozici dostatek místa, protože nejsou obklopeny stávající zástavbou, a zároveň budou sloužit jako přirozené zpomalovací opatření na vjezdu do obce.

##### Nedoporučené

Vzhledem k malému rozsahu plochy zástavby a charakteru ulice K Cihelně (zóna 30) je napojení okružní křižovatkou na silnici II/240 kapacitně neodůvodněné. Výstavba okružní křižovatky by vyžadovala nevhodné odsunutí autobusové zastávky ve směru do Prahy dále od zástavby. Vliv na plynulost provozu po silnici II/240 by byl negativní. Okružní křižovatka by zhoršila prostorové možnosti vedení cyklostezky.

Nedoporučujeme také přestavbu křižovatky Statenická x Ke Kulnám na okružní křižovatku. Okružní křižovatka zabírá veškerý volný prostor, vybočuje z něj nad Svatojánskou ulici, přesto už nezbyvá prostor pro zřízení chodníků.

#### Nejvyšší dovolená rychlost

##### Silnice II. tříd

Výchozí hodnotou nejvyšší dovolené rychlosti na silnici II/240 (výhledově II/241) bude zákonný limit 50 km/h, ale dle konkrétní situace na daném úseku (např. před přechody pro chodce) bude rychlost snížena na 40 nebo 30 km/h.

##### Silnice III. tříd

Celá oblast západně od Kralupské ulice včetně silnic III/0079 a III/2405 bude označena jako zóna 30. Hranice zóny na silnicích III. tříd se bude nacházet na přechodu mezi extravilánem a zástavbou. Úseky těchto silnic v centrální části obce nedisponují chodníky, nachází se zde řada nepřehledných směrových oblouků a dochází k překračování rychlosti vozidel. Úseky umožňující vyšší rychlost jsou v menšině, proto bude z důvodu minimalizace množství dopravního značení (úspora nákladů, redukce vizuálního smogu) vytvořena jedna ucelená zóna 30, do které spadnou všechny úseky silnic III. tříd nacházející se v zástavbě. Projekt zóny 30 zpracovává dopravní ateliér Syrový.



### 5.1.2 Místní komunikace II. třídy

Nově se ve Statenicích objeví místní komunikace II. třídy. Bude se jednat o sběrné komunikace tvořící hlavní komunikační osy nové zástavby v areálech Jabloňový sad a Boušovský.

Na těchto komunikacích bude základní rychlost 50 km/h. Části přiléhající ke středu obce budou zahrnuty do centrální zóny 30. Případně bude rychlost snížena na 30 nebo 40 km/h i v jiných částech komunikací podle jejich výhledových parametrů – počtu křižovatek, přechodů pro chodce, množství míst se zvýšenou koncentrací chodců a cyklistů. Komunikace musí být průjezdné minimálně pro autobusy standardní délky. Podél komunikací musí být vybudován chodník, minimálně na straně přilehlé k zástavbě. Komunikace musí obsahovat prvky cyklistické infrastruktury – cyklostezku v přidruženém prostoru nebo jízdní pruhy ve vozovce, vzhledem k převažujícím intenzitám osobních vozidel mohou být cyklopruhy pouze ochranné.

## 5.2 VEDLEJŠÍ KOMUNIKACE

### 5.2.1 Zklidněné zóny

Vedlejší komunikace budou fungovat v některém z následujících dopravních režimů:

- obytná zóna,
- zóna 20,
- zóna 30,
- bez vyznačení režimu.

#### Obytné zóny

Obytné zóny v Zelené ulici a U Kopanského mlýna budou ponechány beze změny. Rozsah obytných zón v Černém Volu bude rozšířen, aby zahrnovaly logické celky komunikací s podobným stavebním uspořádáním mimo hlavní komunikace. Obytná zóna v ulici Za Cihelnou bude nově začínat již od odbočení z Kralupské a bude zahrnovat všechny větve ul. Za Cihelnou a Kolmou ulici. K obytné zóně v ul. Za Roklí budou připojeny také ulice Sadová, Lomená a propojky mezi nimi. Ze stávajících komunikací bude do režimu obytné zóny převedena ulice Pod Zámek v návaznosti na rekonstrukci areálu zámku, aby byla zajištěna bezpečnost chodce poté, co je přilákají nová podoba areálu a služby.

V oblastech nové výstavby budou v režimu obytných zón fungovat komunikace obsluhující nízkopodlažní zástavbu rodinných domů, v územním plánu uvedené jako bydlení individuální (BI). Při návrhu komunikací je třeba dbát na dodržení atributů obytných zón v souladu s technickými podmínkami – klást důraz na pobytovou funkci, vysokou estetickou hodnotu prostoru.

#### Zóna 20

Většina komunikací v oblastech dnešní zóny 30 nemá parametry pro bezpečný provoz rychlostí 30 km/h – obvykle se jedná o jednopruhové obousměrné komunikace bez chodníků a s nepřehlednými směrovými oblouky. Na druhé straně by přeznačení do zóny 20 při současném vyznačení průjezdných úseků silnic III. tříd jakožto zón 30 znamenalo výrazné navýšení zónového dopravního značení. Proto budou zóny 20 vyznačeny pouze v Černém Volu východně od Kralupské ulice, aby nedocházelo ke kolizi s režimem zóny 30 na hlavních komunikacích.

V první fázi se bude jednat o tuto lokalitu:

- Skalní + oblast východně od ní,

Dále jsou tu tvoří komunikace, které ve stávajícím stavu mohou zůstat bez vyznačení režimu, protože jejich stávající parametry fyzicky neumožňují dosahovat vyšších rychlostí, ale výhledově po

rekonstrukci zahrnující zpevnění povrchu a napřímení průjezdu by už k jízdě vyšší rychlostí svádět mohly, proto jsou také navrženy do oblastí zón 20.

Týká se to ulic:

- Ke Kříži + odbočky Krátká, U Zahrádek, Hraniční,
- Úvozová.

### **Zóna 30**

Stávající zóny 30 budou sloučeny do jedné velké zóny 30, jež bude zahrnovat celé území západně od Kralupské ulice. Důvodem sjednocení dopravního režimu je minimalizace dopravního značení. Z této zóny budou vyjmuty pouze lokality, v nichž bude vyznačena obytná zóna (vnořená do zóny 30).

Zóna 30 bude výhledově rozšířena v Jabloňovém sadu do nové zástavby na obslužné komunikace na plochy občanské vybavenosti (OV) a smíšeného obytného městského využití (SM).

### **Bez vyznačení režimu**

Po rozšíření zóny 30 na velkou část obce zůstanou bez vyznačení režimu pouze ulice Úvozová a Ke Kříži s jejími odbočkami. Z důvodu úspory nákladů na instalaci a údržbu značení a snížení vizuálního smogu nebudou tyto komunikace osazeny značením upravujícím rychlost jízdy nebo dopravní režim a ten bude shodný jako na přilehlé hlavní komunikaci. Jejich parametry neumožňují jízdu vyšší rychlostí než 20 až 30 km/h. V případě, že to bude situace vyžadovat (bude provedena rekonstrukce povrchu, dojde k nárůstu intenzit vlivem rozvoje obce), může být i na těchto komunikacích vyznačena zóna 20 a doplněna příslušná zpomalovací opatření.

### **5.2.2 Komunikace do okolních obcí**

Problémem, který způsobuje zavádění průjezdné dopravy do rezidentních částí obce, jsou pozemní komunikace, které navazují na síť obslužných komunikací a pokračují dále do okolních obcí, čímž nabízejí kratší trasu pro tranzitní dopravu oproti jízdě po silnicích II. a III. tříd, které jsou k tomu určené. První variantou je ponechání neomezeného průjezdu motorových vozidel, pouze s doplněním patřičných prvků zklidnění, druhou variantou je zákaz průjezdu motorových vozidel. Aby byl zákaz respektovaný, je potřeba jízdu fyzicky znemožnit. Zároveň je ale nutné ponechat možnost komfortního průchodu pro chodce nebo průjezdu cyklistů či dětského kočárku, což běžná závora, která se musí obcházet nebo objíždět blátivou cestou přes vegetaci nesplňuje. Vhodným příkladem je mechanická zábrana v podobě závory s branou pro průjezd cyklistů a průchod chodců. Klíči od závory bude disponovat jen omezený okruh osob – obec, majitelé polností přístupných z komunikace.

*Obrázek 10 – Zábрана proti vjezdu motorových vozidel na cyklostezku u obce Zápy*

Zdroj: Mapy.cz – Panorama

Každé z těchto míst bylo posouzeno individuálně.

#### Skalní – Weisova

Ulice Skalní v Černém Volu plynule přechází na hranici s Velkými Přílepy ve Weisovu ulici. I přes nerovný a nebezpečný povrch komunikace si tudy zkracují cestu řidiči z Úholiček a Roztok směrem do Prahy a na dálnici D7. Intenzita přesahuje 500 voz/den, přičemž Skalní ulice svými parametry není na takovou zátěž stavěna. Po realizaci výstavby v lokalitě Na Habří v Úholičkách by hrozilo další navýšení intenzit, zejména pokud by ještě nebylo postaveno propojení silnic II/240 a III/2421, a situace by se stala neúnosnou. Je proto navrženo fyzicky znemožnit průjezd motorových vozidel instalací mechanické zábrany, aby byla vozidla nucena využít silnice II. a III. tříd. Zábрана může být umístěna buď na hranici obou katastrů, nebo až na konci zástavby na území Velkých Přílep, v takovém případě by byl ještě i přílepský dům čp. 741 obsluhován ze Statenic.

Průjezd Weisovou ulicí je ale také využíván obyvateli přilehlé části Černého Vola k jízdě do Roztok nebo Velkých Přílep, díky čemuž se jejich vozidla vyhnou průjezdu po spodní části ulice Skalní, ulicím Únětická a Kralupská, kudy by museli jezdit v případě zákazu. Je proto žádoucí umožnit jim průjezd také v případě instalace mechanické zábrany. Vzhledem k potřebě desítek průjezdů přes závoru denně (oproti obvyklé situaci ojedinělého průjezdu zemědělské techniky na pole vedle cyklostezky) není vhodné použít klasické zamykání závoru klíči, mimo jiné i proto, že při častějších průjezdech nechávají uživatelé závoru trvale otevřenou. Namísto toho by otevírání takové zábrany mělo být umožněno bez nutnosti vystupovat z vozidla. Nabízí se použití obdobného systému jako u závor na parkovištích: k otevření závor by došlo na základě pokynu z dálkového ovladače, jímž by řidiči vozidel byli vybaveni, nebo na základě přečtení registrační značky vozidla a kontroly, zda patří mezi RZ s povoleným průjezdem.

