

VYHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLOTRASY č. A 44 V ÚSEKU PODÉL LETIŠTĚ PRAHA LETŇANY

PRAHA 18



**Městská část Praha 18
Odbor dopravy a životního prostředí
Bechyňská 639
199 00 Praha 9 – Letňany**



**ZHOTOVITEL:
Ing. Květoslav Syrový
Saveljevova 1630/20
147 00 Praha 4**

SRPEN 2012

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

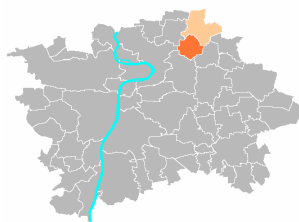
OBJEDNATEL: Městská část Praha 18
Odbor dopravy a životního prostředí
Bechyňská 639
199 00 Praha 9 – Letňany

ZHOTOVITEL: Ing. Květoslav Syrový
Saveljevova 1630/20
147 00 Praha 4
IČ: 76384110,
syrovky.k@gmail.com , tel. 731 701 027

STUPEŇ PD: vyhledávací studie

DATUM VYPRACOVÁNÍ: 08 / 2012

LOKALITA: PRAHA 18 – Letňany, k.ú. Letňany (kód CUZK: 731439)



OBSAH DOKUMENTACE

TEXTOVÁ ČÁST – PRŮVODNÍ ZPRÁVA

| | | |
|--|-------|----|
| 1. Úvod | ..... | 3 |
| 2. Podklady | ..... | 3 |
| 3. Širší vztahy | ..... | 4 |
| 4. Současný stav v okolí Letiště Praha Letňany | ..... | 5 |
| 5. Idea, koncepce řešení | ..... | 12 |
| 6. Koordinace | ..... | 18 |
| 7. Návrh, technické řešení | ..... | 20 |
| 8. Majetkoprávní vztahy | ..... | 25 |
| 9. Orientační odhad nákladů | ..... | 28 |
| 10. Využití vyhledávací studie | ..... | 28 |
| 11. Závěr | ..... | 29 |

Příloha 1 – vymezení lokality EVL, příloha sbírky zákonů č. 132/2005

Příloha 2 – popis Evropsky významné lokality

| | | |
|---------------------------------------|-------|-----------------|
| PŘÍLOHA A – ŠIRŠÍ VZTAHY | ..... | 1 : 10 000 |
| PŘÍLOHA B – CELKOVÁ SITUACE | ..... | 1 : 5 000 |
| PŘÍLOHY C1 až C7: PODROBNÉ SITUACE | ..... | 1 : 1 000 / 500 |
| PŘÍLOHY D1 až D3: VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY | ..... | 1 : 100 |

TEXTOVÁ ČÁST – PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. Úvod

Vyhledávací studie v trase cyklotrasy č. A 44 v úseku podél letiště Letňany:

- má za úkol zjistit možná řešení umístění stezky pro chode a cyklisty mezi areálem PVA, VZLÚ, Letova a letištěm Praha Letňany (v rámci katastru Letňan). Výstupem je doporučení optimálního řešení v návaznosti a v koordinaci s uvažovanou sítí komunikací dle územního plánu;
- je zpracována v kontextu s celopražskou sítí cyklotras Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (URM) z roku 2011 a současně vychází i z koncepce cyklistické dopravy MČ Praha 18 (Dipro, 2009);
- vychází ze zadání objednatele a dále z jednání za účasti zástupce Letiště Praha Letňany, zástupcem silničního správního úřadu a zástupcem starosty MČ Praha 18.

V rámci návrhu je nutné řešit nejen vlastní stezku podél letiště, ale taktéž návaznost na stav, do kterého bude stavba realizována. Postupné logické propojování sítě komunikací pro provoz cyklistů musí být v souladu nejen s celoměstským systémem a pro jízdy územím na delší vzdálenosti, ale také pro místní obsluhu. Z těchto důvodů se studie zabývá širšími vztahy v území a variantním napojením na všechny reálné uvažované komunikace určené pro jízdu cyklistů.

2. Podklady

- zadání investora
- jednání s investorem a zástupci MČ Praha 18
- polohopis a výškopis (URM)
- územní plán hl. m. Prahy (přílohy 4 a 5)
- celoměstský systém cyklistických tras
- cyklomapa Prahy a okolí
- mapy www.prahounakole.cz
- katastr (www.cuzk.cz, www.ikatastr.cz)
- gogolemaps.cz
- zaměření skutečného stavu komunikace Polaneckého (Toužimská - 1. etapa: podklad PUDIS, a.s.)
- studie variantního řešení propojení komunikací Polaneckého – Veselská (PUDIS, a.s.)

V rámci zpracování proběhla jednání za účasti:

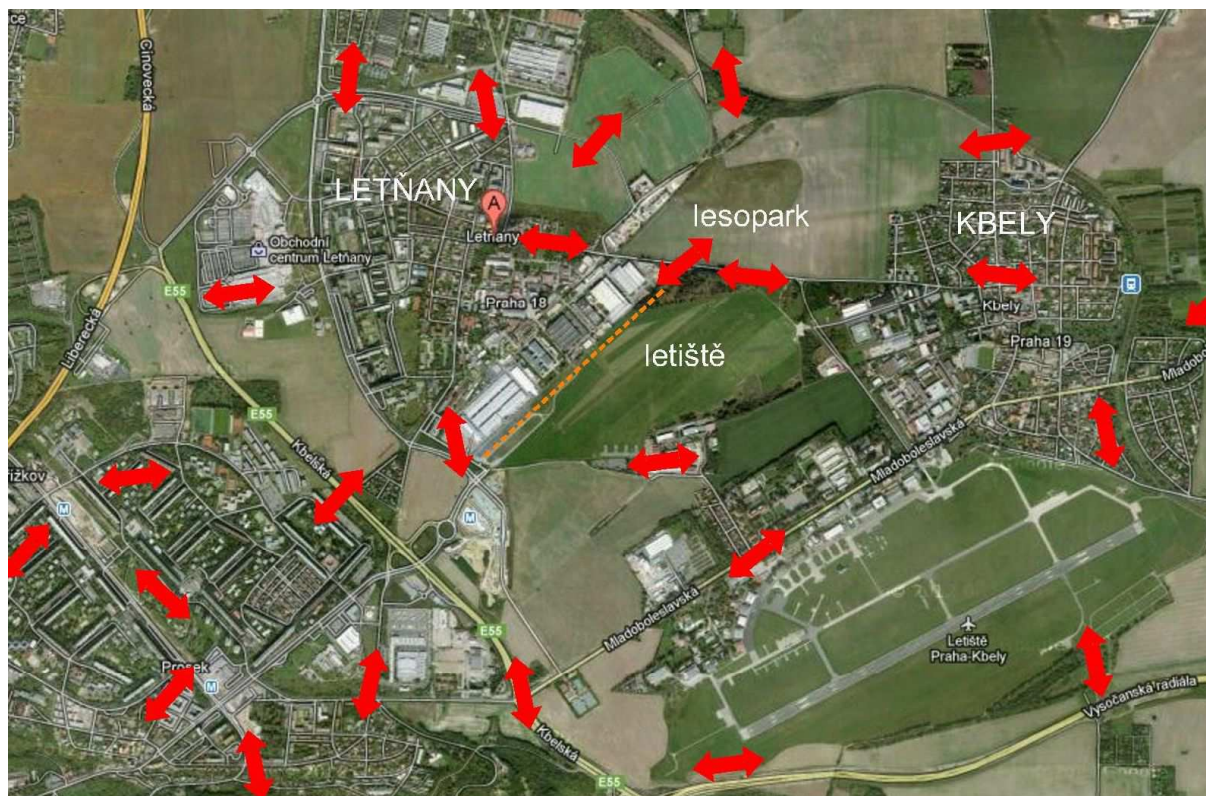
- zástupce vlastníka letiště (pan Mikulecký), místostarosta MČ P18 – Martin Zástěra, AOPK, záchranný program - paní Větrovcová, CHKO český kras – pan Veselý, MHMP OOP – paní Stehlíková, zástupci MČ P18 - paní Kaparová a pan Stražil.
- zástupci KCD MHMP (Ing. arch. Tomáš Cach a Tomáš Prousek) a zástupcem URM (Ing. Zajíček).

3. Širší vztahy

Z hlediska širších vztahů pro pohyb územím na jízdním kole je třeba uvažovat ve škále mezi dvěma extrémy používání jízdního kola. Ryze dopravní a rekreační funkce se mohou vzájemně prolínat, tzn. že např. cyklista jedoucí ze zaměstnání si může zajet oklikou přes atraktivní území a nevyžaduje přímotu a časovou dosažitelnost stejně jako je tomu u cesty do zaměstnání.

Principem vytváření nabídky jednotlivých propojení (na základě dopravní poptávky) je stejná jako u ostatní dopravy.

Dále v tomto dokumentu jsou uvedeny podrobné situace, popis současného stavu a pohybu cyklistů v území. Důležitou skutečností pro volbu trasy je, že pokud obyvatelé nemají možnost se pohybovat přes liniové či plošné bariéry, hledají si jinou, složitější cestu a s rostoucím počtem těchto bariér klesá četnost využití k cestě jízdního kola. Proto je nutné předikovat poptávku nejen z intenzit cyklistické dopravy sledovaných v bezprostředním okolí těchto bariér, ale také z místních průzkumů a dotazníkových šetření u veřejnosti. Jelikož však takovéto šetření není k dispozici, zpracovatel studie toto konzultoval se členy dopravní komise Praha 18 a dále vycházel z obecných zkušeností pro návrh opatření pro cyklistickou dopravu a metodik: Rozvoj cyklistické dopravy I a II (CDV Brno) a TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty (MD ČR).



Obr.1 : Širší vztahy

Červené šipky znázorňují poptávkové územní vazby pro jízdu na kole v okolí Letňan, oranžově je naznačena linie poptávaného propojení, které je prověřováno touto studií.



Obr.2 : Křižovatka Beladona x Tupolevova, ve které lze každodenně sledovat křížení několika účelů využití jízdního kola i přesto, že v místě není dostatečná infrastruktura pro cyklisty (v pozadí dálková cyklodoprava a v popředí místní cyklodoprava - zaměstnanec DPP směřující ke konečné stanici metra C - Letňany).

4. Současný stav v okolí Letiště Praha Letňany

Propojení Letňan a Kbel dnes zajišťují 3 stopy v území. Na jízdním kole je možné jet:

- centrem Letňan po trase č. A 27 a dále po Toužimské a lesoparkem, avšak z pohledu cyklodopravy se jedná o nepřiměřeně dlouhou zajížďku a současně z pohledu rekreace (vč. nezkušených cyklistů resp. rodin s dětmi) o nebezpečnější alternativu,
- po cyklotrase č. A 265, která je dočasně umístěná na účelovou komunikaci jižně podél letiště, avšak její definitivní stopa je uvažována (dle UPn hl. m. Prahy) podél ul. Mladoboleslavská, takže účelová komunikace může v budoucnu sloužit především jako místní propojení mezi Kbely a stanicí metra linky C – Letňany. Trasu A 44 a A 265 má výhledově propojit část trasy č. A 266, která je uvažována ve stopě ulice Beladova (přes stanici metro C - Letňany). Propojka však absentuje atraktivitu a na území Kbel zatím i relativní bezpečnost jízdy,
- podél areálu PVA a dále areálem Letova, které využívají nejen zaměstnanci a obyvatelé severní části Letňan (nejen pro jízdu na kole, ale zejména jako pěší propojení k metru C – Letňany). Letiště je oploceno a přístup do jeho areálu se řídí platným Bezpečnostním programem (viz úvodní fotografie). Taktéž jízda a chůze areálem Letova a přes pozemek restaurace je zatížen pohybem po soukromých pozemcích, což je problém z hlediska eventuální odpovědnosti za škody způsobené při pohybu po komunikacích a plochách v soukromém vlastnictví.

4.1 STAV PŘED ZAMEZENÍM PŘÍSTUPU NA POZEMKY LETIŠTĚ A PŘED STAVBOU 1. ETAPY NOVÉ TOUŽIMSKÉ (POLANECKÉHO)



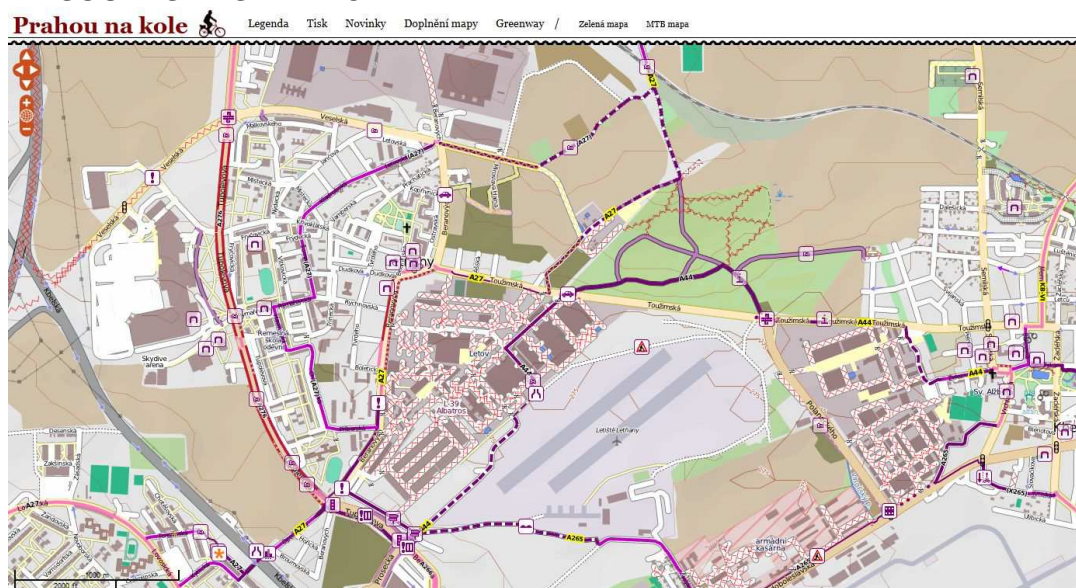
Obr 3: zdroj: <http://wgp.praha-mesto.cz/> (stav 2011) - digitální cyklomapa MHMP

legenda k obrázku 3:

- tmavě modrá** stezka pro chodce a cyklisty v linii celoměstsky významné cyklotrasy
- světle modrá** stezka pro chodce a cyklisty (C9)
- červená** cyklistická trasa značená
- zelená** doporučená trasa v terénu směrově naznačená (pouze v mapách)

V době svého vytyčení (bez naplnění závazných požadavků dotčených orgánů) vedla trasa č. A 44 částečně jak po zpevněné živčivé cestě, tak po nezpevněných travnatých plochách – viz obrázky výše. Letiště Praha Letňany má statut veřejného vnitrostátního a neveřejného mezinárodního letiště zajistil jeho vlastník oplocení pohybových ploch letiště. Jedním z následků tohoto opatření bylo omezení pohybu na části trasy A44.