#### K Chotolu

Na jižním konci obce pokračuje ulice K Chotolu pod stejným názvem do Horoměřic. Statenické ulice Nad Punčochou a Ke Srubům jsou již dnes napojeny přes území Horoměřic účelovou komunikací, která se následně připojuje do horoměřické části ulice K Chotolu. (Alternativní trasa ulicí U Pískovce je sjízdná pouze terénním vozidlem.) Průjezd úsekem přes hranici katastrů je omezen sestavou značek B 11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ s dodatkovou tabulkou E 13 umožňující vjezd vozidlům s povolením OÚ Horoměřice. Z pohledu Statenic je žádoucí umožnit průjezd všem vozidlům,

aby se intenzita vozidel z celé oblasti komunikací zapojených do ulice K Chotolu rovnoměrně rozprostřela do obou směrů a vozidla směřující do Horoměřic a dále do Prahy nezatěžovala svým průjezdem dolní část ulice K Chotolu a Statenickou ulici. Vzhledem k tomu, že se zákazové značky nacházejí na úseku komunikace ve vlastnictví Horoměřic, je třeba ohledně jejich odstranění zahájit jednání s obcí Horoměřice. Jako kompenzaci a reakci na pochopitelné obavy Horoměřic o přivedení nadbytečné tranzitující dopravy do jejich komunikační sítě je potřebné navrhnout doplnění fyzických zpomalovacích prvků do ulice K Chotolu, aby se průjezd vyplatil jen obyvatelům přilehlé části Statenic.

#### Polní cesty, pěšiny

Z ulice Ke Kříži pokračuje východním směrem polní cesta na území Únětic, která se následně připojuje na zdejší Rýznerovu ulici. V současnosti je sjízdná pouze zemědělskou technikou nebo terénním vozem. Pokud ale po přestavbě na cyklostezku dojde ke zpevnění povrchu komunikace a umožnění fyzického průjezdu osobního vozidla, hrozí, že se komunikace stane zkratkou pro cesty z Kralupské ulice směrem od Prahy-Suchdola, což je s ohledem na účel komunikace nežádoucí a bude potřeba sem instalovat mechanickou zábranu proti vjezdu motorových vozidel.

V oblasti Černého Vola se nacházejí dvě další pěšiny, které jsou v územním plánu určeny k přeměně na cyklostezky nebo pěší cesty. První z nich vede směrem na Úholičky a je v současnosti zaústěna do křižovatky Skalní x Lomená. Výhledově má být přetrasována do nové stopy a zapojena do západního konce Lomené ulice. Druhá cesta vede z křižovatky Skalní x Třešňová do Únětic. V případě stavebních úprav, které vylepší parametry těchto stezek platí totéž, co u ulice Ke Kříži – je třeba fyzicky zabránit průjezdu automobilů.

### **5.2.3 Jednosměrnost, propojování komunikací**

Řešitelský tým prověřoval možnosti rozšíření jednosměrného provozu na další komunikace a za stávajícího stavu jej nedoporučuje. Výhodou by bylo vyloučení nadbytečné tranzitující dopravy v jednom směru a zvýšení bezpečnosti na křižovatkách s nevyhovujícími rozhledovými poměry. Převažují ale nevýhody. Obvyklá výhoda zjednosměrnění – získání parkovacích míst – se zde neuplatní kvůli malé šířce komunikací. V případech některých ulic je zjednosměrnění i fyzicky nemožné kvůli stavebnímu uspořádání komunikací, jimiž by nemohla projet rozměrnější vozidla (např. Slunná ulice). V jiných případech zase parametry křižovatek předurčují řešení a směr průjezdu – např. ostré úhly křižovatek na ulicích K Cihelně a Na Kalvárii umožňují pouze směr průjezdu od Kralupské do středu obce. V určeném směru se ale zjednosměrněním průjezd naopak ztraktivní, protože řidič nebude muset brát zřetel na možnost jízdy protijedoucího vozidla, což jde proti smyslu zklidňovacího opatření. Pokud by přesto v souvislosti s rozvojem obce došlo na některých komunikacích k takovému nárůstu intenzit, že by se obousměrný provoz vozidel na jednopruhové komunikaci stal neúnosným, je možné postoj přehodnotit. Je třeba ale klást důraz na doprovodná zpomalovací opatření a zohlednění provozu cyklistů zřízením cykloobousměrek.

Podobně není žádoucí propojování obslužných komunikací ani v budoucnu při projektování komunikační sítě rozvojových ploch, protože pak se vytváří možnost tranzitního průjezdu přes rezidenční oblasti, kterou je nutno kompenzovat zaváděním zklidňovacích opatření. Proto doporučujeme tomuto riziku předcházet a taková propojení nezavádět.

### **5.2.4 Stavební úpravy komunikací**

#### **Rekonstrukce povrchů**

V analytické části a během zpracování pasportu byly vytipovány komunikace s nevyhovujících technickým stavem povrchu. Jejich povrchy je třeba zrekonstruovat.



Jedná se o tyto ulice:

- ve Statenicích: Nad Vinicí, Pod Punčochou, V Hruškovně, Jasmínová
- v Černém Volu: U Mlýna, Únětická, Skalní, Lomená, Sadová

### **Rekonstrukce včetně doplnění výhyben**

Následujících komunikací jsou typu „jednopruhová obousměrná“. Dosahují délky několika stovek metrů, je do nich zaústěno více kolmých slepých komunikací připojujících přilehlé objekty, z nichž převádějí dopravu dále na krajské silnice. Jejich funkce je tím pádem částečně sběrná (míněno v rámci sítě obslužných komunikací) a jsou na nich vyšší intenzity dopravy. Proto je při jejich rekonstrukci potřebné vybudovat výhybny, které mají být ve vzdálenosti maximálně 100 m od sebe a k jejichž zřízení lze využít i prostor vjezdu na pozemek, jehož se zpevněná plocha příslušně rozšíří na délku výhybny.

#### Skalní

Jak již bylo popsáno v podkapitole 5.2.2, je nutné fyzickým opatřením zabránit průjezdu IAD ze silnice III/2421 od Úholiček, aby se z ulice odstranil přebytečný tranzit. Na křižovatce s Únětickou ulicí doporučujeme zřídit zvýšenou křižovatkovou plochu a zavést přednost zprava. Úsek od této křižovatky ke křižovatce s ul. Za Roklí – Pod Skalou je již dnes zrekonstruován ve vyhovujících parametrech a ve stejném duchu by mělo dojít i na rekonstrukci navazujícího horní části ulice, kde bude největší stavební změnou doplnění výhyben. V úseku Třešňová – Lomená bude potřeby vypořádat majetkoprávní vztahy, neboť část komunikace vede po soukromém pozemku přilehlého pole.

#### Nad Vinicí

V ulici bude probíhat výstavba vodovodu a kanalizace, v rámci ní dostane vozovka zpevněný povrch a budou zde vybudovány výhybny. Její zaústění na ulici Ke Kulnám v těsné blízkosti křižovatky Statenická x Ke Kulnám a stísněné prostorové poměry dané stávající zástavbou neumožňují navýšení intenzity nad rozsah obsluhy přilehlých nemovitostí. Proto nedoporučujeme její propojení s komunikační sítí v areálu Boušovský nebo dokonce na Kralupskou ulici. Naopak pro chodce, případně cyklisty je takové propojení žádoucí, protože zkrátí cestu mezi Boušovským a centrem obce.

#### Úvozová

V Úvozové ulici není místo pro vybudování samostatných výhyben, ale jako výhybny lze využít vjezdy na účelové komunikace, které jsou umístěny po 40 metrech. Současně s rekonstrukcí povrchu musí být doplněna fyzická zpomalovací opatření, aby se komunikace nestala lákavou zkratkou pro řidiče nerespektující značku B 32 „Jiný zákaz“ – Průjezd zakázán.

#### Ke Kříži

V ulici Ke Kříži je pro umožnění další výstavby potřebné doplnit výhybny a při té příležitosti zrekonstruovat povrch. Podrobnější rozbor a náčrt situační řešení její spodní části již byly popsány v kapitole 2.2.

### **Doplnění obratišť**

Při rekonstrukcích komunikací bude třeba na slepých místních komunikacích delších než 100 m vybudovat obratiště. Obratiště nemusí být průjezdné, stačí úvratové (s využitím couvání). Může být určeno pouze pro osobní automobily, ale u delších komunikací musí umožňovat i obracení vozidel na svoz komunálního odpadu nebo hasičských vozů. Nemusí být umístěno na úplném konci, pokud bude splněna úvodní podmínka, že koncový slepý úsek dosažitelný pouze couváním nebude delší jak 100 m.



### 5.3 DOPRAVA V KLIDU

Šířkové parametry většiny komunikací neumožňují vytvoření nových parkovacích míst obvyklým způsobem – zjednosměrněním. Postupně při rekonstrukcích je možné vydláždit nebo zlegalizovat parkovací místa, která se nacházejí na silniční vegetaci nebo nezpevněných plochách podél komunikací, která jsou dnes k odstavování vozidel užívána.

V návaznosti na analytickou část a podklady týkající se rozvoje obce byla identifikována místa pro vznik budoucích parkovišť.

Navrhované lokality:

- u nového centra obce – okolí autobusového obratiště Statenice;
- v areálu zámku;
- u míst budoucí občanské vybavenosti – MŠ, ZŠ, sportoviště;
- v oblastech nové obytné výstavby.

Počet parkovacích míst bude určen výpočtem z normy podle příslušného počtu jednotek (bytů, rozlohy, kapacity). Odstavování vozidel rezidentů v oblastech nové bytové výstavby bude řešeno na vlastních pozemcích. Na místních komunikacích se bude jenom omezený počet parkovacích míst pro návštěvy a zásobování.

Kromě běžných návštěvnických parkovacích míst je u školských zařízení třeba myslet na zřízení rychloobrátkových míst pro krátkodobé zastavení – to se týká plánovaných objektů:

- základní škola – v lokalitě Jabloňový sad,
- mateřská škola – v ul. Pod Zámkem.

Situování lokalit s navrhovanými parkovacími místy je znázorněno na příloze č. B.2.8 Doprava v klidu.

## 6 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Atraktivní a využívaná veřejná doprava je jedním z hlavních pilířů fungující a vyspělé obce. Snahou by mělo být zajistit mobilitu obyvatel udržitelnými módy dopravy – s nižší ekologickou zátěží a s efektivním využitím krajiny a uličního prostoru.

Cílem plánování VHD je dosáhnout zvýšení poptávky na úkor snížení podílu IAD. To vyžaduje nabídnout obyvatelům kvalitní systém VHD, aby sami upřednostnili jeho využití před jízdou osobním automobilem.

### 6.1 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

#### 6.1.1 Úpravy linkového vedení stávajících autobusových linek

Úpravy jsou navrhovány s cílem skloubit požadavky na obsluhu území s novou zástavbou a ponechat nebo zlepšit spojení do okolních obcí. V popisu tras linek jsou používány názvy zastávek po přejmenování, které je popsáno v kapitole 6.2.3. Názvy zastávek jsou pracovní pro účely koncepčního plánování, v definitivním stavu budou pojmenovány podle přilehlých veřejných prostranství v nové zástavbě nebo podle jiných místních názvů.

#### Autobusová linka PID 316

Linka je určena především pro tranzitující cestující z obcí Velké Přílepy a Holubice do Prahy, tudíž by měla Statenicemi projet co nejrychleji. Její dnešní vedení přímo Kralupskou ulicí je proto vyhovující a změna trasy linky není navrhována.

Autobusová linka 316 bude obsluhovat dvě stávající a jednu novou autobusovou zastávku:

- Horoměřice, Jabloňový sad
- Statenice, Úvozová
- Statenice, Černý Vůl

### **Autobusová linka PID 356**

Úlohou linky 356 bude zajistit nejrychlejší spojení se stanicí metra Bořislavka pro ty části obce, které nebudou obslouženy linkou 316. Fakticky se jedná o katastrální území Statenice bez Černého Vola. Linku 356 je proto navrženo přetrasovat a prodloužit do nových zastavitelných ploch, a to následovně: za Horoměřicemi bude vedena vlevo přes lokalitu Jabloňový sad, poté se připojí stávající trasu po ulici Statenická, po níž pojedje přes zastávku Statenice, Náměstí do zastávky Statenice, Obecní úřad, kde se na stávajícím obratišti otočí a bude pokračovat po ulici Ke Kulnám do zastavitelné plochy Boušovský. Výhodou zvoleného řešení obsluhy starých i nových Statenic jednou linkou je především koncentrace nabídky do jedné páteřní trasy, která přináší efektivitu (nižší náklady) pro objednatele i atraktivitu (nízký interval) pro cestující oproti alternativní možnosti rozdělení na dvě linky. Řešení bylo umožněno také díky tomu, že je linka ve Statenicích ukončena, je proto určena pouze pro cestující se zdrojem nebo cílem cesty zde a nehrozí prodloužení cestovní doby pro tranzitující cestující, jako by tomu bylo u linky 316.

Autobusová linka 356 bude obsluhovat dvě stávající a čtyři nové autobusové zastávky:

- Statenice, Jabloňový sad
- ~~Statenice, U Kovárny~~ Statenice, Náměstí
- ~~Statenice~~ Statenice, Obecní úřad
- Statenice, Slunná
- Statenice, Boušovský, západ
- Statenice, Boušovský, východ

Oproti stávajícímu stavu již nebude obsluhovat zastávku Úvozová (dnešní název Černý Vůl, hospoda).

V úvahách zabývajících se úpravami okolí obecního úřadu bylo uvažováno s vymístěním autobusového obratiště ze stávajícího prostoru u smíšeného zboží a jeho přesunem k fotbalovému hřišti, případně vedením dále a provozním propojením s linkou 312 v Tuchoměřicích. Toto řešení je však v kontextu potřeby zajištění obsluhy rozvojových ploch v obci nevhodné. Prodloužení linky 356 k fotbalovému hřišti by přineslo jedinou výhodu, a to uvolnění prostoru stávajícího obratiště k jiným účelům, převažují však nevýhody. Delší trasa znamená nárůst provozních nákladů, ovšem bez zlepšení dopravní obsluhy obce – okolí fotbalového hřiště je jedním z mála míst v obci, kde již nová bytová nebo komerční zástavba nevznikne, a zástavba v ulici „U Kopanského Mlýna“ bude mít blíže na zastávku „Tuchoměřice, Štěrbův Mlýn“, stejně jako je tomu dnes. Proto je třeba i v budoucích projektech počítat s nutností ponechat prostor k otočení autobusu v lokalitě mezi potokem a obecním úřadem. Oproti dnešnímu stavu přesto dojde ke snížení prostorových nároků autobusového provozu, protože linka 356 zde nebude končit, ale vykoná sem pouze závlek z křižovatky Statenická x Ke Kulnám a ihned po odbavení cestujících bude pokračovat dále po trase, což pro budoucí stavební uspořádání prostranství přináší výhodu, že nebude třeba vyčlenit prostor na odstavení autobusu mezi spoji a čerpání přestávky řidiče. Zastávku postačí umístit do jízdního pruhu pro vozidla, na náměstíčku bude možné ponechat pouze minimální průjezdný prostor pro otočení autobusu a zbytek prostranství půjde využít k pobytové funkci nebo parkování vozidel.

### 6.1.2 Nová autobusová linka

#### Autobusová linka PID 409

Navržena je nová autobusová linka 409 v trase Lichoceves, Noutonice, nádraží – Velké Přílepy – ve Statenicích je vedena zastavitelnou plochou Boušovský, po ulici Ke Kulnám, do autobusového obratiště Statenice, Obecní úřad, kde se otočí a pokračuje po ulici Statenická do zastávky Statenice, Úvozová a dále – Horoměřice, Lidl – Praha, Suchdol, Výhledy.

Zavedení nové linky 409 je plánováno již ve střednědobém horizontu do r. 2025 pro spojení Velkých Přílep a Statenic s Prahou – Suchdolem, kde je významným cílem areál České zemědělské univerzity. Protože v té době ještě nebude existovat komunikace areálem Boušovský, bude ze Statenic dočasně vedena po silnici III/0079 přes Lichoceves do Velkých Přílep. Zastávka Slunná bude zpočátku zřízena v provizorní podobě na ul. Ke Kulnám. Ve výhledovém stavu po r. 2030, se kterým se v této koncepci počítá, bude její trasa změněna v návaznosti na realizaci záměrů ve Statenicích i širším území. Ve Statenicích bude převedena do trasy obsluhující novou výstavbu v areálu Boušovský. Z Velkých Přílep bude prodloužena přes plánovanou obytnou zástavbu v Lichocevi k železniční zastávce v Noutonicích, kde vznikne přestupní terminál. Naopak v Praze-Suchdole dojde po zprovoznění tramvajové trati ke zkrácení linky k vzniklému terminálu u tramvajové smyčky ve Výhledech. Zastávka Slunná bude po převedení linky přes areál Boušovský přesunuta do boční propojovací komunikace areálem Boušovský.

Navrhovaná autobusová linka 409 obsluhuje tři stávající a tři nové autobusové zastávky:

- Statenice, Boušovský, východ
- Statenice, Boušovský, západ
- Statenice, Slunná
- ~~Statenice~~ Statenice, Obecní úřad
- ~~Statenice, U Kovárny~~ Statenice, Náměstí
- ~~Statenice, Černý Vůl, Hospoda~~ Statenice, Úvozová

### 6.1.3 Vývoj dopravní obslužnosti

S výhledem na dvojnásobný až trojnásobný nárůst počtu obyvatel ve Statenicích bude v následujících letech potřebné odpovídajícím způsobem posílit provoz autobusové dopravy. Nová linka 409 a posílení rozsahem provozu stávajících autobusových linek 316 a 356 zajistí častější dopravní obslužnost obce a rozšíří nabídku spojení do okolních sídel.

Výrazně posílena zkrácením intervalů na polovinu bude linka 356, protože se stane hlavní linkou obsluhující novou zástavbu. Na lince 316 bude navýšena kapacita nasazením kloubových vozidel namísto standardních, čímž se zároveň vykompenzuje pokles nabídky spojů v zastávce Úvozová (Č. Vůl, hospoda) po přetrasování linky 356. Navrhován je vznik třetí autobusové linky 409, která bude zpočátku provozována vozidly kategorie midibus a pouze v pracovní dny. Po vzniku nové výstavby ve Statenicích a Lichocevi se dá očekávat nárůst poptávky po této lince, což si vynutí rozšíření provozu na víkendy, zkrácení intervalů a nasazení kapacitnějších vozidel.

Tabulka 1 – Navrhované provozní parametry autobusové linky PID

		Intervaly [min]				
		pracovní den			víkend přes den	okrajová období (brzy ráno, pozdě večer)
Linka (rok)	Typ vozu	ranní špička	sedlo	odpolední špička		
316	kloubový	10	30	12	30	60
356	standardní	10	30	12	30	60
409 (2025)	midibus	30	60	30	není v provozu	není v provozu
409 (2030)	standardní	20	60	20	120	není v provozu

#### 6.1.4 Poptávka po přepravě

Při odhadovaném počtu 3500 obyvatel žijících v roce 2030 ve Statenicích a neměnicí se preferenci obyvatel Statenic využívat veřejnou hromadnou dopravu je celkový počet cestujících ze všech zastávek v tomto roce odhadován na 1200 za den.

## 6.2 INFRASTRUKTURA PRO AUTOBUSOVOU DOPRAVU

Kvalitní, uživatelsky příjemné a bezpečné provedení autobusových zastávek, včetně přístupu k nim, významně ovlivňuje kvalitu systému veřejné dopravy a přirozeně vede k jejímu častějšímu využívání.

### 6.2.1 Umístění autobusové zastávky

Umístění autobusových zastávek ve vztahu k okolnímu provozu řeší norma ČSN 73 6425-1 „Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště“. Jedná se především o to, zda je autobusová zastávka umístěna v jízdním pruhu, nebo mimo něj, obvykle v zastávkovém pruhu (v zálivu).