4.2 SOUČASNÝ STAV – CELEK:

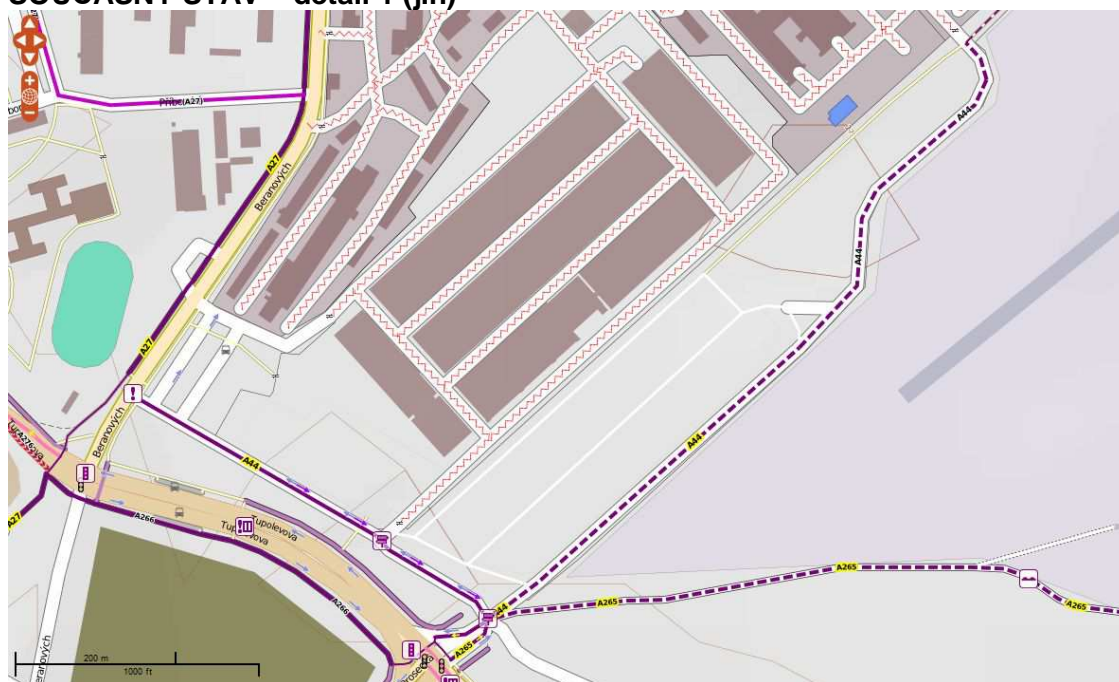


Obr 4: mapka širšího okolí - fialové linie tvoří trasy / průjezdy územím, červené v ul. Tupolevova jsou cyklopruhy, klikatá slabá červená čára znázorňuje neprůjezdné komunikace (zdroj: mapa www.prahounakole.cz)



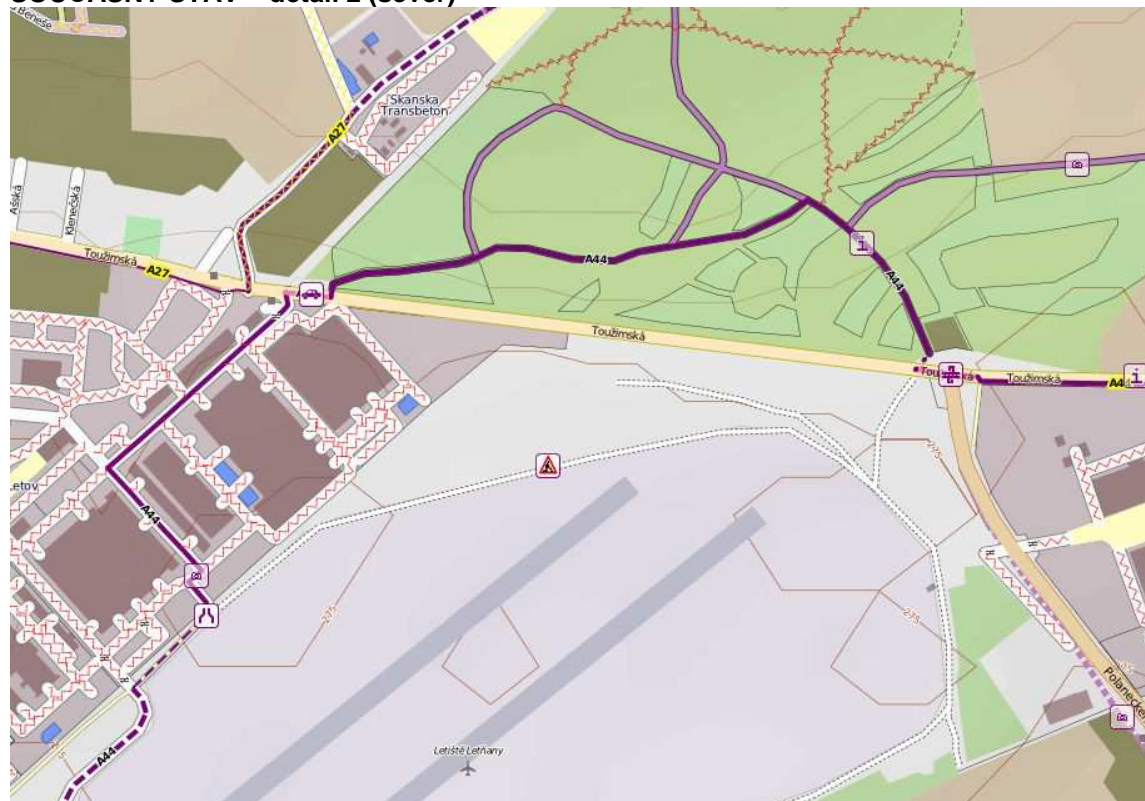
Obr. 5: oplocení letiště

SOUČASNÝ STAV – detail 1 (jih)



Obr 6: mapka okolí PVA - fialové linie znázorňují cyklotrasy, průjezdy územím a červená klikatá čára znázorňuje neprůjezdné komunikace a cesty (zdroj: mapa www.prahounakole.cz)

SOUČASNÝ STAV – detail 2 (sever)



Obr 7: mapka okolí lesoparku - fialové linie znázorňují cyklotrasy, průjezdy územím a červená klikatá čára znázorňuje neprůjezdné komunikace a cesty (zdroj: mapa www.prahounakole.cz)

4.3 FOTOGALERIE SOUČASNÉHO STAVU



Obr 8 a 9: současná trasa A 44 – komunikace mezi PVA a ul. Tupolevova



Obr 10 a 11: vlevo navazující dočasná trasa A265 směr Kbely, vpravo je zachycena pěší poptávka po propojení podél letiště,



Obr 12 a 13: patrná poptávka propojení ve směru podél letiště – metro Letňany



Obr 14 a 15: vlevo: trasa vede podél Národní přírodní památky Letňanské letiště, vpravo: odklon přes pozemky areálu Letova



Obr 16: Na základě ústní dohody s provozovatelem občerstvení u letiště v areálu Letova je možné s kolem (i pěšky) prostoupit oplocení (uzamykatelná branka na obrázku vlevo) a pro pohyb ve směru k lesoparku využít areál Letova (viz obrázek výše a detail 2, výše).



Obr 17 a 18: při severní hraně letiště vede komunikace Toužimská (Letňany – Kbely), vpravo - navazující stezka v zástavbě Letňan - podél Toužimské (směr Letňany)



Obr 19: lesopark (vlevo - pohyb v lesoparku, vpravo - industriální atmosféra části lesoparku)



Obr 20: vlevo - návaznost cesty lesoparku v západním rameni křižovatky Toužimská - Polaneckého
Obr 21: vpravo - stezka pro chodce a cyklisty do Kbel (podél ul. Toužimská)

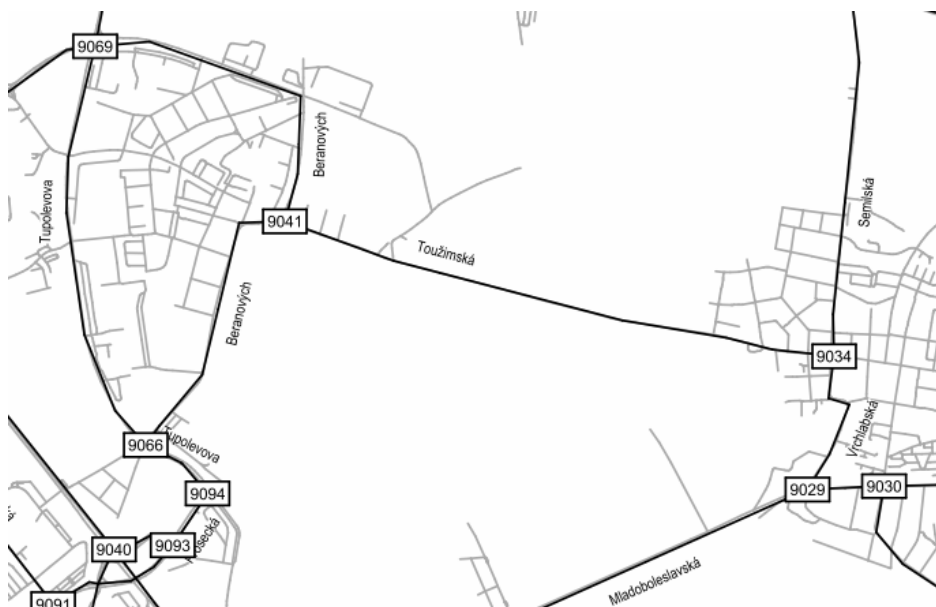


Obr 22: stezka pro chodce a cyklisty podél ul. Polaneckého (směr Mladoboleslavská)

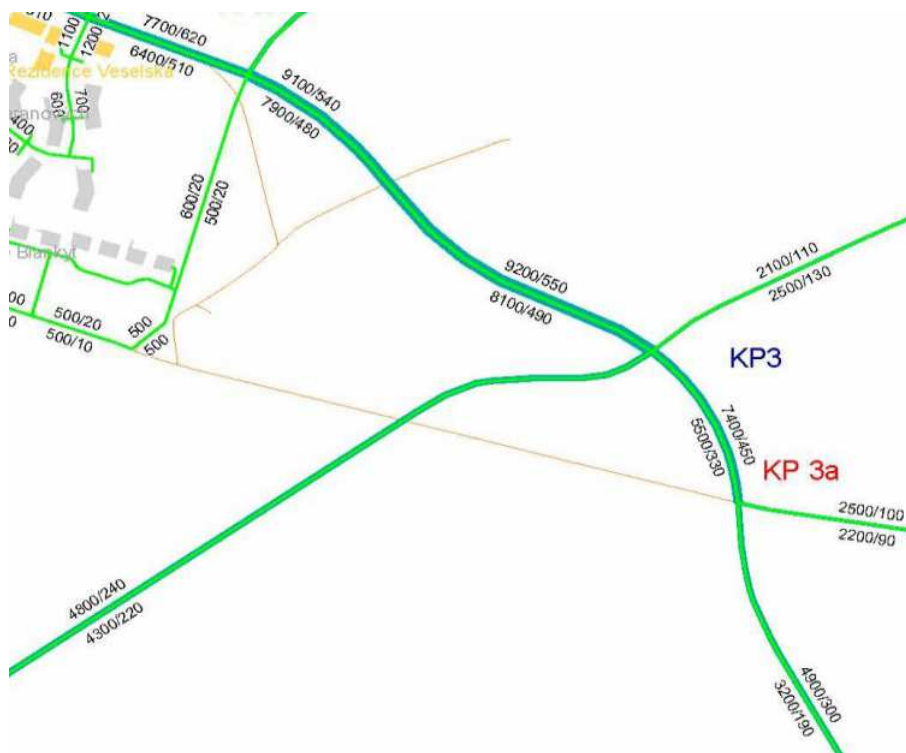
4.4. DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY

Praha - Intenzity automobilové dopravy na sledované síti, rok 2010, pracovní den, 0-24 h:

| Číslo uzlů | | | Začátek | Konec | Délka (m) | Osobní autom. | Pomalá vozidla | Vozidel bez MHD | Bus MHD | Vozidel celkem |
|------------|------|-----------|------------|------------|-----------|---------------|----------------|-----------------|---------|----------------|
| U1 | U2 | ULICE | | | | | | | | |
| 9034 | 9041 | TOUŽIMSKÁ | SEMILSKÁ | BERANOVÝCH | 2200 | 3500 | 200 | 3700 | 104 | 3804 |
| 9041 | 9034 | TOUŽIMSKÁ | BERANOVÝCH | SEMILSKÁ | 4200 | 200 | 4400 | 105 | 4505 | |



Obr 23: výřez sítě sledovaných komunikací (TSK)

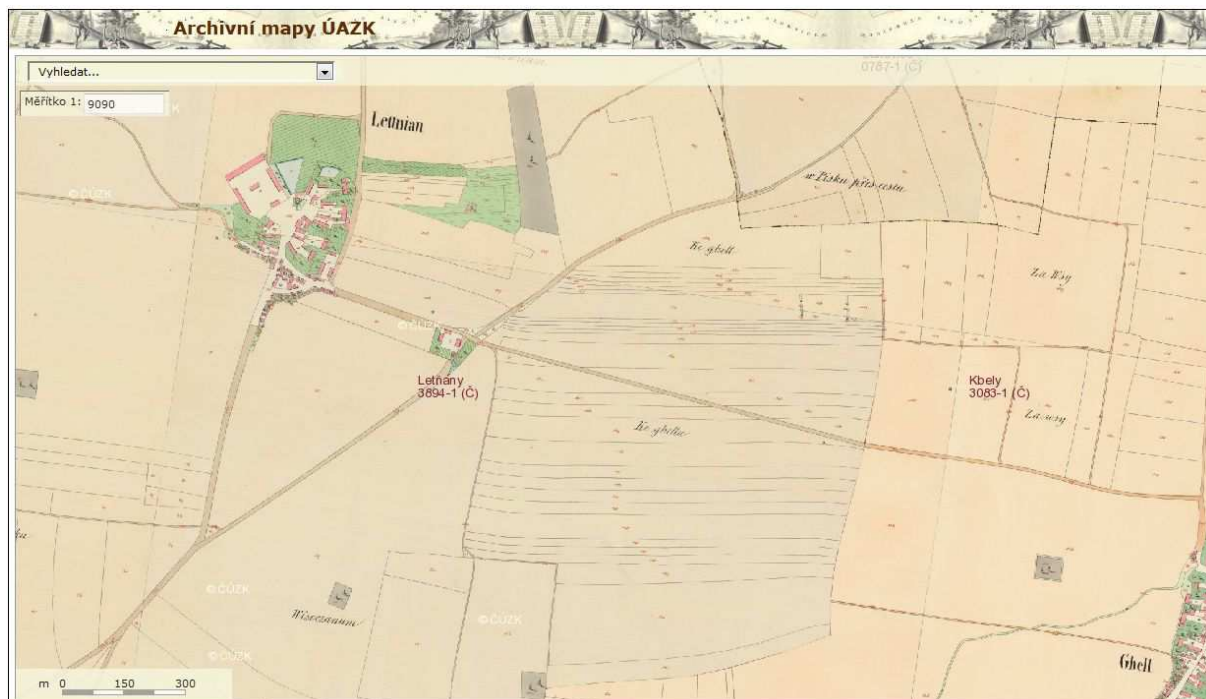


Obr 24: Výhledový stav intenzit automobilové dopravy za 24 hod pro současný návrh územního plánu,

Ve výhledu se mají intenzity automobilové dopravy zvýšit oproti současnému stavu na Toužimské cca 2x.

5. Idea / koncepce řešení

Historické propojení Letňan a Kbel prochází právě ve stopě současné ulice Toužimské. Pro poklidnou dopravu, tj. pro pěší a cyklistickou je to i v současnosti stále přímé a tedy logické propojení, které má být v co nejpřímější stopě zachováno.



Obr 25: historická mapa (zdroj: <http://archivnimapy.cuzk.cz/mapy>)

Cyklotrasa A 44 je v území mezi Prahou 18 a 19 (Letňany – Kbely) definována jako propojení jižního sektoru Letňan (v napojení na trasu A 27 v křižovatce Beranových x Tupolevova) ve směru na Kbely (ul. Toužimská), která dále pokračuje na MČ Praha Satalice. Trasa je dle územního plánu definována v koridoru sběrné komunikace mezi areálem Letova a letištní plochou a při severní hraně sleduje současnou ulici Toužimskou.