Autobusovou zastávku Statenice, Úvozová, ležící na silnici II/240, je podle výše uvedené technické normy potřebné umístit mimo jízdní pruh do autobusového zálivu, aby neomezovala plynulost a bezpečnost provozu na ulici Kralupská ve směru do/od Prahy, kde jsou zaznamenávány nejvyšší intenzity provozu dopravy v obci. Alternativní, avšak méně doporučovanou možností, je změnit typ umístění autobusové zastávky na typ v jízdním pruhu bez možnosti objíždění osazením svislé dopravní značky prikazující zákaz objíždění autobusu stojícího v zastávce. Pokud by během přípravy projektové dokumentace stavební úpravy uličního prostoru vyplynula možnost zřídit záliv pouze v jednom směru, pak je třeba, aby to bylo ve směru do Prahy, protože v tomto směru převládá nástup cestujících, který je časově delší vlivem odbavování cestujících při nástupu řidičem.

Výhodou umístění autobusové zastávky v zastávkovém pruhu je také to, že cyklistická integrační opatření v podobě vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty, případně piktogramového koridoru pro cyklisty, nejsou v prostoru zastávky přerušena.

### 6.2.2 Technické úpravy stávajících zastávek

Ve Statenicích se v roce 2021 nachází čtyři autobusové zastávky, z toho tři obousměrné a jedna jednosměrná. To je dohromady sedm označků zastávek a jejich zázemí. Ne všechny zastávky působí atraktivním dojmem splňujícím kulturu cestování 21. století.

Požadavky na vybavení autobusových zastávek v celém systému Pražské integrované dopravy přehledně popisuje koncepční materiál Standard zastávek PID – Standard přestupních bodů



a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje, vydaný v roce 2017 organizacemi ROPID a IDSK. Vybavení zastávek lze shrnout do dvou tezí:

1. Zastávka je prvním místem kontaktu člověka s veřejnou hromadnou dopravou a cestující na ní, i přes veškerou snahu konstruktérů jízdních řádů a rozvoj moderních technologií, stráví mnoho času.
2. Rozsah vybavení pro cestující musí odpovídat významu dané zastávky a měl by korespondovat s charakterem sídla či prostranství, kam je umístován.

### **Statenice, Úvozová (Černý Vůl, Hospoda)**

#### Směr z Prahy

Navrženo je umístit zastávku do zálivu, vybudovat bezbariérovou úpravu nástupiště, postavit přístřešek s doplněním mobiliáře v podobě lavičky a odpadkového koše.

#### Směr do Prahy

Navrženo je umístit zastávku do zálivu a vybudovat bezbariérovou úpravu nástupiště.

### **Statenice, Černý Vůl**

#### Směr z Prahy

U autobusové zastávky Statenice, Černý Vůl, ve směru Kralupy nad Vltavou, nejsou navrhovány úpravy.

#### Směr do Prahy

Navrženo je vybudovat bezbariérovou úpravu nástupiště, zrekonstruovat přístřešek a doplnit mobiliář v podobě lavičky a odpadkového koše.

### **Statenice, Náměstí (U kovárny)**

#### Směr z Prahy

U autobusové zastávky Statenice, Náměstí, ve směru z Prahy, nejsou navrhovány úpravy.

#### Směr do Prahy

Vzhledem k omezeným prostorovým možnostem ve stávajícím umístění na úzkém chodníku ohraničeném zdí soukromého pozemku je doporučeno zastávku přesunout o přibližně 100 m dále po směru jízdy. Navrženo je vybudovat bezbariérovou úpravu nástupiště, vystavět přístřešek a doplnit mobiliář v podobě lavičky a odpadkového koše.

### **Statenice, Obecní úřad**

#### Směr z/do Prahy

U autobusové zastávky Statenice, Obecní úřad nejsou navrhovány úpravy.

Tabulka 2 – Přehled stávajících autobusových zastávek s navrhovanými úpravami

Název zastávky	Směr	Umístění	Bezbar. úprava	Prvky OSPaO	Přístřešek	Lavička, koš
Statenice, Úvozová	z Praha	záliv	ano	ano	ano	ano
	do Praha	záliv	ano	ano	-	-
Statenice, Černý Vůl	z Praha	-	-	ano	-	-
	do Praha	-	ano	ano	-	ano
Statenice, Náměstí	z Praha	-	-	ano	-	-
	do Praha	-	ano	ano	-	ano
Statenice, Obecní úřad	z/do Praha	-	-	ano	-	-

Všechny stávající autobusové zastávky by měly doplněny vodícími liniemi a výstražnými a vymezujícími pásy, které umožní bezpečný pohyb cestujícím se zrakovým postižením.

#### 6.2.2.1 Nástupiště autobusové zastávky

Od vybavení autobusové zastávky cestující očekává především informace – jízdní řády a ochranu před povětrnostními vlivy. Požadavky na vybavení zastávek vycházejí z dokumentu Standard zastávek PID, který pracuje s kategorizací zastávek podle jejich významu v dopravním systému.

#### Vybavení zastávek

Minimální rozsah vybavení autobusové zastávky ve Statenicích představuje:

- označník
- přístřešek
- odpadkový koš
- lavička
- navigační prvky pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace
- stojany na jízdní kola

#### Délka nástupiště

Délka nástupní hrany se určuje dle nejdelšího nasazovaného vozidla a dle počtu vozidel, která se mohou v zastávce v jeden čas potkat s připočtením mezery 1 m mezi vozidly. V případě budoucího zkapacitnění autobusové linky 316 kloubovými autobusy (délky až 18,75 m) bude nutné u autobusových zastávek Statenice, Černý Vůl a Statenice, Úvozová stavebně uzpůsobit délku nástupní minimálně na 19 m. Stejně tak je třeba počítat s touto délkou u nově vzniklé zastávky Horoměřice, Jabloňový sad.

Tabulka 3 – Navrhovaná délka nástupiště u stávajících autobusových zastávek

Název zastávky	Délka nástupiště (m)
Statenice, Úvozová	19
Statenice, Černý Vůl	19
Statenice, Náměstí	13
Statenice, Obecní úřad	13

## Šířka nástupiště

Tři autobusové zastávky ve Statenicích mají nevyhovující šířku nástupiště. Nesplňují parametry pro nástup cestujícího na vozíku, kdy po vyklopení nájezdové rampy autobusu nezbyde prostor pro natočení vozíku kolmo k autobusu a jeho následný nástup do vozidla.

Nevyhovující šířku nástupiště mají následující autobusové zastávky:

- Statenice, Úvozová – směr z Prahy
- Statenice, Černý Vůl – směr do Prahy
- Statenice, Náměstí – směr do Prahy

Dle ČSN 73 6425 musí být šířka nástupiště minimálně 2 m, ve výjimečných případech min. 1,7 m.

## Přístup na nástupiště

Autobusová zastávka musí být bezbariérově přístupná, ať již jako součást chodníku, nebo pomocí skloněné plochy na samostatně stojící nástupiště a musí být z opačné strany silnice přístupná po přechodu pro chodce.

Z hlediska bezpečnosti pohybu chodců jsou hůře dostupné autobusové zastávky Statenice, Úvozová a Statenice, Černý Vůl. U první jmenované je potřebné vybudovat navazující chodník v odpovídajícím technickém stavu a u autobusové zastávky Statenice, Černý Vůl je nutné vybudovat přechod pro chodce nebo místo pro přecházení vozovky, jež zajistí bezpečný pohyb chodců z ulic K Cihelně a Za Cihelnou.

### 6.2.3 Změny názvů stávajících zastávek

Název zastávky by měl co nejpřesněji vystihovat její umístění v lokalitě. Zastávky mají být pojmenovány po objektech, nebo veřejných prostranstvích, které se nacházejí blízko dané zastávky a jsou ideálně známé po celé obci.

Ve Statenicích jsou nyní dvě autobusové zastávky, které nesou neodpovídající, respektive méně vhodný název. V obou případech se jedná o neaktuální názvy již neexistujících zařízení. Přehled zastávek s nevhodným názvem je uveden v následující tabulce.

Tabulka 4 – Přehled autobusových zastávek s nevhodnými názvy

Stávající název	Důvod nevhodnosti názvu	Nový název
Statenice, Černý Vůl, Hospoda	V bezprostřední blízkosti se žádná hospoda nenachází, vhodnější je pojmenování po blízké ulici.	Statenice, Úvozová
Statenice, U Kovárny	Kovárna zde již neexistuje, vhodnější je pojmenovat po centrálním prostranství obce.	Statenice, Náměstí
Statenice	Za účelem zlepšení orientace v územně zvětšující se obci.	Statenice, Obecní úřad

Z důvodu zlepšení orientace v obci je navržena změna názvu také u zastávky Statenice na Statenice, Obecní úřad.

### 6.2.4 Nové autobusové zastávky

- Statenice, Jabloňový sad
- Statenice, Slunná



- Statenice, Boušovský, západ
- Statenice, Boušovský, východ
- Horoměřice, Jabloňová sad

*Pozn.: Názvy zastávek jsou pracovní pro účely koncepčního plánování, v definitivním stavu budou pojmenovány podle přilehlých veřejných prostranství v nové zástavbě.*

Všechny nové zastávky jsou navrženy v oblastech nové zástavby a (až na jednu výjimku) na nově vzniklých komunikacích.

*Tabulka 5 – Přehled nových autobusových zastávek s navrženými parametry*

Název zastávky	Umístění na komunikaci	Umístění v rámci komunikace	Min. délka nástupní hrany [m]
Statenice, Jabloňový sad	Prodloužená Keltská	jízdní pruh	13
Statenice, Slunná	Prodloužená Slunná	jízdní pruh	13
Statenice, Boušovský, západ	propojka Kralupská – Ke Kulnám	jízdní pruh	13
Statenice, Boušovský, východ	propojka Kralupská – Ke Kulnám	záliv, místo pro odstav	13
Horoměřice, Jabloňový sad	II/240	záliv	19

Požadavky na vybavení autobusových zastávek jsou shodné s požadavky na úpravu vybavení stávajících zastávek. Zastávky budou odpovídat Standardům PID.

První čtyři uvedené zastávky jsou navrženy na komunikacích, které teprve vzniknou v nové zástavbě. Bude se jednat o sběrné místní komunikace nebo silnice III. třídy. Zastávky jsou díky očekávané nízké intenzitě dopravy navrženy v jízdním pruhu. Vyšší nároky na umístění má zastávky v Boušovském, východ, která bude sloužit jako konečná pro linku 356. Zde je třeba vybudovat místa pro odstav 1-2 standardních autobusů a sociální zařízení pro řidiče.