Trasa č. A 44 má plnit funkci dopravně-rekreační, tzn. že má v co největší míře splňovat soubor několika požadavků. Propojení v linii uvažované cyklistické trasy č. A 44 má být pokud možno co nejpřímější územní vazbou avšak současně (z hlediska jízdy na kole) stále ještě atraktivním prostředím. Současně je dále třeba zajistit vyšší míru bezpečnosti, jelikož se jedná o trasu plnící zčásti funkci rekreační. Letištní plocha a navazující rekreační plochy v okolí (především lesopark v území mezi Prahou 18 a 19 – severně od letiště) jsou z hlediska rekreace velmi atraktivní, takže stopa podél letiště v návaznosti na lesopark a přesto v co nejpřímější vazbě mezi Prahou 18 a 19 je z hlediska územního plánování cyklistické dopravy vhodná a logická.

Dopravní funkce A 44 podél letiště:

- propojení městských částí Praha 9 – Letňany (P18) – Kbely (P19) pro každodenní cyklistickou dopravu (v návaznosti na trasu A 27 směr Prosek a Praha 8, resp. napojení na povltavské páteřní cyklotrasy, které slouží jako dopravní páteřní městské sběrné dopravní trasy mezi jednotlivými pražskými velkými MČ),
- místní obsluha území pomocí cyklistické dopravy - propojení areálů PVA, Letov, severní oblasti Letňany a celých Čakovice se stanicí metra linky C,

Rekreační funkce A 44 podél letiště:

- rekreace a oddech na místní úrovni (propojení Praha 9 s okolím Kbel, Čakovice a Letňan), připojení lesoparku na síť cyklotras celoměstského významu okolní MČ,
- rekreace v nadregionální úrovni (východo-západní propojení Kbel a Letňan s Prahou 9 a páteřními povltavskými cyklotrasami, které současně slouží pro nadregionální a mezinárodní cykloturistiku, takže v budoucnu mají dosahovat i odpovídajících standardů).

Výhledový stav: systém MHMP-URM (2012):



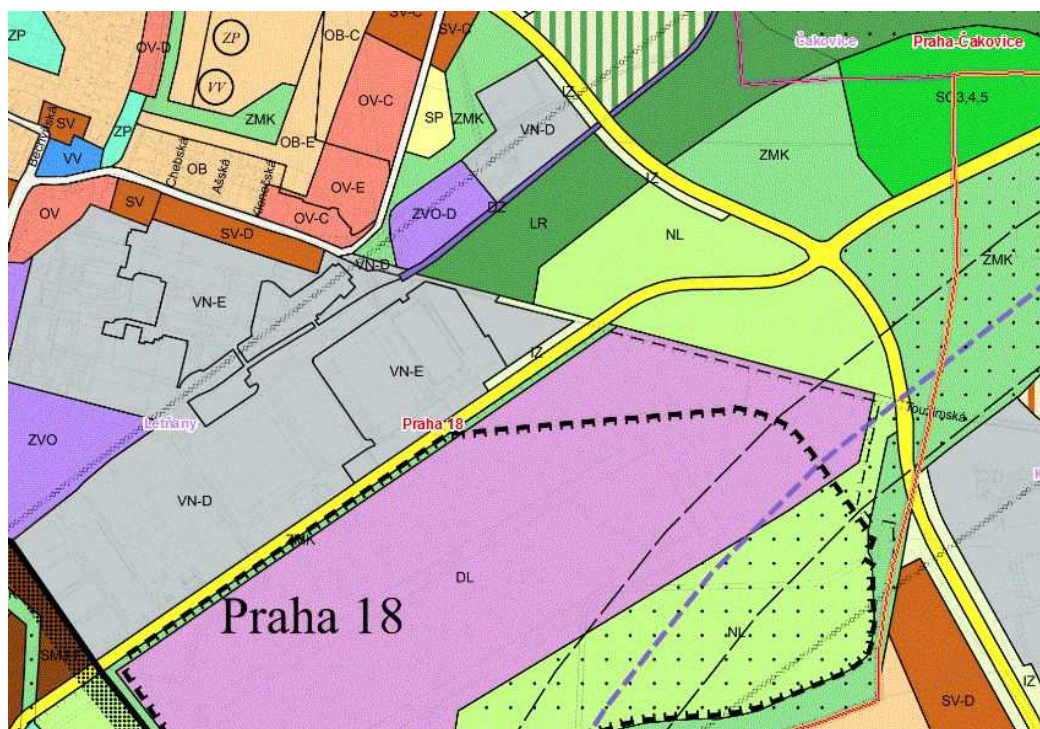
Obr 26: výřez ze systému cyklotras celoměstského významu (zdroj: URM)

- Z obrázku výše uvedeného je patrné (systém cyklotras celoměstského významu), že současná propojka A 265 je pouze dočasná. Její definitivní stopa je umístěna do koridoru podél Mladoboleslavské (v současnosti 06/2012 se dokončuje stezka podél severní hrany komunikace).
- Z koncepce hl. m. Prahy dále vyplývá, že propojení Letňany – Kbely v koridoru A 44 podél letiště - je jednou z priorit v území i z pohledu celopražského systému a tedy i nadregionálního významu.
- Propojení mezi A 27 a A 44 v koridoru ul. Toužimská sice podléhá MČ Praha 18, avšak z hlediska celoměstské sítě má taktéž vyšší územní význam, takže řešení cyklistické dopravy, které bude navrženo a realizováno podél Toužimské v zastavěné části Letňan a podél Toužimské v nezastavěné části (podél severní hrany letiště) musí být propojeno taktéž adekvátním opatřením a musí logicky navazovat na okolní systém komunikací.

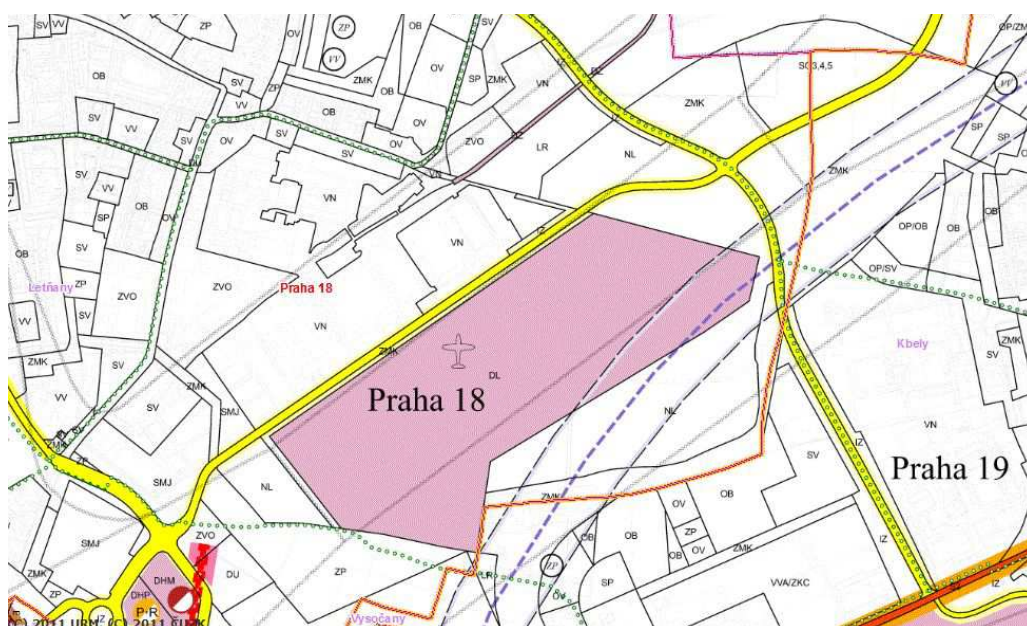
ÚZEMNÍ PLÁN

Platný ÚPn dosud počítá s komunikačním propojením podél severozápadní hrany letiště. V současnosti se připravuje změna ÚPn ve smyslu úpravy trasy propojení Veselská – Polaneckého. Výsledné řešení je v tuto chvíli (v době zpracování této studie) zatím neznámý. Studie níže uvádí možné varianty řešení a vyhledává možná řešení pro jednotlivé varianty. Stavba se navrhuje umístit na pozemky určené pro využití DL, Sx a ZMK, což je ve všech v případě stezky pro pěší a cyklistickou dopravu využití hlavní, resp. přípustné.

Legenda: DL – dopravní vojenská a sportovní letiště (plocha letiště – fialová)
 Sx - Ostatní dopravně významné komunikace (žlutá)
 ZMK – zeleň městská a krajinná (zelená)



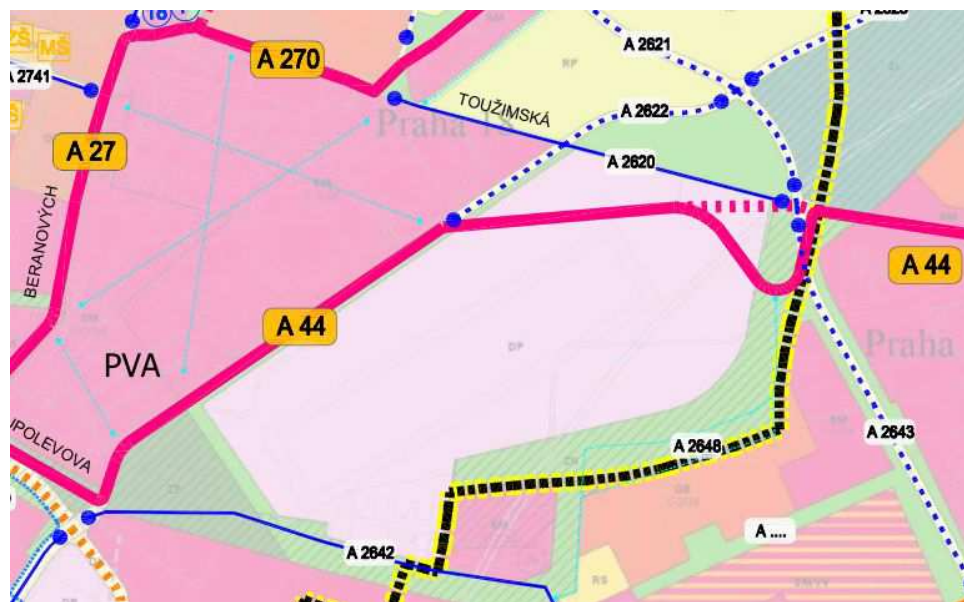
Obr 27: platný územní plán (zdroj: URM, - příloha 4 - funkční plochy /5/2012/



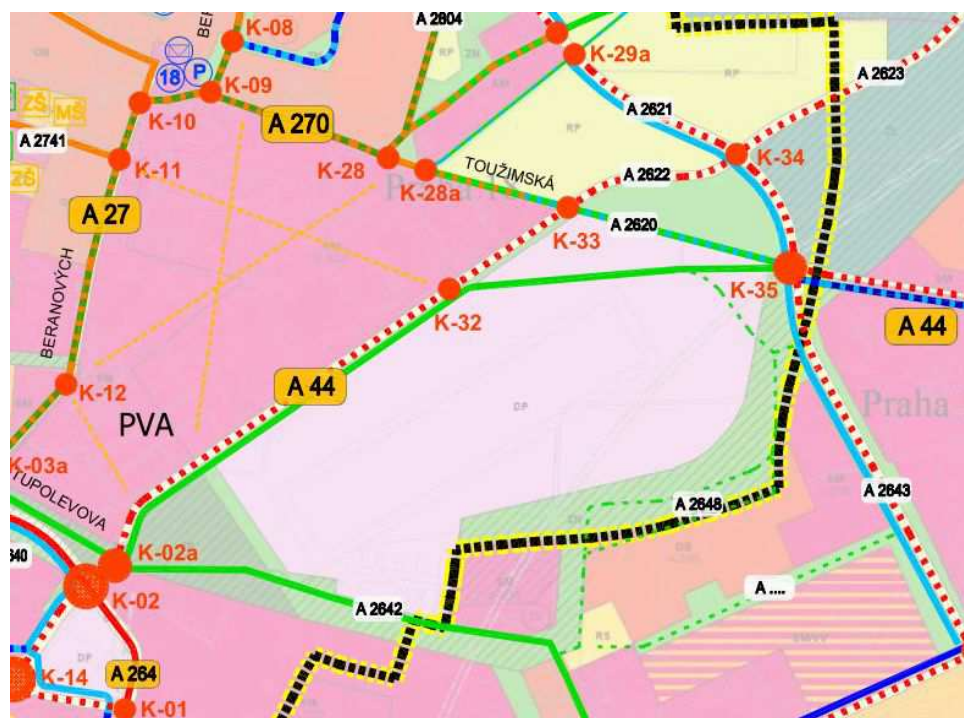
Obr 28: platný územní plán (zdroj: URM, příloha 5 - doprava /5/2012/

CYKLOGENEREL PRAHY 18 (2009)

Cyklogenerel při zpracování v roce 2009 počítal s původní cestou podél letištní plochy. Na horním obrázku je vyobrazen systém tras, na dolním obrázku jsou jednotlivé trasy děleny dle dopravních režimů. Ze systému je zřejmé, že v přímé propojce A 44 směr lesopark a dále v propojení podél Toužimské je nutné taktéž řešit cyklistickou dopravu a to dle ČSN 73 6110 a TP 179 pomocí takových opatření, které bude odpovídající kritériím pro volbu opatření, což závisí na budoucím dopravním významu Toužimské (viz územní plán a jeho změny).



Obr 29: výřez z cyklogenerelu MČ P18, příloha: NÁVRH SÍTĚ TRAS (2009)



Obr 30: výřez z cyklogenerelu MČ P18, příloha: NÁVRH DOPRAVNÍCH REŽIMŮ (2009)

Legenda k obrázkům výše :

- zelená** – vyloučený provoz motorových vozidel / účelová komunikace,
- červená přerušovaná** počítá s integračním opatřením pro cyklisty v rámci vozovky,
- modrá** – stezka pro cyklisty / chodce a cyklisty.

Limity využití území

Významné limity pro jakékoliv záměry v území jsou nejen ochranná pásma letiště, ale také vymezení Národní přírodní památky (NPP) Letňanské letiště (maloplošné chráněné území) a současně evropsky významné lokality (EVL) v systému chráněných území NATURA 2000 č. CZ0113774. Uvažované propojení pro pěší a cyklistickou dopravu je uvažováno při okraji NPP a EVL NATURA 2000.



Obr. 31: výřezy z georeportu MHMP s vymezením hranic NPP Letňanské letiště (zelená) a Natury 2000 (sv. modrá). Zelená přerušovaná vymezuje hranici ochranného pásma NPP.



Obr. 32 a 33: pohyb vysoké zvěře na letišti (vlevo) a zázemí modelářského letiště v areálu Letiště Praha Letňany

Grafické znázornění EVL a její stručný popis dle sbírky zákonů (nařízení vlády) č. 132/2005 je uvedeno v příloze 1 této textové části studie.

Podrobný popis EVL (dle EKOBAU pro EKOLA group, spol. s r.o. „Hodnocení dopadů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti“ podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. v platné znění pro účely konceptu územního plánu hl. m. Prahy z října 2009, příloha č. 3) je uveden v příloze 2 této textové části studie.