Nové zastávky mají význam především pro obsluhu nově vystavěných oblastí, ale zastávka Slunná také značně zkrátí docházkovou vzdálenost k zastávkám VHD pro stávající osídlení v okolí ulice Ke Kulnám.

Zastávka „Horoměřice, Jabloňový sad“ je navržena na silnici II/240 (Velvarské ul.) vedle nové zástavby areálu Jabloňový sad. Silnice, a tedy i zastávka již leží na katastru Horoměřic. Jejím úkolem je rozdělit dlouhou mezizastávkovou vzdálenost mezi zastávkami „Horoměřice, Velká Brána“ a „Statenice, Úvozová“ a obsloužit severovýchodní část lokality Jabloňový sad. Zastávku je doporučeno vybudovat v zálivu, protože v první fázi, kdy ještě nebude propojená původní a nová část Keltské ulice, zde zůstane vysoká intenzita dopravy.

## 6.3 ETAPIZACE ZMĚN

### 6.3.1 Linka 409

Zavedení linky 409 není vázané na stavební činnost v oblasti. V první fázi se předpokládá její vedení v trase Velké Přílepy – Statenice, Černý Vůl – Horoměřice, Lidl – Praha, Suchdol s případným zajištěním do centra Statenic nebo vedením přes Horoměřice. Po vzniku propojovací komunikace Kralupská – Ke Kulnám v areálu Boušovský pak bude v úseku mezi Statenicemi a Velkými Přílepy převedena do této trasy.

### 6.3.2 Jabloňový sad

Vedení autobusové linky přes oblast Jabloňový sad je podmíněno rekonstrukcí stávajícího úseku Keltské ulice a křižovatky se Statenickou ulicí, aby umožňoval obousměrný provoz autobusů. Pokud se ale začne se zastavováním lokality směrem od východu, pro zajištění dopravní obsluhy postačí zpočátku pouze vybudovat autobusovou zastávku „Horoměřice, Jabloňový sad“ na Velvarské ulici

(II/240) a k ní přístupové cesty pro pěší. Kromě linky 316 ji bude obsluhovat také linka 356, která bude v první fázi ponechána ve stávající trase. Až po dobudování Keltské ulice ve vyhovujících parametrech a zastavění západní části území bude linka 356 převedena do nové trasy přes zastávku „Statenice, Jabloňový sad“.

### 6.3.3 Boušovský

Z pohledu obsluhy veřejnou dopravou je nejvhodnější postup zástavby území směrem od obou okrajů do středu lokality.

Severovýchodní část území je v pěší docházkové vzdálenosti od stávající zastávky „Statenice, Černý Vůl“. Nutným předpokladem jejího využití je ale vybudování přístupových tras pro chodce od nové zástavby k zastávce.

Obsluha západní části lokality již vyžaduje prodloužení autobusové linky, to ale může být provedeno umožňuje postupně po etapách, pokud bude na momentálním konci průběžné komunikace vybudováno provizorní obratiště. Protože v prvních fázích výstavby bude poptávka po přepravě nízká, předpokládá se zpočátku prodloužení jen každého druhého spoje linky 356.

## 7 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Statenice mají optimální rozlohu na rozvoj cyklodopravy v rámci obce i obcí v okolí. Cesta na obecní úřad, do restaurace, obchodu, nebo za sportem zde představuje dopravu na krátkou vzdálenost do 2–3 km, která je pohodlně realizovatelná jízdou na kole.

Cyklisté jsou ze všech účastníků provozu nejvíce různorodou skupinou. Co je pro jednu skupinu cyklistů ideální řešení, může být pro druhé nepřekonatelnou bariérou. Všechny vlastnosti, odlišnosti a ovlivňující faktory je třeba při plánování brát v potaz, aby existoval systém funkční cyklistické infrastruktury vyhovující všem skupinám cyklistů. Proto jsou opatření navržena ve dvou rovinách se zřetelem na odlišnosti uživatelů – jak pro zdatnější a zkušenější cyklisty, kteří preferují rychlost a nevdají jim vyšší míra interakce s silničním provozem, tak i pro pomalejší a ohroženější cyklisty (děti, starší obyvatele), kteří preferují provoz po komunikacích s minimálním provozem motorových vozidel i za cenu prodloužení doby nebo délky jízdy.

Pro volbu konkrétního způsobu vedení ve Statenicích byla dále sledována zásada, že čím blíže ke středu obce se nacházíme, tím je rychlost motorových vozidel nižší a pozornost řidiče vyšší, a je možné větší uplatnění sdíleného prostoru a integračních prvků. Naopak v okrajových a extravilánových částech obce bude preferováno oddělení cyklistů od motorového provozu formou cyklostezky.

Koridory a infrastruktura cyklistické dopravy jsou zakresleny na grafické příloze č. B.2.7.

### 7.1 VEDENÍ CYKLISTŮ NA KOMUNIKACÍCH

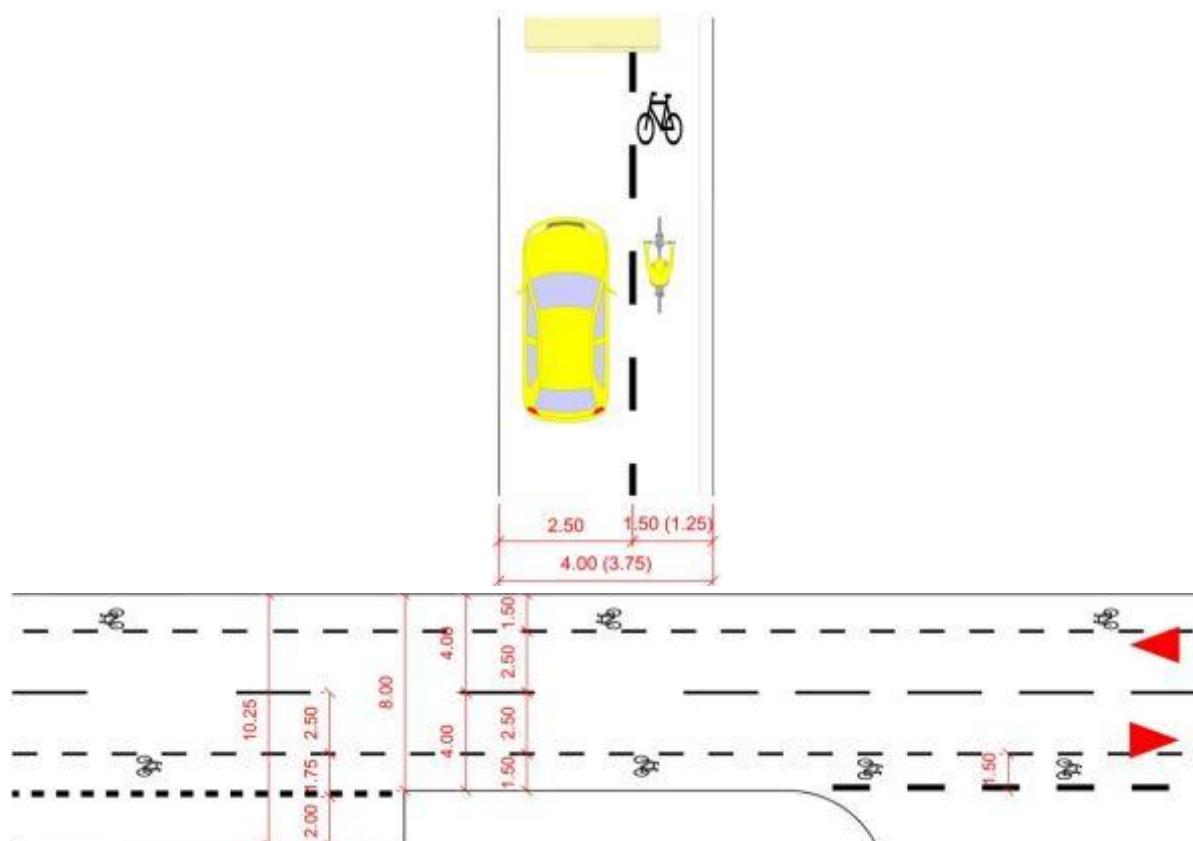
#### 7.1.1 Integrované koridory na významnějších komunikacích

- je vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru významných dopravně – urbanistických os,
- zatížených provozem motorových vozidel (tisíce vozidel denně),
- atraktivní i pro cyklistickou dopravu díky přímosti, rychlosti a spolehlivosti,
- způsoby vedení:
  - vyhrazený jízdní pruh,
  - jízdní pruh pro cyklisty (ochranný),
  - piktogramový koridor.

Použití ve Steniciích:

- Kralupská v úseku Únětická – K Cihelně,
- Stenická v celé délce,
- Pod Hájem – východní zastavěná část,
- Keltská + prodloužená komunikace přes Jabloňový sad,
- Komunikace přes areál Boušovský.

Obrázek 11 – Základní minimální šířkové parametry ochranného jízdního pruhu pro cyklisty



Zdroj: TP 179

### 7.1.2 Chráněné trasy

- jsou velmi důležitou součástí cyklistické infrastruktury, které zajišťují maximální bezpečí pro cyklistu,
- jsou to samostatné koridory s nulovým nebo minimálním kontaktem s motorovou dopravou nebo stezky v přidruženém prostoru podél hlavní komunikace,
- alternativní trasy k integrovaným koridorům vhodné pro slabší a zranitelnější cyklisty,
- způsoby značení:
  - stezka pro cyklisty,
  - stezka pro chodce a cyklisty – se společným nebo odděleným provozem cyklistů,
  - komunikace se zákazem nebo výrazným omezením vjezdu motorových vozidel,
  - stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů.

Použití ve Steniciích:

- Kralupská v úseku Stenická – Horoměřice,
- Kralupská v úseku Únětická – Velké Přílepy,
- Ke Kulnám v úseku Stenická – Lichoceves,



- propojení V Lukách – Únětická podél Únětického potoka,
- U Potoka – mezi odbočkou k dětskému hřišti a autobusovým obratištěm,
- propojení areál Boušovský – areál zámku – cesta k fotbalovému hřišti,
- propojení areál Boušovský – Nad Vinicí – Černý Vůl,
- prodloužení Lomené ulice směr Úholičky,
- prodloužení ulice Ke Kříži směr Rýznerova,
- propojení Nad Višňovkou – Jabloňový sad,
- Jabloňový sad – Horoměřice, Velká Brána, T. G. Masaryka + odbočka k ul. Nad Punčochou.