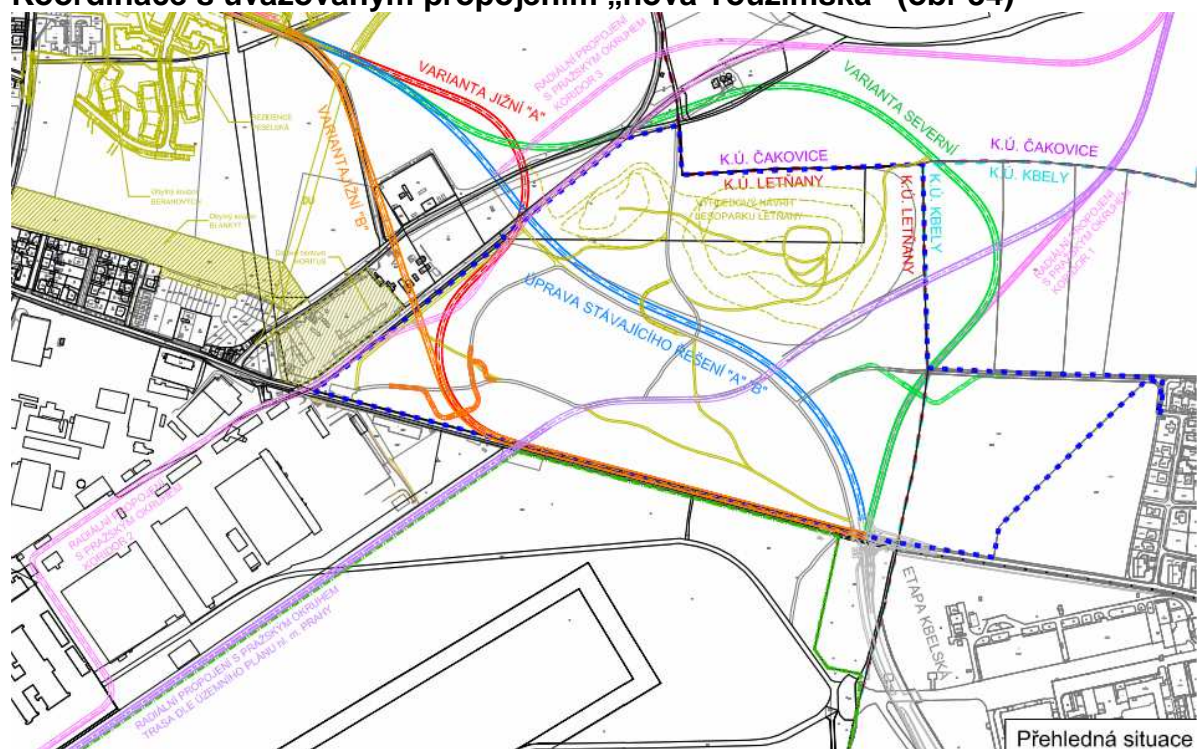
Dle přílohy 2 by vlastní stavbou stezky pro chodce a cyklisty nemělo dojít k ohrožení existence kolonie sysla obecného. Sysel se vyskytuje především na přehledných plochách s nízkým travním porostem (především plocha letiště), kde má sysel přehled o svém okolí, aby se nestal snadnou kořistí predátorů. Mezi potenciální predátory se řadí volně žijící kočky domácí a nepřímý vliv mají pobíhající psi, kteří rozhrabávají nory. Rozhrabávání nor dále činí problémy s bezpečností provozu letiště (do doby oplocení).

Dle výše uvedeného (a současně pro zajištění bezpečnosti provozu Letiště Praha Letňany) je vhodné oddělit stezku pro chodce a cyklisty od letištní plochy plotem a v místech přístupů umístit uzamykatelná vrátka (zázemí modelářské plochy apod.) a vrata (přístup na letištní plochu z areálů VZLÚ a Letov Air). Bude tak více chráněna nejen populace sysla obecného, ale současně dojde k zajištění bezpečného provozování Letiště Praha Letňany. Stezka se umísťuje na hranici, resp. na okraj udržované zelené (sečené) plochy, takže lze předpokládat, že syslí populace se dle popsaných principů¹ vyskytuje taktéž v bezpečné vzdálenosti od této teoretické hranice EVL. Graficky je návrh umístění stezky pro chodce a cyklisty patrný v příčných řezech – grafické přílohy D.

¹ EKOBAU pro EKOLA group, spol. s r.o. „Hodnocení dopadů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti“ podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. v platné znění pro účely konceptu územního plánu hl. m. Prahy z října 2009, příloha č. 3

6. Koordinace

Koordinace s uvažovaným propojením „nová Toužimská“ (obr 34)

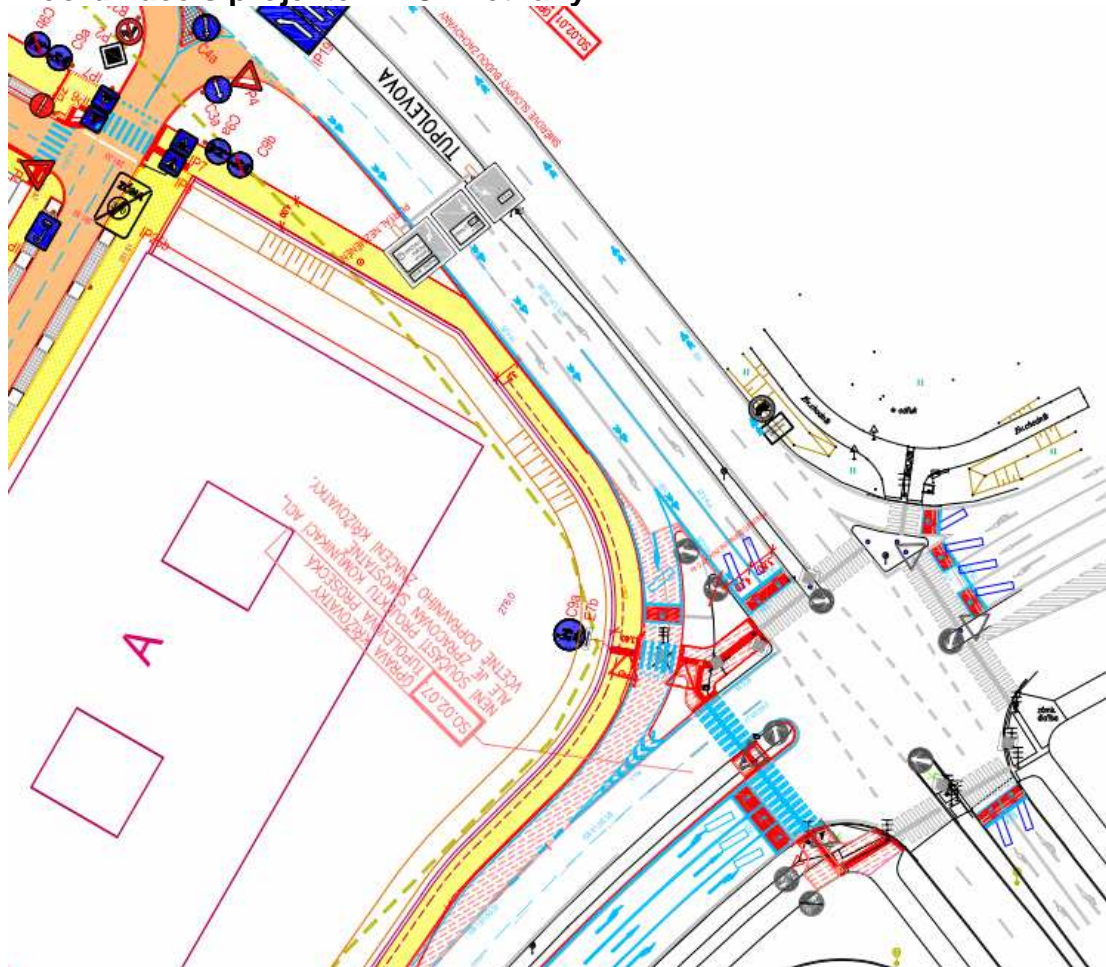


Detail koordinace s uvažovaným propojením „nová Toužimská“ (křížení provedeno jako lávka) – obr 35



Řešení obou jižních variant počítá s lávkou přes novou Toužimskou. Lávka má smysl především pro rekreační propojení Letňan s Kbely přes lesopark. Pro dopravní účely je dvojitý překonávání Toužimské v trase Letňany - Kbely nepříjemným časovým zdržením – tj. směrové a výškové řešení není vhodné (pro tento účel a současně směr jízdy).

Koordinace s projektem ACL Letňany



Obr. 36: ukázka z PD ACL Letňany

Projekt ACL Letňany řeší i zásah do SSZ křižovatky Beladova x Tupolevova a to rozšířením by-pasu pro pravé odbočení (na situaci červeně podbarveno). V hlavním dopravním prostoru jsou provedeny prostory pro cyklisty (V 19) pro všechny odp. směry, kterým předcházejí cyklopiktokoridory (V 20) pouze v severozápadním rameni křižovatky.

V křižovatce zůstává neřešena cyklistická doprava v přidruženém prostoru a ostatních ramenech hl. dopravního prostoru. Dosud chybí jakýkoliv záměr, který by adekvátně a bezpečně propojoval ul. Tupolevova - okolí stanice metra Letňany s cyklopruhou v ul. Beladova směr Mladoboleslavská s ul. Tupolevova – jedná se o trasu celoměstského významu č. A 266.



Obr. 37 : výřez z celoměstského systému tras

7. Návrh, technické řešení

7.1 VŠEOBECNĚ

Dopravní režim a značení

Veškeré stezky budou označeny jako C9 – stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem. Šířka 3,0 resp. 3,5 m vyhovuje návrhu dle ČSN 73 6110 pro provoz cyklistů a bruslařů, popřípadě chodců. V místech, kde se předpokládá pohyb zpravidla cyklistů, in-line a chodci je navržena šířka 3,5 m, v místech s primárním využitím cyklisty postačí šířka 3,0 m. V místech s větším výskytem chodců se uvažuje se samostatným chodníkem, avšak až s realizací sběrné komunikace dle ÚPn (podél letiště, podél areálu PVA a Letova). Řešení pro nevidomé je zajištěno jednostranným zvýšeným krajníkem v. 6 cm (při straně areálů).

Sklonové poměry

Stezky s provozem chodců je třeba provést s příčným sklonem max. 2,0% směrem do zelené plochy. Podélný sklon bude navržen v následujícím stupni dle ČSN 73 6110 a TP 179 (v okolí křížení s Toužimskou ul.). Podél plochy letiště se sklon pohybuje vždy max. do 2,5 %.

Konstrukční detaily

Stezka se doporučuje provést do krajníku s asfaltovým povrchem na podklad z recyklovatelného materiálu do lože nejlépe z mechanicky zpevněného kameniva. Podél stezky travnatý pás a alej stromů (kmeny vždy v dostatečné vzdálenosti od hrany stezky).

7.2 STEZKA PODÉL LETIŠTĚ PRAHA LETŇANY

Realizace stezky pro chodce a cyklisty podél letiště je uvažována ve dvou fázích tj. dvou polohách. První fáze (dočasné umístění) je realizace samostatné stezky těsně podél plotů areálů PVA a Letova (viz grafická příloha – řez D1). Druhá fáze (definitivní umístění) je realizace stezky pro chodce a cyklisty v rámci stavby sběrné komunikace dle platného ÚPn a to mezi komunikací a letištní plochou (viz grafická příloha – řez D2). Původní stezka pak bude sloužit jen jako chodník, propojující konečnou metra linky C s jednotlivými areály (tato vazba je pěšky využívána hojně již dnes). V obou případech bude mezi stezkou a plochou letiště proveden plot, zamezující volnému pobíhání psů a současně sloužící pro zajištění bezpečnosti provozu Letiště Praha Letňany (viz kapitola 5). Plot se navrhuje umístit v hranici NPP. V obou případech bude nutné zajistit přístup k modelářskému zázemí letiště (uzamykatelná vrátka) a napojení areálů Letov Air a VZLÚ (vrata + přejezd přes stezku) a dořešit přejezd, resp. řešení otevírání vrat. Veškerá křížení bude nutné opatřit příslušnými upozorněními dopravním značením či informativními cedulemi.

Umístění stezky podél letiště Letňany je navrženo tak, že je respektována stopa výhledové komunikace dle platného ÚPn a to pro obě fáze realizace.

- FÁZE 1: km 0,000 – 1,263 vede trasa mezi současným plotem PVA + Letov Air a výhledovou komunikací propojující ul. Tupolevova – Toužimská (dle platného ÚPn),
km cca 1,263 stezka se napojuje a kříží Toužimskou,
km 1,263 – 1,377 vede trasa lesoparkem a napojuje se na současné cesty
- FÁZE 2: km 0,000 – 1,340 vede trasa nové stezky v celé délce podél jižní hrany výhledové komunikace.

V km 0,95 – 1,263 je třeba řešit zásah do vzrostlé zeleně a úpravy terénu, resp. podloží konstrukce stezky, neboť jsou zde navážky a nerovný terén.

Umístění stezky bude třeba posoudit z hlediska ochrany přírody a krajiny (zák. č. 114/1992 v platném znění).



Obr. 38 a 39 Koridor pro komunikaci podél areálu PVA a Letova

parametry:

| | |
|---------------|---|
| délka | 1,34 km (křižovatka Tupolevova/Beladona - Toužimská) |
| šířka | 3,5m |
| podélný sklon | 0-2 %, v koncovém úseku u křížení s kom. Toužimská 6 až 7% |
| příčný sklon | 2,0% jednostranný směrem k areálu PVA a Letov |
| obruba | betonový krajník zapuštěný při obou stranách (vodící linie pro nevidomé chodce bude řešena na chodníku podél areálu PVA a Letova, variantně může být stezka řešena bez obrub. |



Obr. 40 a 41 : v koncovém úseku se nachází poměrně vzrostlá zeleň

7.3 KŘÍŽOVATKA TUPOLEVOVA x BELADOVA

Jakoukoliv komunikaci nelze řešit samostatně bez návazností, takže je velmi důležité adekvátně vyřešit i připojení na současnou síť komunikací, ať už se jedná o komunikace s vyloučeným motorovým provozem, nebo na komunikace vyšších tříd.

Napojení na současnou ul. Tupolevova a Beladona je třeba řešit v přidruženém i hlavním dopravním prostoru. Vlastní navrhovaná stezka přímo navazuje na přidružený prostor jižní hrany severovýchodního ramene křižovatky, který je označen jako stezka pro chodce a cyklisty (popis křižovatky viz předchozí strana - kapitola 6). Současně je nutné připojit stezku na současnou vozovku a to z prostoru ukončení severovýchodního ramene křižovatky.

Východně pod křižovatky pak vznikne křižovatka s cestou pro nemotorová vozidla (označena jako B11), do které je umístěna současná – dočasná - stopa trasy A 265. Nutno projednat s vlastníkem pozemku (DPP) a zkoordinovat s obsluhou veškerého okolního zařízení (usazovací nádrž a další zařízení DPP). Dimenze konstrukce komunikace bude třeba navrhnout a provést na pojezd údržbových vozidel (dle dohody se správcem a majitelem zařízení, resp. dotčených pozemků).

7.4 KŘÍŽENÍ S TOUŽIMSKOU

Zajištění křížení s ul. Toužimská je třeba uvažovat ve dvou časových rovinách:

1. V současném stavu a provozu na ul. Toužimská je možné a vhodné řešit křížení úrovně. Stezka musí sklesat na úroveň vozovky tak, aby bylo zajištěno bezpečné křížení, tj. zajistit rozhledy a umožnění zastavení cyklistů přijíždějících k Toužimské. Pro zdůraznění křížení bude vhodné navrhnout zklidnění dopravy snížením rychlosti na max. 40 km/hod nebo i 30 km/hod a současně zvýraznění přednosti cyklistů před přejezdem pro cyklisty (vyznačení svíslým i vodorovným značením + zpomalovací opticko psychologická brzda pro cyklisty).
Jako variantní řešení tato studie prověřuje mimoúrovňové křížení pomocí lávky pro chodce a cyklisty (modrá varianta – viz situace), překonávající jak současnou Toužimskou, tak výhledovou komunikaci (studie PUDIS). Mimoúrovňové křížení však značně komplikuje přímé návaznosti na současnou stopu Letňany – Kbely a není tak možné vytvořit odpovídající křížení. Zároveň se jedná o značně nákladné řešení (lávka s rozpětím 20 m, opěrné stěny a příprava na řešení v souběhu s uvažovanou komunikací, která bude v úrovni současné Toužimské. V neposlední řadě vznikne značně nepříznivá situace pro řešení křižovatky s dvěma variantami propojení Polaneckého – Veselská (nová Toužimská).
2. Výhledový stav s definitivní polohou Toužimské, na které se uvažuje s navýšením současných intenzit až 2x (ze současných cca 8.000 na cca 17.000 vozidel obousměrně za 24 hodin). Současně je třeba řešit přímou vazbu Letňany – Kbely mimo prostor lesoparku, který bude využíván cyklisty především pro rekreaci. Nabízí se tedy řešení samostatné stezky podél vozovky současné Toužimská a variantně podél její nové polohy (viz příloha D2).