### **7.1.3 Zklidněné zóny**

- slouží pro plošnou obsluhu území,
- nízká intenzita motorového provozu (max. stovky vozidel denně),
- díky zpomalovacím prvkům a celkovému zklidnění není potřeba vytvářet zvláštní opatření pro cyklisty,
- princip sdílení prostoru místní komunikace s motorovými vozidly a při absenci chodníků také s chodci,
- vyznačení cykloobousměrek.

Použití ve Statenicích:

- v zónách 20, v zónách 30, obytných zónách,
- ve slepých obslužných komunikacích,
- v pěších zónách, vzniknou-li v obci budoucnu.

## **7.2 TRASY CYKLISTICKÉ DOPRAVY**

Zde jsou rozepsány jednotlivé způsoby vedení cyklistů v rámci ucelených tahů nebo významných propojek.

### **7.2.1 Významné trasy v rámci obce**

#### **Ulice Kralupská a Velvarská**

Po odvedení většiny nákladní dopravy na přeložku silnice II/240 se jízda na kole po Kralupské ulici stane přijatelnější pro větší množství cyklistů. Přesto bude intenzita motorové dopravy stále vysoká, proto jsou opatření navrhována s cílem zajistit oddělení cyklistické dopravy od motorové všude tam, kde to budou prostorové podmínky dovolovat.

V úsecích na okraji obce, které mají v současnosti extravilánový charakter, ale v budoucnu budou urbanizované novou zástavbou je navrženo postavit stezku v přidruženém prostoru. Stezku doporučujeme v těchto úsecích navrhovat přednostně s odděleným provozem chodců a cyklistů, protože to přináší větší míru komfortu pro průjezd jízdních kol i předcházení konfliktům mezi chodci a cyklisty. Pokud to z důvodů majetkoprávních důvodů (výkup pozemků) nebude možné, lze ustoupit od odděleného provozu od pěších a zřídit stezku se společným provozem.

Tabulka 6 – Způsoby vedení cyklistů podél silnice II/240

Úsek	Prostor a způsob vedení cyklistů
Hranice Horoměřic – Nad Višňovkou	přidružený prostor, odděleně od chodců
Nad Višňovkou – Statenická	přidružený prostor, společně s chodci
Statenická – Únětická	hlavní dopravní prostor, ochranný cyklopruh do stoupání / piktogramový koridor
Únětická – průmyslový areál	přidružený prostor, společně s chodci
průmyslový areál – Velké Přílepy	přidružený prostor, odděleně od chodců

V úseku směrem k Horoměřicím je navrženo vést stezku po západní straně komunikace, protože se tím vyhne frekventované křižovatce II/240 x II/241, jež má být navíc výhledově přestavěna na okružní, jednak se zajistí obsluha přilehlé zástavby Jabloňový sad. Stezka se zčásti nachází na soukromých pozemcích, které jsou podle územního plánu určeny k využití jako plocha zeleně. Pás zeleně s cyklostezkou může vytvořit ideální odstínění nové zástavby od motorové dopravy v kombinaci s prostorem pro relaxaci a procházky. V úseku Nad Višňovkou – Statenická bude režim stezky změněna na společný provoz s chodci kvůli umístění okolo zahrádkářské osady.

V úseku od křižovatky se Statenickou ulicí ke křižovatce s Únětickou ulicí prochází Kralupská ulice procházející zastavěným územím a mostem přes Únětický potok po mostě. Stísněné poměry zde neumožňují vytvořit dostatečně širokou stezku v přidruženém prostoru, pouze chodník v minimálních normových parametrech. Proto je třeba vést cyklisty v hlavním dopravním prostoru a upozornit řidiče na jejich jízdu pomocí liniového vodorovného dopravního značení. Kde to bude možné, bude alespoň ve směru do stoupání vyznačen ochranný jízdní pruh pro cyklisty, ve zbývajících úsecích bude vyznačen piktogramový koridor. K přesmyku z přidruženého prostoru do hlavního dopravního prostoru je vhodné využít přechod pro chodce u dnešní autobusové zastávky Č. Vůl, hospoda, který bude změněn na přechod kombinovaný s přejezdem pro cyklisty.

V úseku za Únětickou ulicí je navrženo rozšířit chodník na stezku pro chodce a cyklisty o šířce 3 m, aby existovala pohodlná chráněná možnost průjezdu cyklistů mimo hlavní dopravní prostor. Bude si to vyžadovat terénní úpravu svahu a výstavbu opěrné zdi podél severního okraje komunikace. K přesmyku ze stezky do vozovky směr Praha je opět potřebné vyznačit přejezd pro cyklisty.

Dále směrem na Velké Přílepy bude vhodnější ponechat cyklistickou stezku na severním okraji Kralupské ulice a příčné vazby na území areálu Boušovský řešit doplněním přejezdů pro cyklisty. Důvody jsou: komplikovaný průchod stezky okolo zastávky Černý Vůl, u níž celou jižní polovinu komunikace vlastní soukromý majitel, vlastníků přilehlého obchodu, dále pak odstranění křížení s komunikací do areálu Boušovský a lepší návaznost na zástavbu ve Velkých Přílepech.

### Ulice Statenická a Pod Hájem

V těchto ulicích Statenická je navrženo vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru komunikace. Zvýšení bezpečnosti při sdílení prostoru bude podpořeno vyznačením zóny 30 v úseku procházejícím středem obce. Ve Statenické ulici je alespoň ve směru do stoupání navrženo vyznačit ochranný jízdní pruh pro cyklisty.

### Ulice Ke Kulnám

Podél severního okraje ulice Ke Kulnám je navrhována stezka se společným provozem chodců a cyklistů. Je studijně prověřována ve dvou variantách – podél komunikace, nebo za silničním příkopem.

### **Keltská ulice – prodloužení přes Jabloňový sad, komunikace přes areál Boušovský**

V obou komunikacích budou cyklisté vedeni v hlavním dopravním prostoru ve vyznačeném jízdním pruhu. Díky nízkému podílu rozměrných vozidel postačí ochranný cyklopruh – to znamená komunikaci o celkové šířce 8 m mezi obrubami v uspořádání: jízdní pruh pro cyklisty šířku 1,5 m + jízdní pruh pro osobní vozidla 2,5 m. Nákladní vozidla a autobusy budou mít k dispozici celou polovinu vozovky o šířce 4 m s tím, že cyklisty budou předjíždět vybočením do protisměru. Na proslouženou Keltskou ulici existuje projekt ve stupni ZDS z roku 2004, kde má komunikace šířku 7 m mezi obrubami. Při jeho aktualizaci je třeba myslet na zohlednění požadavků cyklistického provozu.

### **7.2.2 Jiná propojení v rámci obce**

#### **Propojení V Lukách – Únětická podél Únětického potoka**

Propojení ve formě stezky se smíšeným provozem chodců a cyklistů nahradí vytvoří alternativní možnost mimoúrovňového překonání Kralupské ulice. Pokud se bude cyklista chtít zcela vyhnout Kralupské ulici, nebude muset použít dnešní podchod navazující na ulici U Mlýna, jenž je pro provoz jízdních kol nevhodný jak svojí šířkou, tak kvalitou povrchu vozovky. Zároveň se veřejnosti otevře dnes nepřístupný prostor zeleně okolo vodního toku a rozšíří možnosti trávení volného času.

#### **Propojení Boušovský – centrum – fotbalové hřiště**

Areál Boušovský bude z důvodu ochrany centrální části obce před nadměrnou dopravou napojen na ulici Ke Kulnám až u jejího západního konce. Pro bezmotorovou dopravu by takové prodloužení cesty bylo nepřijatelné, proto je důležité vybudovat stezku pro pěší a cyklisty, která propojí areál Boušovský s centrem obce přes areál zámku. Taková komunikace je zanesena v územním plánu a je studijně prověřována v rámci akce „Studie pěšího propojení centra Statenic na Račana“. Ze středu obce bude pokračovat podél Únětického potoka západním směrem, až se připojí na účelovou komunikaci k fotbalovému hřišti.

#### **Propojení Boušovský – Nad Vinicí – Černý Vůl**

Napojení areálu Boušovský na Kralupskou ulici bude realizováno až na severním okraji obce. Z důvodu zabránění nežádoucímu tranzitu motorových vozidel doporučujeme ulici Nad Vinicí ponechat zaslepenou. Obdobně jako u předchozího propojení, i zde je třeba prostupnost územím umožnit cyklistům a pěším. Je proto navrženo vybudovat stezku pro chodce a cyklisty, která bude navazovat na slepé konce komunikací pro motorová vozidla – na budoucí obslužnou komunikaci v areálu Boušovský a ulici Nad Vinicí a bude pokračovat směrem do Černého Vola. Stezka se následně rozdělí – první větev bude připojena do křižovatky K Cihelně x Na Kalvárii, druhá větev bude směřovat ke Kralupské ulici. Kromě vytvoření vlastního propojení stezka také výrazně zlepší obslužnost této části areálu Boušovský veřejnou dopravu, protože z něj zajistí přímou bezmotorovou vazbu k autobusové zastávce Černý Vůl.

#### **U Potoka**

V rámci architektonické studie úpravy centra obce bylo v prodloužení ulice U Potoka navržena bezmotorové propojení k dnešnímu autobusovému obratišti. Pokud by byla značena v režimu stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů, tak v kombinaci s ulicí U Potoka zkrátí cyklistům cestu do středu obce a umožní jim vyhnout se frekventované křižovatce Statenická x Ke Kulnám.