Tato studie řeší problematiku především principálně, tj. výsledné řešení je třeba uvažovat v souvislosti se stavbou nové Toužimská, jejíž projekt pro fázi ÚR by měl počítat i s požadavky na řešení cyklistické dopravy, která se v území nachází a nelze ji tedy řešit odděleně, což nebývá výjimkou, ale pravidlem. Z nekoordinovanosti všech záměrů v území vznikají mnohá nedorozumění a v důsledku pak neúměrné finanční vícenáklady nebo chybná řešení.



Obr. 42 a 43 : před křížením s Toužimskou je třeba řešit překonání výškového rozdílu a demolicí haly (přislíbil majitel pozemku SIT PRAGUE, a.s.), vpravo je dnes patrný průsek a rampa, která překonává výškový rozdíl

7.5 NÁVAZNOST NA LESOPARK

V souvislosti s řešením křížení s Toužimskou bude třeba dořešit připojení na systém cest cesty v lesoparku. V první variantě je uvažováno s pokračováním přímé stopy (podél letiště) až k současné parkové cestě a její nové připojení. Ve druhé variantě je řešena návaznost na lávku a to pomocí rampy. Její sklon, délka i konstrukční provedení bude záviset na definitivní podobě nové Toužimské, resp. souběžné komunikace podél letiště.

Úsek je dlouhý cca 100 m, šířka stezky 3,5 m, konstrukce a provedení bude odpovídat současným cestám v lesoparku.



Obr. 44 : za křížením s Toužimskou je třeba propojit stezku a cesty v lesoparku

Mimoúrovňové křížení bude vyžadovat buď realizaci lehké průhledné konstrukce nebo zemním tělesem, které bude muset být z jedné strany připraveno na řešení souběžné komunikace (např. opěrnou stěnou). V obou případech se bude jednat o komplikované technické a finančně nákladné řešení. První řešení - lehká konstrukce - bude navíc vyžadovat kvalitní založení a může být vizuálně provedeno industriální formou (sladění s okolím lesoparku).

7.6 STEZKA PODÉL TOUŽIMSKÉ

Propojení Letňan a Kbel v přímé stopě lze umístit:

1. do současného stavu - podél jižní hrany současného odvodňovacího zařízení (příloha D2). Celková délka činí cca 951m a šířka 3,0 m. Řešení vyžaduje souhlas majitele pozemku za příkopem (SIT PRAGUE, a.s.) a z technického hlediska vyřešit zpevnění navezeného svahu nad Toužimskou a dořešit jeho odvodnění.
2. alternativně podél nové stopy nové Toužimské, což lze v minimálních rozměrech ještě v rámci pozemku komunikace, avšak úpravy odvodňovacího zařízení a svahu nad ním již zasahují na sousední soukromý pozemek.
3. připojení na současnou stezku podél Toužimské v Letňanech v přidruženém prostoru (podél jižní strany vozovky) je možné pouze přes soukromé pozemky (uvedené v následující kapitole) a přes současnou zastávku MHD BUS, kterou by bylo třeba odsunout o cca 60 m blíže Letňanům (zastávka ve směru z Letňan).

Návaznosti západním směrem (situace C6):

- vytvoření společného nebo odděleného prostoru od pěšího mezi zástavbou a vozovkou (nutno odstupů od parkování a od vchodů na přilehlé pozemky – dle podrobného zaměření). V této studii řešeno pouze ideově, bez podrobných podkladů a tedy i bez podrobného rozpracování;
- přímá návaznost podél jižní hrany na současnou stezku pro chodce a cyklisty směř Letňany;
- umožnění nájezdu do připojovací komunikace k areálu Letova;
- přejezd pro cyklisty na cesty do lesoparku.



Obr. 45 a 46 : ul. Toužimská směr Letňany

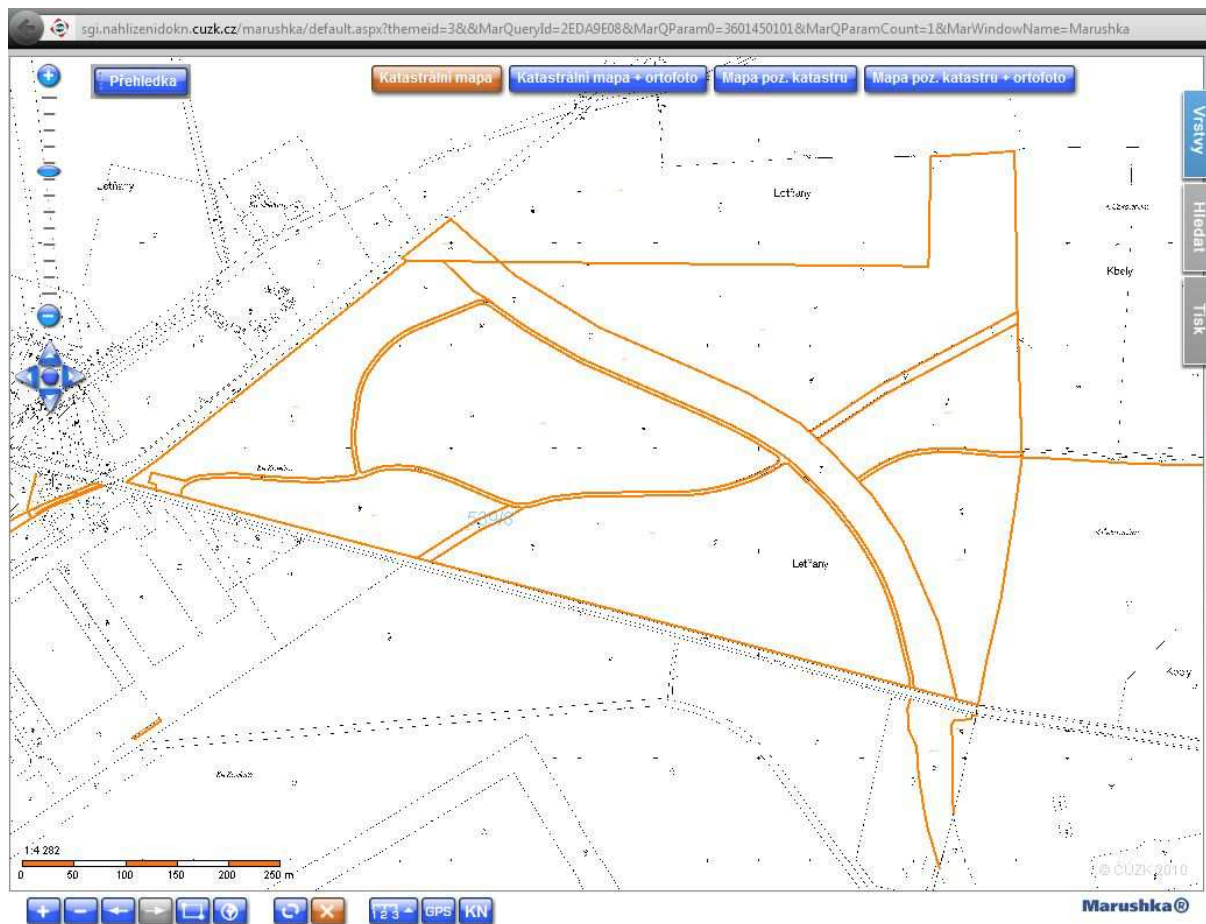
Návaznosti i východním směrem (situace C7):

- připojení na současnou stezku avšak samostatným pásem pro cyklisty odděleným od provozu chodců (v křižovatce Toužimská x Polaneckého) + dořešit křížení a odstup od plotu,
- napojení na přejezd pro cyklisty, který je v současnosti umístěn přes jižní rameno křižovatky Toužimská x Polaneckého.

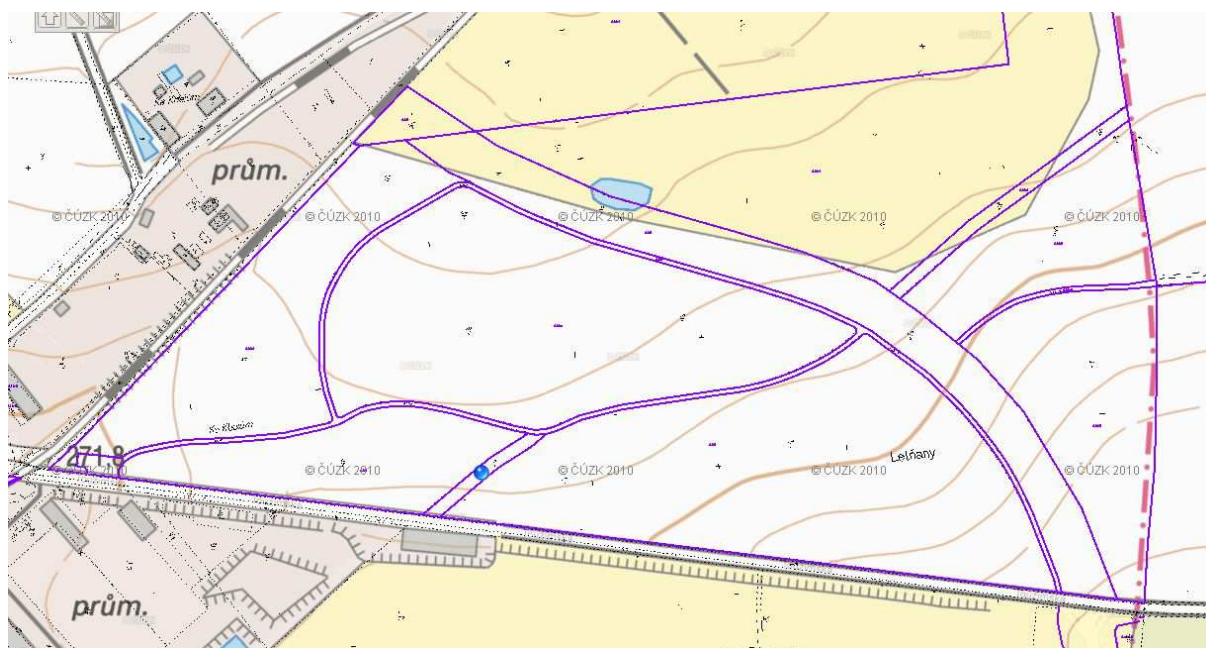


Obr. 47 a 48 : nahoře - ul. Toužimská směr Kbely a dole ul. Polaneckého, kde je při pravé straně patrný prostor pro event. vytvoření pásu pro cyklisty

8. Majetkoprávní vztahy



Obr. 49: Náhled do katastru nemovitostí v místě lesoparku u komunikace Toužimská
(zdroj: www.cuzk.cz)



Obr. 50: Náhled do katastru nemovitostí v místě lesoparku u komunikace Toužimská
zdroj: www.ikatastr.cz

Seznam stavbou dotčených pozemků – díl 1:

| úsek | k.ú. | č. parcely | vlastník / správce | druh pozemku | způsob ochrany |
|----------------------------------|--------------|------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|
| úsek podél Letiště Praha Letňany | k.ú. Letňany | 540/1 | SIT PRAGUE , a.s. | ostatní / manipulační plocha | NPP / zvl. chráněné území |
| | | 540/5 | SIT PRAGUE , a.s. | komunikace | NPP / zvl. chráněné území |
| | | 540/26 | SIT PRAGUE , a.s. | ostatní / manipulační plocha | NPP / zvl. chráněné území |
| | | 540/104 | SIT PRAGUE , a.s. | ostatní / manipulační plocha | NPP |
| | | 546/5 | MHMP | orná půda | - |
| | | 546/8 | DPP | orná půda | ZPF |
| | | 547/17 | DPP | orná půda | ZPF |
| | | 547/31 | MHMP | orná půda | - |
| | | 547/33 | DPP | orná půda | ZPF |
| | | 807/1 | MHMP | komunikace | - |
| | | 808/5 | MHMP | komunikace | - |
| napojení na lesopark | k.ú. Letňany | 539/6 | MHMP | lesní pozemek | PUPFL |
| | | 539/8 | MHMP | orná půda | ZPF |
| úsek podél Toužimské | k.ú. Letňany | 540/6 | SIT PRAGUE , a.s. | komunikace | NPP / zvl. chráněné území |
| | | 540/7 | SIT PRAGUE , a.s. | ostatní / manipulační plocha | NPP / zvl. chráněné území |
| | | 540/8 | SIT PRAGUE , a.s. | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 540/24 | Věra Marvíková | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 540/60 | Letov letecká výroba, s.r.o. | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 540/102 | EMMALEX Group | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 540/109 | EMMALEX Group | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 540/110 | Věra Marvíková | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 540/111 | Letov | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 540/132 | MHMP | ostatní / manipulační plocha | NPP / zvl. chráněné území |

Legenda k tabulce:

ZPF - zemědělský půdní fond

PUPFL - pozemek určený k plnění funkce lesa

Soukromý vlastník (podbarveno červeně) / svěřená správa městské organizaci (podbarveno žlutě)

Seznam stavbou dotčených pozemků – díl 2:

| úsek | k.ú. | č. parcely | vlastník / správce | druh pozemku | způsob ochrany |
|--|--------------|------------|---------------------------|---------------------------------|----------------|
| úsek podél Toužimské (na území zastavěného území Letňan) | k.ú. Letňany | 525 | MHMP | ostatní / komunikace | - |
| | | 540/23 | Transfer Energy, a.s. | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 540/73 | Michal Fiala | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 543/144 | Michal Fiala | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 543/151 | není LV | ? | - |
| | | 543/160 | ATG, s.r.o. | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 778/36 | MHMP | ostatní / komunikace | - |
| | | 778/6 | MHMP | ostatní / manipulační plocha | - |
| | | 778/7 | Mailin Liavan Theresia | ostatní / komunikace | - |
| | | 778/8 | ATG, s.r.o. | ostatní / komunikace | - |
| | | 807/2 | MHMP | ostatní / komunikace | - |

Legenda k tabulce:

Soukromý vlastník (podbarveno červeně)

9. Orientační odhad nákladů

Průměrná cena nové stezky (běžné konstrukce a v obrubnicích) se pohybuje kolem 6,8 mil. Kč. za kilometr stezky při šířce 3,5 m (CDV Brno 2009, MD), kdy náklady na realizaci díla jsou spíše při horní hranici a obsahují i veškeré související práce (mimo speciální objekty jako jsou lávky, opěrné stěna atd.).

1. Úsek stezky podél Letňanského letiště má délku 1,377 km, tj. odhad na realizaci se tedy pohybuje kolem 9,4 mil. Kč v případě úrovnového křížení (bez výkupů pozemků a jiných majetkoprávních vypořádání).

2. V případě mimoúrovňového křížení je třeba připočíst průměrných 30.000,- za m² konstrukce lávky, která má plochu cca 100 m² tj. 3,0 mil. Kč. K lávce vedou z každé strany nájezdové rampy v délce min. 80 m (z jedné strany opěrná stěna a z jedné násyp), tj. $2 \cdot 80 \cdot 20.000 = 3,2$ mil. Kč. Celkem tedy $9,4 + 3,0 + 3,2 = 15,6$ mil. Kč.