## **Zelená – V Lukách**

Z ulice V Lukách směrem do centra obce je v současnosti možné pokračovat zklidněnou ulicí U Školy. Ke zvážení je možnost postavit alternativní trasu:

- postavit přemostění přes Únětický potok z ulice V Lukách s vyústěním v ulici Zelená u domu č. p. 423,
- z ulice V Lukách postavit novou stezku pro cyklisty a pěší podél Únětického potoka

*Obrázek 12 – Prostor pro navrhované cyklistické a pěší propojení ulic Zelená a V Lukách*



Zdroj: AFRY CZ

## **Višňovka – Jabloňový sad – Nad Punčochou – Sv. Juliána**

Navržené propojení na jihovýchodě obce je určeno pro spíše pro rekreační využití, ale bude využitelné i spojení oblastí Chotolu a Jabloňového sadu mimo centrum Statenic. Vedené je jak pro chráněných stezkách, tak i po zklidněných místních komunikacích. Vychází z ulic Nad Višňovkou a Pod Višňovkou, odkud vytváří bezmotorové propojení s komunikační sítí Jabloňového sadu. V Jabloňovém sadu využívá stezku do Horoměřic (viz níže), od níž se před hranicí katastru odpojí, aby se posléze připojila na ulici K Chotolu. Z ní je možné pokračovat po ulici Nad Punčochou a dále do lesa k soše Sv. Juliány a do Prahy – Přední Kopaniny nebo Nebušic.

### **7.2.3 Dopravní propojení s okolními obcemi**

Ze Statenic vychází do okolních obcí několik dopravně zklidněných komunikací, na kterých může při vyhovující kvalitě povrchu komunikace probíhat cyklodoprava pro všechny úrovně skupiny cyklistů. Podél frekventovanějších komunikací jsou navrženy oddělené stezky v přidruženém prostoru.

## **Velké Přílepy**

Je navržena stezka podél Kralupská ulice. Do doby jejího postavení se dá využít také bezmotorová komunikace v prodloužení Lomené ulice a silnice III/2421.

## **Úholičky**

Směr Úholičky je navržena bezmotorová komunikace v prodloužení Lomené ulice. Druhou možností je ulice skalní – Weisova, kde po instalaci nechanické zábrany proti průjezdu automobilů výrazně klesne intenzita. Pro zlepšení podmínek je potřeba zrekonstruovat povrch komunikace.

## **Únětice**

Do Únětic lze využít stávající komunikaci propojující ulice Únětická a Černovolská.

Nově je navrženo vytvořit k ní paralelní trasu vylepšením parametrů stávající pěšiny propojující ulice Skalní a Školní, aby umožňovala průjezd cyklistů. Cesta se nejprve nachází z poloviny na katastru Statenic a Únětic, dále pokračuje po únětickém území.

## **Praha – Suchdol**

V cyklogenerelu Středočeského kraje je zanesena cyklostezka podél Suchdolské ulice, její projekt ale nepatří podle platné Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji mezi priority a její výstavba není připravována.

Pro vedení cyklistů do Suchdola a na Výhledy se jeví jako nejvhodnější přestavět stávající polní cestu na území Únětic v prodloužení ulice Ke Kříži na stezku pro chodce a cyklisty s mechanickým zabráněním průjezdu motorových vozidel. Koridor komunikace je v majetku obce Únětice. Trasa má i turistický potenciál, protože vede k horskému hřebeni Kozí hřbety a přírodní rezervaci Údolí Únětického potoka.

## **Horoměřice**

Do Horoměřic je navržena stezka vedoucí v přidružení prostoru Velvarské ulice. Bylo by vhodné dohodnout se s Horoměřicemi na návaznost na tuto stezku na území Horoměřic. Pro cestu do supermarketu Lidl půjde také využít trasu po ulicích Ke Kříži a Rýznerova.

Další chráněná trasa je plánována mezi Jabloňovým sadem a ul. T. G. Masaryka v bytovém komplexu Velká Brána. Jde o přestavbu stávající pěšiny na stezku pro chodce a cyklisty a její napojení na komunikační síť Jabloňového sadu

## **Tuchoměřice**

Pro jízdu do Tuchoměřic zůstane stávající silnice III/2405.

## **Lichoceves**

S ohledem na turistický potenciál cykloturistické trasy směřující na Okoř i dopravní potenciál terminálu u železniční zastávky Noutonice je navrženo postavit podél komunikace III/0079 v ulici Ke Kulnám oddělenou stezku se smíšeným provozem pro cyklisty a chodce.



### 7.2.4 Doprava do škol

Na základě analýzy dat z IPR o denní vyjíždce obyvatel Statenic bylo zjištěno, že řádově několik stovek obyvatel denně vyjíždí za prací do okolních obcí, zejména do Horoměřic, Velkých Přílep a Tuchoměřic. Stejně tak desítky dětí dojíždí do těchto obcí za základním vzděláním. Právě tato mobilita na krátké vzdálenosti do třech kilometrů má minimálně v sezónním období potenciál být převedena na cyklistickou dopravu.

Pravidelná dojíždka několika dětí do škol na kole může být realizovaná za doprovodu odpovídajícího počtu rodičů, kteří se pak v rámci jednotlivých dní v týdnu mohou střídát. Tento koncept podpory udržitelné mobility, nazýván „Bike Train“, může být navíc dobrým nástrojem v rámci rozvoje komunitního života obyvatel Statenic.

*Obrázek 13 – Koncept „Bike Train“ na podporu udržitelné mobility*



Zdroj: [blog.urbact.eu/2017/01/walking-bus-and-bike-train-to-promote-sustainable-mobility/](http://blog.urbact.eu/2017/01/walking-bus-and-bike-train-to-promote-sustainable-mobility/)

### 7.2.5 Značené cyklotrasy

#### Cyklotrasa 0077

Cyklotrasu 0077 je navrženo vést ulicí K Chotolu namísto ulice Pod Punčochou, v níž je velmi nevyhovující stav povrchu cyklotrasy. Přetrasování cyklotrasy by měla obec projednat s Klubem českých turistů.

#### Cyklotrasa 8100

Cyklotrasa vede dlouhý úsek po dopravně frekventované komunikaci II/240 a také z hlediska náročnosti jízdy na kole zbytečně překonává výškový profil v ulicích K Cihelně a Kralupská. Navrženo je proto cyklotrasu přesměrovat ulicemi V Lukách, Statenická a U Mlýna. Překonání silnice II/240



bude v první etapě stávajícím podchodem, po vybudování stezky podél Únětického potoka bude cyklotrasa převedena tam.

V západní části obce v úseku mezi zámkem a fotbalovým hřištěm cyklotrasu s ohledem na bezpečnost provozu přeměrovat po účelové komunikaci podél Únětického potoka a fotbalového hřiště (namísto z krajské komunikace ulicí Pod Zámkem) a dále po své trase po ulici Pod Hájem, kde se připojí k cyklotrase 0078.

## 7.3 DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA

### 7.3.1 Cyklostožany

Pro podporu využívání jízdního kola jako rovnocenného dopravního prostředku je vedle budování sítě cyklotras a zřizování cykloopatření důležitá také instalace bezpečných parkovacích zařízení. Spolu s narůstajícím počtem cyklistů a hodnotou jejich kol a elektrokol roste i riziko jejich odcizení. Pokud je snahou motivovat obyvatele k využívání jízdního kola při cestách po obci, je potřebné jim zajistit jednoduchý a bezpečný způsob parkování. Absence bezpečného způsobu parkování jízdních kol může bránit většímu rozvoji cyklistické dopravy, a to nejen ve městech.

Současné rozmístění cyklostožanů po obci je vyhovující, je rozmístěno na strategických místech dojížděky v obci, důležité je se ovšem zaměřit na zvýšení jejich kapacity, a především na zvýšení jejich bezpečnosti.

Navýšení kapacity cyklostožanů a doporučení na pořízení bezpečnějších typů cyklostožanů je navrženo v následujících, již existujících, lokalitách.

*Tabulka 7 – Přehled cyklostožanů v obci a požadavky na jejich kapacitu a bezpečnost*

Lokalita	Aktuální počet	Navrhovaný počet	Bezpečný stojan
Náměstí	6	12	ano
Obecní úřad	4	6	ano
Smíšené zboží	4	6	ano
Restaurace Statenický mlýn	3	6	ano
Restaurace Statenska	4	4	ano
Restaurace Ve Mlejně	11	10	ano
Dětské hřiště Za Roklí	5	6	ne

Kapacitu jednotlivých parkovacích stání pro kola je žádoucí sledovat, průběžně vyhodnocovat a případně na ni reagovat.

Dále jsou cyklostožany navrženy v lokalitách:

- dětské hřiště U Potoka
- fotbalové hřiště
- v místech budoucí občanské vybavenosti – MŠ, ZŠ, sportoviště
- zastávky autobusů

Správný cyklostožan by měl umožnit snadné zamknutí kola na více místech, zejména pak k rámu kola. Nejvhodnějším typem cyklostožanu je tvar obráceného U. Jízdní kolo je zde možné stabilně a bezpečně zamknout na dvou místech.

Z estetického hlediska je vhodné mít koncepci jednotného vzhledu všech cyklostožanů v obci.

### 7.3.2 Doplnkové služby pro cyklisty

Jako doplňkovou infrastrukturu z pohledu služeb pro cyklisty je v obci žádoucí zajistit ubytovací zařízení přizpůsobené potřebám cyklistů, zpravidla označené jako „Cyklisté vítáni“.

## 8 PĚŠÍ DOPRAVA

Hlavním cílem v rozvoji pěší dopravy ve Statenicích je navrhnout zlepšení průchodnosti územím, doplnění chodníků podél frekventovaných komunikací a zajištění krátkých přístupových cest k zastávkám VHD.

Údaje týkající se pěší dopravy jsou znázorněny na grafické příloze č. B.2.6.

### 8.1 SÍŤ PĚŠÍCH KOMUNIKACÍ

#### 8.1.1 Síť komunikací pro chodce

##### Rekonstrukce existujících chodníků

Navrženo je zrekonstruovat chodníky pro chodce v následujících lokalitách:

- v ulici Kralupská mezi autobusovou zastávkou Statenice, Černý Vůl, Hospoda a ulicí Ke Kříži,
- v ulici Únětická v úseku od křižovatky s ulicí Kralupská po křižovatku s ulicí Skalní,
- v ulici Statenická naproti vyústění ulice Pod Zámekem,
- schody mezi ulicemi Pod Zámekem a Račanská – tomto prostoru postavit také bezbariérovou rampu,
- revitalizace podchodu a povrchu chodníku pod ulicí Kralupská mezi ulicemi Únětická a U Mlýna.