3. Úsek podél Toužimské má délku 816 m, tj. předběžná propočtová cena činí cca 5,6 mil. Kč.

Cena je bez výsadby alejí stromů, jejíž rozsah je třeba určit až na základě zpracování podrobné DÚR. Protože se jedná o předběžný propočet, který uvažuje s průměrnými cenami bez zjištění vícenákladů např. na kácení zeleně případně související práce, které nelze odhadnout bez podrobných průzkumů (například požadavek za zpevnění podkladních vrstev) - je třeba uvažovat s rozpočtovou rezervou cca 10%.

Výsledné propočtové ceny včetně rezervy (10%) tedy činí:

| | | |
|---|-------------------|-----------------------|
| 1. Úsek stezky podél Letňanského letiště: | 9,4+0,94= | 10,34 mil. Kč. |
| 2. Úsek stezky podél Letňanského letiště s mimoúrovňovým křížením | 15,6+1,56= | 17,16 mil. Kč |
| 3. Úsek podél Toužimské | 5,6+0,56= | 6,2 mil. Kč |

V rámci studie nebyl proveden průzkum podkladních vrstev a nejsou tedy známy požadavky na podkladní vrstvu stezky, z těchto důvodů je uvažováno s rezervou. Vzhledem k tomu, že se mnohdy jedná o jednu z nejdražších položek rozpočtu (včetně zemních prací) je třeba výše uvedená čísla brát jako orientační.

10. Využití vyhledávací studie

Vyhledávací studie má sloužit především:

- jako součást zadání pro podrobné řešení stavby a zpracování navazující PD - další stupně přípravy.;
- pro nutné koordinace s dalšími záměry v území.

11. Závěr

11.1. Doprava

Závěrem studie lze konstatovat, že po prozkoumání všech souvislostí a to nejen urbanistických a dopravně inženýrských, ale i technických a současného stavu rozvoje cyklistické dopravy tj. možností financování, **je vhodné realizovat resp. zahájit přípravu v první řadě celého úseku podél Letňanského letiště těsně podél plotu areálu PVA a Letov-Air včetně úrovnňového křížení se současnou Toužimskou a napojení na cesty v lesoparku.** Před zahájením prací je však nutné dojednání majetkoprávních vypořádání s vlastníkem pozemků (SIT PRAGUE, a.s.).

Doporučuje se stavbu řešit ve dvou fázích tak, jak je podrobně popsán v kapitole 7.2 (tj. první fáze - dočasné umístění - je realizace samostatné stezky těsně podél plotů areálů PVA a Letova, druhá fáze - definitivní umístění - je realizace stezky pro chodce a cyklisty v rámci stavby sběrné komunikace dle platného ÚPn a to mezi komunikací a letištní plochou. Původní stezka pak bude sloužit jen jako chodník, propojující konečnou metra linky C s jednotlivými areály - tato vazba je pěšky využívána hojně již dnes). V obou případech bude mezi stezkou a plochou letiště proveden plot, zamezující volnému pobíhání psů a současně sloužící pro zajištění bezpečnosti provozu Letiště Praha Letňany (viz kapitola 5). V obou případech bude nutné zajistit přístup k modelářskému zázemí letiště (uzamykatelná vrátka) a napojení areálů Letov Air a VZLÚ (vrata + přejezd přes stezku). Veškerá křížení bude nutné opatřit příslušnými upozorněními dopravním značením či informativními cedulemi.

Aby celé území pro cyklistickou dopravu fungovalo logicky a v širších souvislostech, je třeba věnovat pozornost nejen cyklistickému propojení podél letiště, ale i přímé vazbě Letňany – Kbely (tj. úsek podél současné Toužimské). Záměr je nutné koordinovat se záměrem stavby nové Toužimské, jejíž projekt by měl řešit taktéž cyklistickou dopravu v návaznosti na lesopark (proj. PUDIS). Nejvhodnější koordinace je řešení stezky pro chodce a cyklisty podél Toužimské v rámci stavby nové Toužimské (tj. investor OMI) - společně. Úsek taktéž vyžaduje dořešení majetkoprávních vztahů, tentokrát s více majiteli (viz samostatná kapitola výše). Přejezd pro cyklisty a návaznosti tras č. A 44 a A 265 u křižovatky Beladova Tupolevova včetně úprvy SSZ bude třeba řešit v rámci stavby (onv. OMI MHMP) nové komunikace podél letiště (dle platného ÚPn).

11.2 Majetkoprávní vztahy

Stavba se nachází převážně na pozemcích SIT PRAGUE, jejichž zástupce se zúčastnil všech zásadních jednání v rámci zpracování studie. Projevil předběžný souhlas se závěry popsány v této studii kromě trasy podél Toužimské při jižní hraně (na pozemku SIT PRAGUE) v přímé vazbě Letňany - Kbely.

11.3. Ochrana přírody a krajiny

Dle informační schůzky za účasti zástupců záchranného programu AOPK a CHKO Český kras a dále z jednání na MHMP OOP lze konstatovat toto: záměr se nachází mimo území NPP i mimo jeho ochranné pásmo. Z hlediska ochrany přírody a krajiny bude třeba v dalším stupni PD předložit vyhotovení posouzení vlivu záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL, které zhotoví autorizovaná osoba. Záměr tak bude posouzen dle z. č. 114/1992 v platném znění § 45i), neboť se nachází v rámci oblasti EVL.

V Praze dne 5.9.2012

Ing. Květoslav Syrový

PŘÍLOHA 1 – hranice EVL (evropsky významné lokality)

Strana 1464

Sbírka zákonů č. 132 / 2005

Příloha částky 46

Příloha č. 5 k nařízení vlády č. 132/2005 Sb.

Evropsky významná lokalita Praha - Letňany

Kód lokality: CZ0113774

Biogeografická oblast: kontinentální

Rozloha lokality: 75,167 ha

**Navrhovaná kategorie
zvláště chráněného území:** NPP

Druhy:
*(symbol * označuje prioritní druh)*
sysel obecný (*Spermophilus citellus*)

Kraj:
Hlavní město Praha

Katastrální území:
Kbely, Letňany

Mapa lokality CZ0113774



PŘÍLOHA 2

Popis EVL dle EKOBANU pro EKOLA group, spol. s r.o. „Hodnocení dopadů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti“ podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. v platné znění pro účely konceptu územního plánu hl. m. Prahy z října 2009, příloha č. 3:

EVL Praha - Letňany (CZ0113774)

EVL Praha - Letňany představuje sportovní letiště (od roku 1925) obklopené městskou zástavbou v Praze Letňanech, z části navazuje orná půda. Lokalita leží v nadmořské výšce 270 - 279 m. Rozloha EVL je 75,17 ha. Vlastní plocha využívaná systlem obecným má aktuálně rozlohu 52 ha a jedná se o travnatou kosenou plochu letiště. Okrajové části EVL představují „ochranné pásmo“ (zejména neudržované plochy v severní části EVL podél Toužimské), popř. se jedná o plochy, které nemůže sysel obývat z jiných důvodů (nezpevněná parkovací plocha v jihozápadní části letiště apod.)

Plocha letiště je trojúhelníkového tvaru. Na severu tvoří hranici EVL Toužimská ulice a orná půda, na (severo)západě výrobní areál Letov a na jihu a východě navazuje za menším polem zastavěné území Kbel. Travnatá plocha letiště Letňany byla vyhlášena v roce 2005 národní přírodní památkou, hranice EVL odpovídá ochrannému pásmu NPP.

Předměty ochrany:

| |
|---|
| Sysel obecný (<i>Spermophilus citellus</i>) |
|---|

Sysel obecný je hlodavec z čeledi veverkovitých (*Sciuridae*), který žil původně ve stepích. Preferuje teplá výslunná místa s dobře propustnou půdou. Sysel potřebuje krátkostébelné travinné porosty, ať už přirozené či uměle udržované, které mu umožňují náležitý rozhled po okolí, což mu zajišťuje ochranu před predátory a přehled o ostatních členech kolonie. Sysel má výrazně denní aktivitu a žije pospolitě v koloniích. Každý jedinec obývá noru, obvykle s několika východy. Zde se ukrývá v případě nebezpečí, v noci a také v období zimního spánku (od října do března). Kromě obytné nory vytváří sysel také jednoduché nory úkrytové. Potravu tvoří zelené části rostlin, kořeny, semena a bezobratlí živočichové. Samice rodí v průměru 5 mláďat.

Zásadním faktorem, který ovlivňuje možnosti přežití sysla na lokalitě je trvale nízký travní porost. Ve vysoké trávě ztrácí sysel přehled o svém okolí a stává se snadnou kořistí potenciálních predátorů. Na letišti v Letňanech probíhá kosení hlavní plochy dráhy 4-5 x ročně, okrajové plochy jsou koseny s nižší frekvencí podle potřeby. Část využívaná jako golfové hřiště a modelářská plocha jsou koseny častěji. V roce 2007 byla provedena likvidace náletových křovin v severovýchodní části letiště (cca mezi golfovým hřištěm a modelářskou plochou), od roku 2008 je i tato část plochy kosena, v roce 2009 zde byli pozorováni první sysli. Management, který zde zajišťuje Aeroklub Letňany, je částečně financován z programu PPK. Vyhlášením chráněného území NPP Letiště Letňany se nezměnilo dosavadní využití plochy letiště. Vlastní stávající letecký provoz nepředstavuje významný ohrožující faktor pro předmět ochrany. Přítomnost syslů není uživateli negativně vnímána.

Aktuálním negativním vlivem je zejména volné pobíhání psů, přestože je to ve vyhlášce o zřízení NPP zakázáno (cedule informující o tomto zákazu většinou chybí – instalované cedule byly zničeny vandaly, nicméně na jižní straně letiště je informační tabule, kde jsou informace o NPP, syslovi a také o tom, co by se zde nemělo dělat včetně upozornění, že je zakázáno volné pobíhání psů). Psi rozhrabávají syslí nory, čímž kromě narušení biotopu sysla obecně ohrožují bezpečnost leteckého provozu (v případě havárie opět i sysla). V pozdních večerních hodinách 5.7.2009 bylo potvrzeno, že zákaz volného pobíhání psů je hrubě porušován. Na dohled bylo postupně pozorováno cca 10 volně běžajících psů, někteří pobíhali přímo mezi norami syslů. V severozápadní části lokality podél Pražského veletržního areálu Letňany byla v roce 2002 vybudována v prostoru biotopu sysla nezpevněná štěrková plocha pro příležitostné parkování vozidel (v době konání veletrhu).

GRAFICKÉ PŘÍLOHY



- páteřní cyklotrasa celoměstského významu (II. třída) - stav
- - - páteřní cyklotrasa celoměstského významu (II. třída) - výhled
- hlavní cyklotrasa celoměstského významu (III. třída) - stav
- - - hlavní cyklotrasa celoměstského významu (III. třída) - výhled
- místní cyklotrasa - komunikace uzpůsobená pohybu cyklistů (IV. třída) - stav
- - - místní cyklotrasa - komunikace uzpůsobená pohybu cyklistů (IV. třída) - výhled

PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU CHYBÍ ŘEŠENÍ PŘIDRUŽENÉHO PROSTORU, T.J. PRŮJEZDU KŘIŽOVATKOU, AČ NAVAZUJÍ STEZKY PRO CHODCE A CYKLISTY VE VĚTŠINĚ RAMEN KŘIŽOVATKY.

PROJEKT AGL ŘEŠÍ POUZE ZÁPADNÍ NÁROŽÍ BEZ PŘEKONÁNÍ KŘIŽOVATKY. HLAVNÍ DOPRAVNÍ PROSTOR JE ŘEŠEN ČÁSTEČNĚ (viz textová část) - (ZE VŠECH SMĚRŮ V19 A ZE SMĚRU TUPOLEVOVA V20 - PIKTOKORIDOR).

PŘÍPOJENÍ STEZKY ŘEŠIT STAVEBNÍM PRAHEM ŠIROKÝM

areál PVA

Čakovice, lesopark

VARIANTNÍ ŘEŠENÍ STEZKY PODÉL KOMUNIKACE (DLE PLATNÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU K 4.6.2012)

TRASA KOMUNIKACE DLE ÚPN JE POUZE ORIENTAČNÍ DO DOBY VÝSTAVBY PESP. PŘÍPRAVY PD SE UVAŽUJE S VYUŽITÍM PLOCHY PRO PARKOVÁNÍ V RÁMCI AKCÍ PVA LETŇANY

KŘIŽENÍ S VJEZDEM NA OBČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŘEŠIT S KONSTRUKCÍ NA POJEZD TĚŽŠÍCH VOZIDEL

DOČASNÁ KŘIŽOVATKA TRAS Č. A 44 + A 265 (V BUDOUCNU DNEŠNÍ STOPA A 265 BUDE POUZE MÍSTNÍ PROPOJKOU)

DOČASNÉ NÁPOJENÍ DO DOBY PŘÍPOJENÍ 4. RAMENA KŘIŽOVATKY (REALIZACE SBĚRNÉ KOMUNIKACE DLE ÚPN)

NOVÝ SSZ ŘÍZENÝ PŘEJEZD PRO CYKLISTY NA TRASE Č. A 265. SOUČÁST PROJEKTU NOVÉ KOMUNIKACE PODÉL LETIŠTĚ DLE PLATNÉHO ÚPN

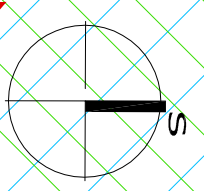
Návrh trasy dočasné zachování akcí v areálu PVA

VARIANTNÍ ŘEŠENÍ STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY SE SPOLEČNÝM POVRCHEM Š. 3,5 m S ASFALTOVÝM POVRCHEM ŠTERKOVÉ CESTY (V TRASE SOUČASNÉ ŠTERKOVÉ CESTY)










pozemek letiště

dočasná A 265

Kbely



Legenda:

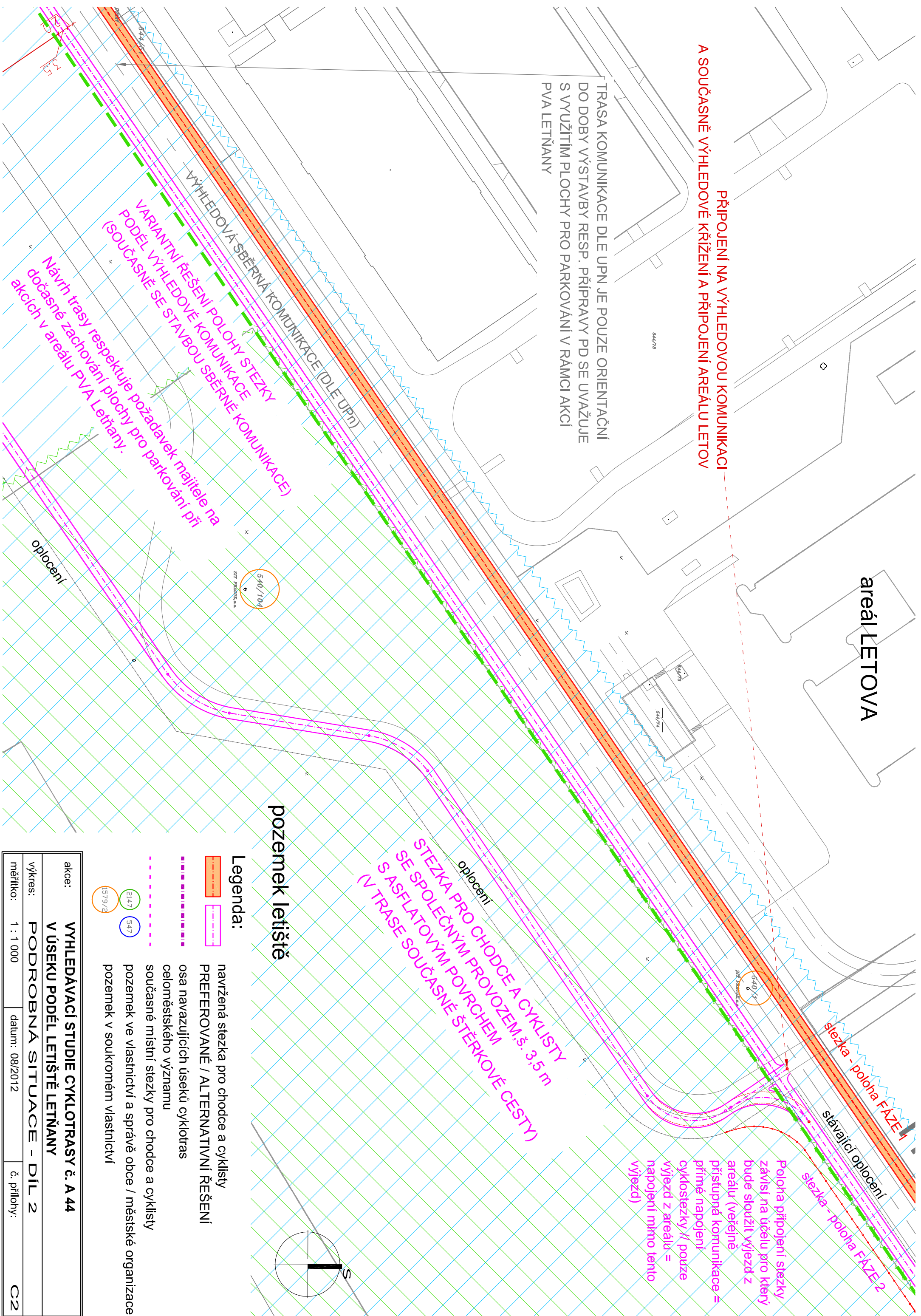
-  navržená stezka pro chodce a cyklisty
-  PREFEROVANÉ / ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ
-  osa navazujících úseků cyklotras celoměstského významu
-  současně místní stezky pro chodce a cyklisty
-  pozemek ve vlastnictví a správě obce / městské organizace
-  pozemek v soukromém vlastnictví
-  maloplošná zvláště chráněná území (NPP)
-  ochranné pásmo NPP
-  oblast NATURA 2000 - evropsky významná lokalita

| | | | |
|----------|--|-------------|---------|
| akce: | VYHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLOTRASY Č. A 44 | | |
| výkres: | V ÚSEKU PODÉL LETIŠTĚ LETŇANY | | |
| měřítko: | 1 : 1 000 | datum: | 08/2012 |
| | | č. přílohy: | C 1 |

areál LETOVA

PŘÍPOJENÍ NA VÝHLEDOVOU KOMUNIKACI
A SOUČASNĚ VÝHLEDOVÉ KRÍŽENÍ A PŘÍPOJENÍ AREÁLU LETOV

TRASA KOMUNIKACE DLE UPN JE POUZE ORIENTAČNÍ
DO DOBY VÝSTAVBY RESP. PŘÍPRAVY PD SE UVAŽUJE
S VYUŽITÍM PLOCHY PRO PARKOVÁNÍ V RÁMCI AKCÍ
PVA LETŇANY



STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY
SE SPOLEČNÝM PROVOZEM, š. 3,5 m
S ASFLATOVÝM PVRČEM
(V TRASE SOUČASNĚ ŠTERKOVÉ CESTY)

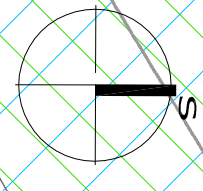
Poloha připojení stezky závisí na účelu pro který bude sloužit výjezd z areálu (veřejně přístupná komunikace = přímé napojení cyklostezky / pouze výjezd z areálu = napojení mĥno tento výjezd)

pozemek letiště

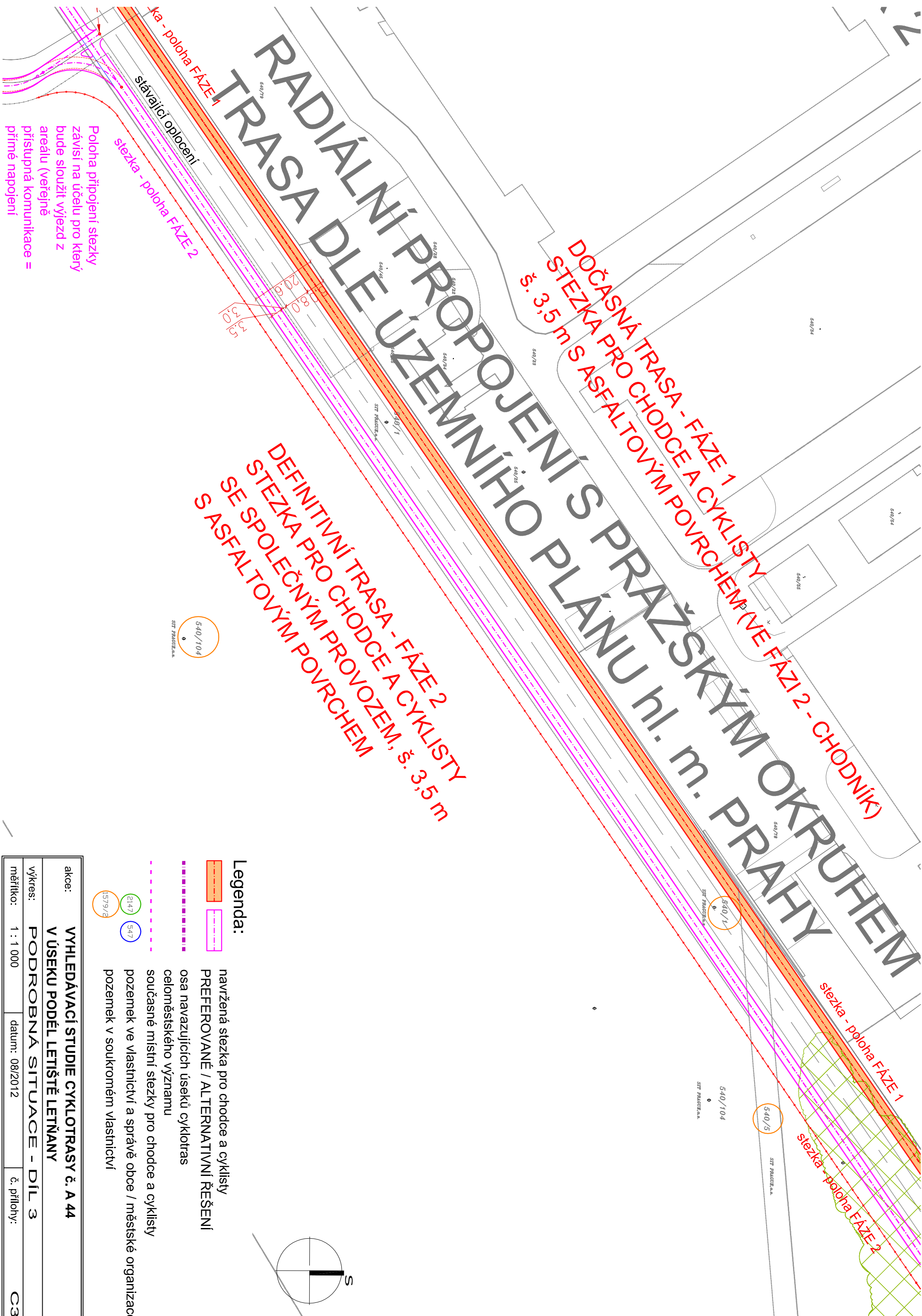
Legenda:

- navržená stezka pro chodce a cyklisty
- PREFEROVANÉ / ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ
- osa navazujících úseků cyklotras celoměstského významu
- současné místní stezky pro chodce a cyklisty
- pozemek ve vlastnictví a správě obce / městské organizace
- pozemek v soukromém vlastnictví

- 2147
- 547
- 1579/2



| | |
|-------------|---------------------------------------|
| akce: | VÝHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLOTRASY č. A 44 |
| výkres: | V ÚSEKU PODĚL LETIŠTĚ LETŇANY |
| mřítko: | 1 : 1 000 |
| datum: | 08/2012 |
| č. přílohy: | C2 |









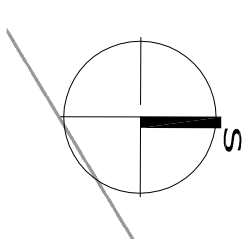
Poloha připojení stezky závisí na účelu pro který bude sloužit výjezd z areálu (veřejně přístupná komunikace = přímé napojení)

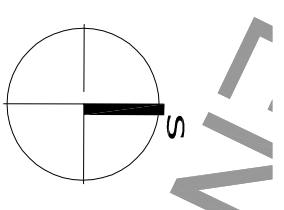
DEFINITIVNÍ TRASA - FÁZE 2
STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY
(VE FÁZI 2 - CHODNÍK)
š. 3,5 m
s ASFALTOVÝM POUVRCHEM

DOČASNÁ TRASA - FÁZE 1
STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY
(VE FÁZI 2 - CHODNÍK)
š. 3,5 m
s ASFALTOVÝM POUVRCHEM

| | | | |
|----------|--|-------------|-----------|
| akce: | VYHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLOTRASY č. A 44 | | |
| výkres: | PODROBNÁ SITUACE - DÍL 3 | | |
| měřítko: | 1 : 1 000 | datum: | 08/2012 |
| | | č. přílohy: | C3 |

- Legenda:**
-  navržená stezka pro chodce a cyklisty
 -  PREFEROVANÉ / ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ
 -  osa navazujících úseků cyklotras celoměstského významu
 -  současně místní stezky pro chodce a cyklisty
 -  pozemek ve vlastnictví a správě obce / městské organizace
 -  pozemek v soukromém vlastnictví





PŘIPOJENÍ NA SOUČASNOU CESTU V LESOPARKU

VARIANTY STUDIE NOVÉ TOUŽIMSKÉ (PUDIS 2012) SE

DOŘEŠIT ÚROVŇOVÝ PŘEJEZD
PRO CYKLISTY POD ÚHELEM DO 30°
A KŘÍŽENÍ STEZEK

STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY
SPOLEČNÝM PROVOZEM š. 3,5 m

VARIANTA 2. MIMOÚROVŇOVÉ KŘÍŽENÍ - LÁVKA

1.a) zemní tělesa / násypy v kombinaci s opěrnými stěnami
1.b) rampy na podpěrách (vzdušná konstrukce) - finančně nejnáročnější řešení.
Řešení respektuje budoucí polohu sběrné komunikace (dle UPn).

+ Velmi bezpečné křížení se současnou i budoucí komunikací.

- Varianta však neřeší napojení na přímou stopu propojení Letňany - Kbely (podél Toužimské).
- Finančně nákladné řešení.

- V případě, že realizace stezky bude předcházet realizaci sběrné komunikace, bude koordinace technického řešení velmi náročná, na stavbu stezky vzniknou neúměrné náklady (opěrné stěny, jejich založení apod.).

VARIANTA 3
OLANECKÉHO
VOZ CYKLISTŮ

VARIANTY STUDIE NOVÉ TOUŽIMSKÉ (PUDIS 2012)

VÝHLEDOVÁ STĚNA

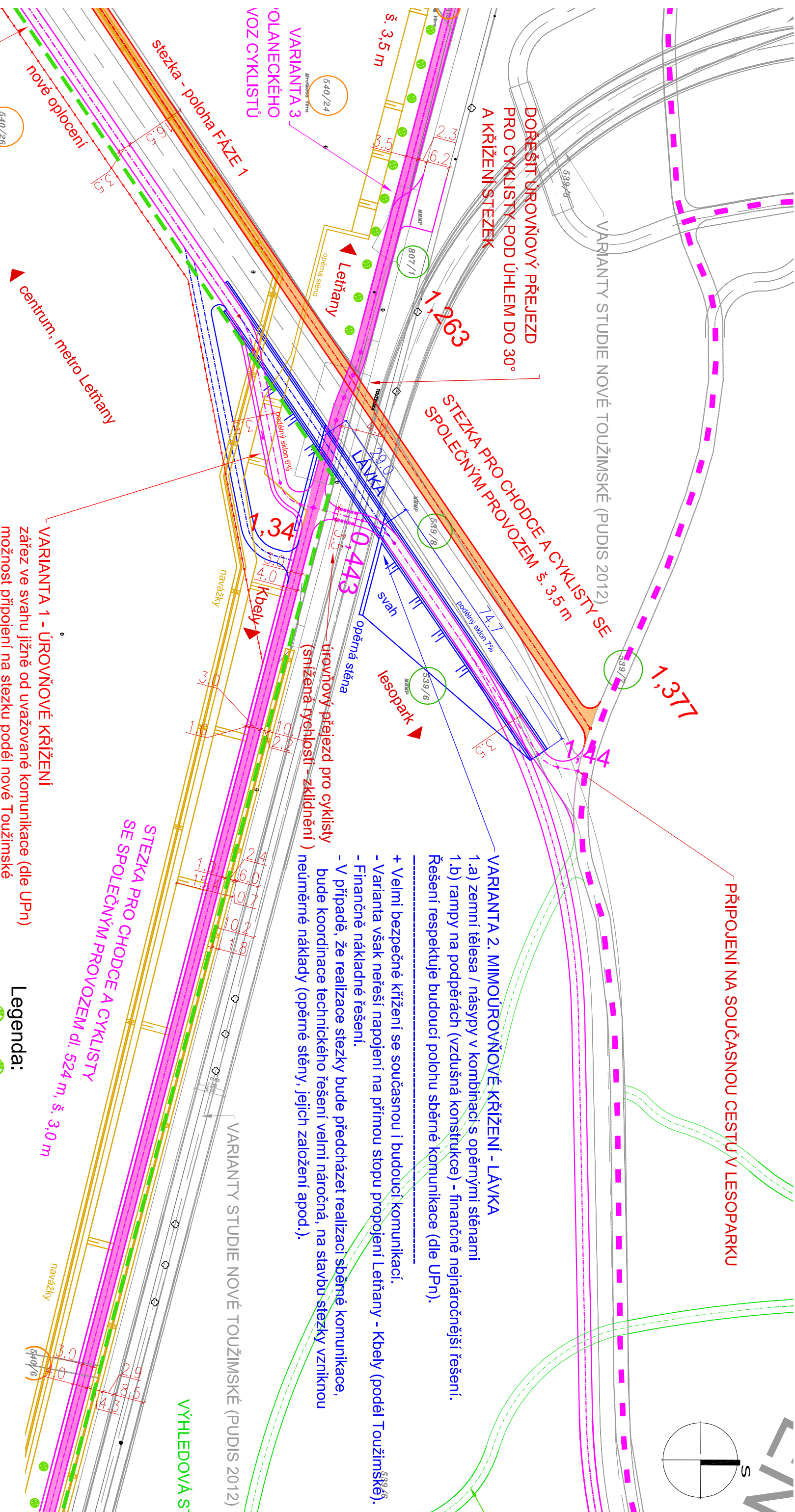
STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY
SE SPOLEČNÝM PROVOZEM dl. 524 m, š. 3,0 m

VARIANTA 1 - ÚROVŇOVÉ KŘÍŽENÍ

zářez ve svahu jižně od uvažované komunikace (dle UPn)
možnost připojení na stezku podél nové Toužimské

- + nevhodnější řešení vzhledem k obsluze celého území
- + společný zářez ve svahu s budoucí sběrnou komunikací
- + nejméně finančně náročná varianta
- větší zábor pozemku SIT PRAGUE, a.s.
- úrovně křížení, avšak dle intenzit možné řešení