##### Nové chodníky

Navrženo je postavit nové chodníky pro chodce v následujících lokalitách:

- dobudování v celé délce ulice Kralupská na komunikaci II/240,
- na silnici III/2405 v ulici Statenická mezi ulicemi Kralupská a Pod Višňovkou,
- podél nové sběrné komunikace v areálu Boušovský,
- podél ulice Keltská a navazující nové sběrné komunikace v areálu Jabloňový sad.

Zde byly vyjmenovány chodníky určené pouze chodcům stezky pro chodce a cyklisty jsou zmíněny níže.

##### Stezky pro chodce a cyklisty

Stezky pro pěší a cyklisty můžeme rozdělit do dvou skupin – vedené podél frekventovaných komunikací a komunikace určené pro nemotorizovanou dopravu. Podrobněji byly rozepsány v kapitole věnující se cyklistické dopravě.

Stezky podél komunikací:

- II/240 Kralupská ulice směr Velké Přílepy,
- II/240 Kralupská a Velvarská ulice směr Horoměřice,
- III/0079 Ke Kulnám směr Lichoceves.

Samostatné stezky, bezmotorové komunikace:

- V Lukách – Únětická podél Únětického potoka,
- prodloužení ulice U Potoka s připojením na Statenickou,
- areál Boušovský – areál zámku – centrum obce – cesta k fotbalovému hřišti,
- areál Boušovský – Nad Vinicí – Černý Vůl,
- prodloužení Lomené ulice směr Únětice,



- prodloužení ulice Ke Kříži s připojením na Rýznerovu,
- propojení Nad Višňovkou – Jabloňový sad,
- Jabloňový sad – Horoměřice, Velká Brána, T. G. Masaryka + odbočka k ul. Nad Punčochou.

## Rekonstrukce pěších propojení

Stávající pěší propojení Račanská – Pod Zámek v podobě schodiště v nevyhovujícím technickém stavu je navrženo přestavět na bezbariérové propojení.

## Nová pěší propojení

Vyjma navrhovaných stezek se smíšeným provozem pro cyklisty a chodce je navrženo zlepšit průchodnost obce vybudováním nových pěších propojení.

### Černý Vůl

Cílem je zajištění kratší docházkové vzdálenosti zejména na autobusovou zastávku Statenice, Černý Vůl.

Cílem je propojit zejména následující ulice:

- Sadová a Za Roklí,
- Za Roklí a Za Cihelnou,

Z ulic Sadová a Za Roklí se navrhovanými pěšími propojeními zkrátí docházková vzdálenost na autobusovou zastávku Statenice, Černý Vůl až na polovinu. Propojení Za Roklí a Sadová bude zasahovat na katastr Velkých Přílep. Hranici obou obcí tvoří plot soukromé parcely a cestu je třeba vybudovat severně od ní.

### Centrum obce

V centrální části obce mají vzniknout pěší propojení s cílem zpřístupnit veřejnosti areál zámku a nivu Únětického potoka.

Jedná se o tato propojení:

- prodloužení ulice Ke Kašně přes zámek ke Statenické ulici,
- spojka mezi ulicí U Potoka a stezkou Pod Zámek – cesta ke hřišti pod mostem Statenické ulice; překonání Únětického potoka má být řešeno pomocí mostu.

## Bezmotorové vazby

Areál Boušovský bude z důvodu ochrany centrální části obce před nadměrnou dopravou napojen na nadřazenou komunikační síť (ul. Kralupská a Ke Kulnám) pouze na dvou místech na okrajích obce. Pro chodce by takové prodloužení cesty bylo nepřijatelné, proto je potřebné zajistit prostupnost územím pro bezmotorovou dopravu. Při navrhování komunikační sítě a dispozic území je třeba v nadefinovaných směrech vybudovat komunikace pro bezmotorový provoz. Kromě stezek pro pěší a cyklisty se specifikovaným umístěním, které byly popsány v příslušné kapitole a zakresleny do grafické přílohy, je třeba ještě umožnit prostupnost území pro chodce ze západní a střední části areálu Boušovský na stezku vedoucí k zámku a do centra obce, aby byla snadno dosažitelná z celé zástavby. Komunikace budou určeny primárně pro chodce, ale mohou je využít i cyklisté.

### 8.1.2 Cesty do okolních obcí

Všechny stezky a cesty pro cyklistickou dopravu, popsané v kapitole 7.2.3, budou využitelné i pro chodce.

### 8.1.3 Přechody pro chodce

Navrženo je postavit přechody pro chodce v následujících lokalitách:

- přes Kralupskou ul. u křiž. s ulicemi K Cihelně a Za Cihelnou
- přes Únětickou ul. u křiž. s Kralupskou ul.
- přes Statenickou ul. u křiž. s Kralupskou ul.
- přes Statenickou ul. u křiž. s ulicemi Pod Višňovkou a Zelená
- na křižovatce Statenická x Ke Kulnám
- přes Statenickou ul. u křiž. s ul. Pod Zámekem a u autobusového obratiště
- přes ul. Ke Kulnám – ze stezky pro chodce a cyklisty do ulic Račanská a Slunná
- přes ul. Keltská po jejím rozšíření a nárůstu intenzit v souvislosti se zástavbou lokality Jabloňový sad

Namísto přechodů pro chodce mohou být vybudována **místa pro přecházení** vozovky, pokud tato varianta vyplýne z projednání. Přechody pro chodce přes sběrné komunikace u **zastávek VHD** budou vždy disponovat **přisvícením**.

### 8.1.4 Úpravy stávajících turistických tras

#### Turistická trasa 6048 – žlutě značená

Pěší turistickou trasu je navrženo (stejně jako cyklotrasu 8100) přesměrovat v úseku mezi zámekem a fotbalovým hřištěm z ulice Pod Hájem (silnice III/2405) na účelovou komunikaci podél Únětického potoka a fotbalového hřiště a ulici Pod Zámekem. Důvodem je bezpečnost provozu a příjemnější prostředí pro turistiku, protože navržená trasa vede po komunikacích s minimálním provozem motorových vozidel.

## 8.2 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Atraktivitu pěšího pohybu v obci pozvedne revitalizace veřejných prostranství. Potenciál pro setkávání lidí, trávení volného času i odpočinku, konání různých kulturních akcí mají především tato prostranství:

- náměstí – okolo stávající zastávky „U Kovárny“,
- areál zámku,
- nové centrum obce – okolo stávající zastávky „Statenice“.

## 9 SHRNUTÍ

### 9.1 ZÁSOBNÍK PROJEKTŮ

Byla prověřena realizovatelnost a účinnost řady opatření, plynoucích z analytické části dokumentu. Návrhy byly seskupeny do tabulky zásobníku projektů, která je přílohou této zprávy. U každého projektu byl stanoven očekávaný časový horizont realizace a u projektů financovaných obcí také určeny předpokládané finanční náklady. Celkový objem prostředků potřebných na realizaci projektů financovaných obcí dosahuje 130 milionů Kč.

### 9.2 DOPORUČENÍ DO ÚZEMNÍHO PLÁNU

Z provedených analýz a návrhů vyplývají také doporučení do územního plánu, jež jsou samostatnou přílohou studie – část A.6 Územní plán.



### 9.3 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Studie poukázala na to, že stav a **rozsah dopravní infrastruktury zaostává** za územním rozvojem obcí o **desítky let**. V důsledku společensko-politických změn po Sametové revoluci došlo k přesídlení městského obyvatelstva do jeho okolí, redukcí pracovních příležitostí na venkově a jejich koncentraci do hlavního města, individualizaci poptávky po dopravě, nárůstu mobility a značnému navýšení intenzit automobilové dopravy. Komunikační síť však na nové poměry nedokázala reagovat a zůstala zakonzervovaná v podobě odpovídající poměrům minulého století. To s sebou přineslo všechny negativní vlivy způsobené nadměrnou zátěží automobilové dopravy – kongesce, hluk, znečištění ovzduší, bariérový efekt, zvýšenou nehodovost. Bude-li i nadále probíhat územní rozvoj bez provázanosti s příslušnými infrastrukturními opatřeními, bude se deficit nadále prohlubovat, až se situace v dopravě i život v obci stanou neúnosnými.

Na druhou stranu, studie prokázala, že další **územní rozvoj obce možný je** a může být i prospěšný. Zvýšení počtu obyvatel přiláká další služby a obchody, dojde ke zvýšení četnosti spojení veřejnou dopravou, nová komunikační propojení a veřejná prostranství zlepší pohyb po obci a možnosti trávení volného času i stávajícím obyvatelům. **Nutným předpokladem** nové zástavby jsou **investice do dopravní infrastruktury**, ať už se jedná o nové komunikace, přeložky a rekonstrukce stávajících komunikací nebo úpravy nebezpečných míst.

Vzhledem k nasycení komunikační sítě i parkovacích kapacit v hlavním městě bude stěžejní úlohu pro zvládnutí navýšených přepravních nároků hrát veřejná hromadná doprava v podobě autobusových linek PID. Bude třeba průběžně prodlužovat trasu a zkracovat intervaly autobusové linky 356 a zajistit i spojení do okolních obcí novou linkou 409. Cestou k zajištění financování posíleného provozu VHD je navýšení daňových příjmů obce formou motivace nových obyvatel k přihlášení se k trvalému pobytu nebo úpravy koeficientu daně z nemovitých věcí.

Ke snižování dopravní zátěže v obci povede prosazování vize Statenic jako obce krátkých vzdáleností. Znamená to mít zdroje a cíle cest v rámci obce i okolního regionu dobře propojené a území prostupné pro pěší a cyklisty včetně zranitelných skupin typu děti nebo hůře pohybliví občané. Přípravná fáze rozvojových záměrů Jabloňový sad, Boušovský nebo přestavby zámku přináší ideální příležitost stabilizovat koridory bezmotorových propojení a cyklopruhů, které by se do již existující zástavby doplňovaly složitě.

K zajištění výše uvedených podmínek je třeba ze strany obce **úzce spolupracovat** s dotčenými subjekty **státní správy** i investory – **developery** a **vyvíjet** na ně **tlak** v záležitostech, které mají ve své kompetenci. V tomto směru nejdůležitější organizací z veřejného sektoru je Středočeský kraj, protože do jeho správy spadají jak všechny dopravně významné komunikace v obci (silnice II. a III. tříd), tak také klíčová stavba pro odvedení tranzitní automobilové dopravy i možnost územního rozvoje regionu, jíž je přeložka silnice II/240.