TRASA PROCHÁZÍ POMĚRNĚ VZROSTLOU ZELENÍ



Legenda:

- navržená stezka pro chodce a cyklisty
- PREFEROVANÉ / ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ
- osa navazujících úseků cyklotras celoměstského významu
- současná místní stezky pro chodce a cyklisty
- pozemek ve vlastnictví a správě obce / městské organizace
- pozemek v soukromém vlastnictví

2147
547
1579/2

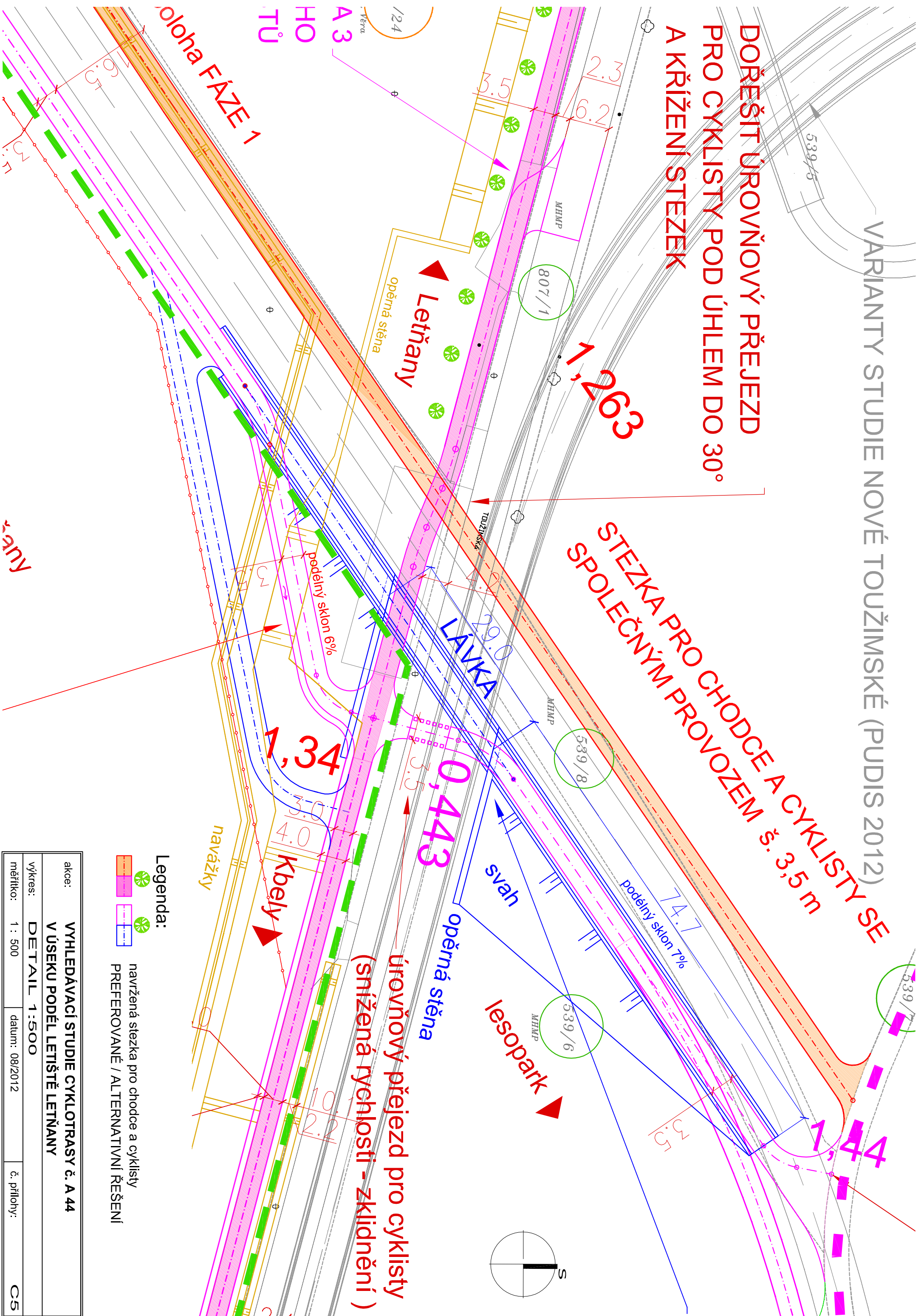
pozemek letiště

| | |
|-----------|--|
| akce: | VÝHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLOTRAS Y Č. A 44 |
| výkres: | V ÚSEKU PODÉL LETIŠTĚ LETŇANY |
| mřítko: | PODROBNÁ SITUACE - DÍL 4 |
| 1 : 1 000 | datum: 08/2012 |
| | č. přílohy: C4 |

VARIANTY STUDIE NOVÉ TOUŽIMSKÉ (PUDIS 2012)

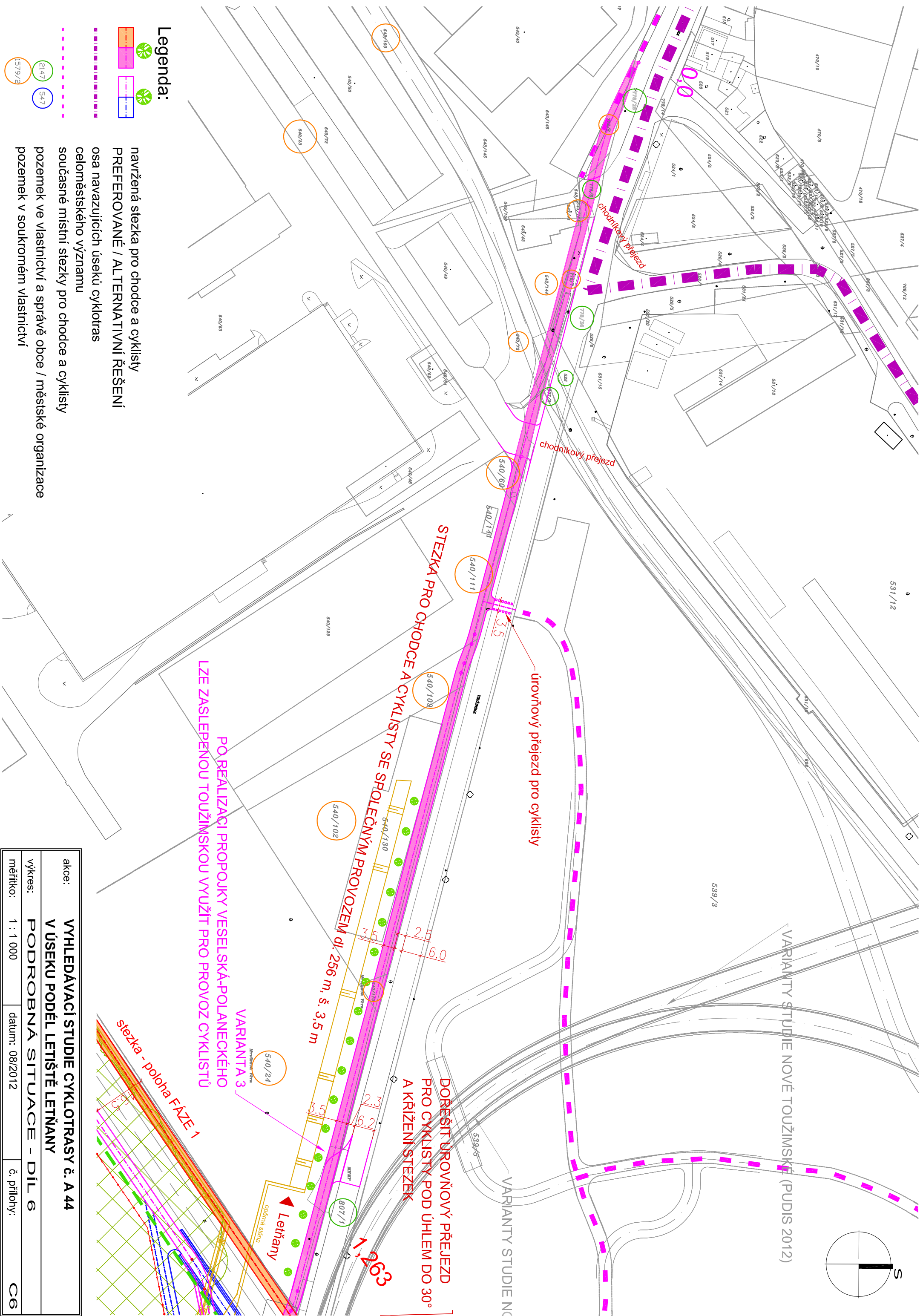
DOŘEŠIT ÚROVŇOVÝ PŘEJEZD
PRO CYKLISTY POD ÚHLEM DO 30°
A KŘÍŽENÍ STEZEK

STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY SE
SPOLEČNÝM PROVOZEM Š. 3,5 m









- Legenda:**
- navržená stezka pro chodce a cyklisty
 - PREFEROVANÉ / ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ

| | |
|-------------|---------------------------------------|
| akce: | VYHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLOTRASY č. A 44 |
| výkres: | V ÚSEKU PODÉL LETIŠTĚ LETŇANY |
| mřítko: | DETAIL 1:500 |
| datum: | 08/2012 |
| č. přílohy: | C5 |



Legenda:

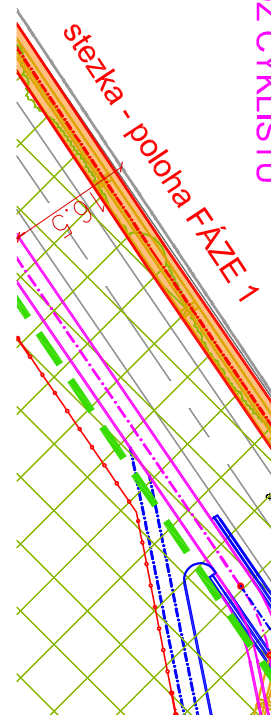
-  navržena stezka pro chodce a cyklisty
-  PREFEROVANÉ / ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ
-  osa navazujících úseků cyklotras celoměstského významu
-  současně místní stezky pro chodce a cyklisty
-  pozemek v vlastnictví a správě obce / městské organizace
-  pozemek v soukromém vlastnictví

PO REALIZACI PROPOJKY VESELSKÁ-POLANECKÉHO LZE ZASLEPENOU TOUŽIMSKOU VYUŽÍT PRO PROVOZ CYKLISTŮ

STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY SE SPOLÉČNÝM PROVOZEM dl. 256 m, š. 3,5 m

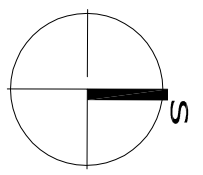
VARIANTA 3

DORĚŠIT ÚROVNŮVÝ PŘEJEZD PRO CYKLISTY POD ÚHLEM DO 30° A KRÍŽENÍ STEZEK



| | | | |
|----------|--|-------------|-----------|
| akce: | VYHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLOTRASY č. A 44 | | |
| výkres: | V ÚSEKU PODÉL LETIŠTĚ LETŇANY | | |
| měřítko: | 1 : 1 000 | datum: | 08/2012 |
| | | č. přílohy: | C6 |

VARIANTY STUDIE NOVÉ TOUŽIMSKÉ (PUDIS 2012)



Uplatnění organizace svazků nultimimicus,
ni náročná, na stavbu stezky vzniknou
ložení apod.).

RIANTY STUDIE NOVÉ TOUŽIMSKÉ (PUDIS 2012)

VÝHLEDOVÁ STEZKA V LESOPARKU

SOUČASNÁ STEZKA V LESOPARKU

VARIANTY STUDIE NOVÉ TOUŽIMSKÉ (PUDIS 2012)

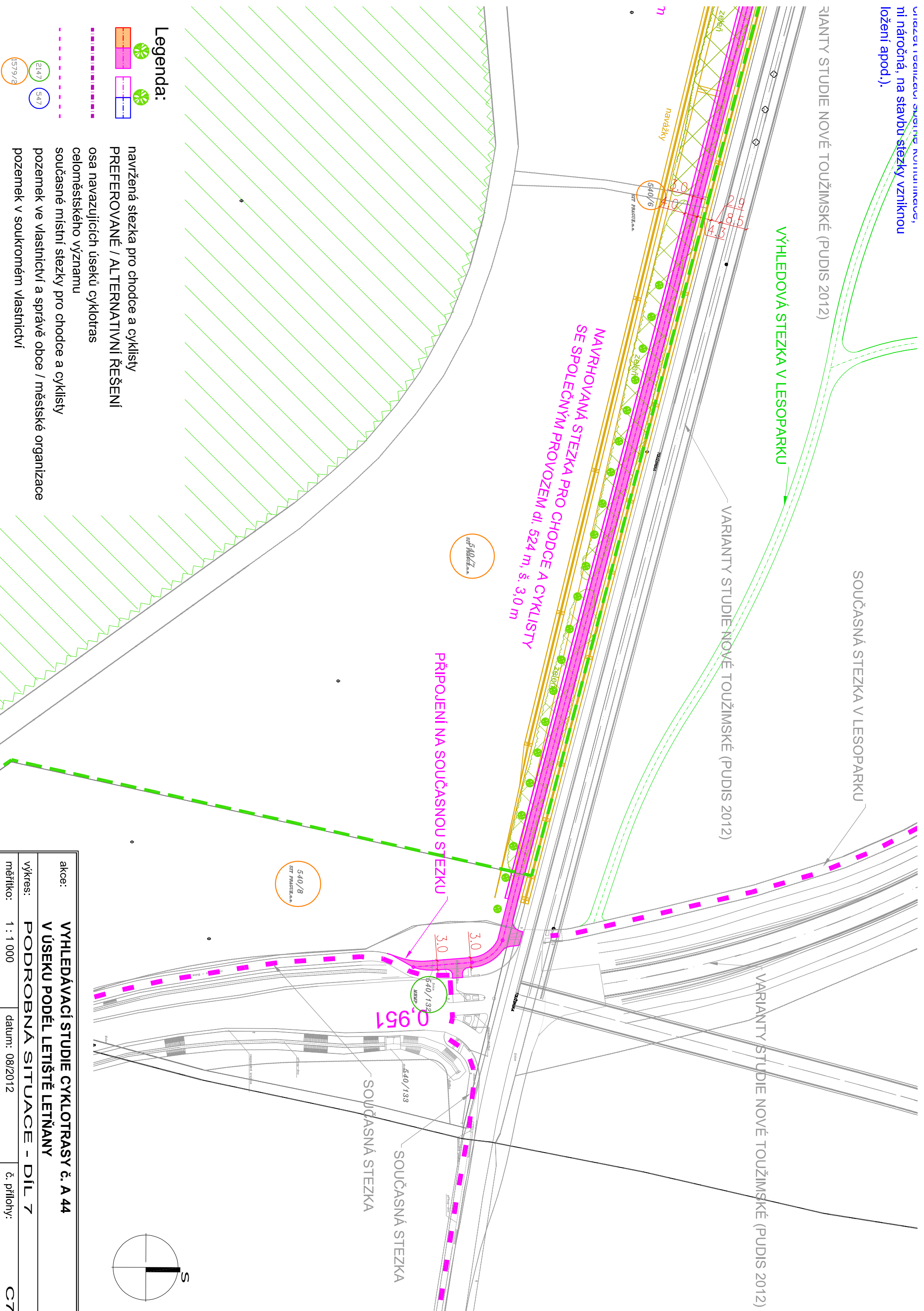
VARIANTY STUDIE NOVÉ TOUŽIMSKÉ (PUDIS 2012)

NAVROVANÁ STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY
SE SPOLEČNÝM PROVOZEM dl. 524 m, š. 3,0 m

PŘIPOJENÍ NA SOUČASNOU STEZKU

SOUČASNÁ STEZKA

SOUČASNÁ STEZKA



Legenda:



navržená stezka pro chodce a cyklisty
PREFEROVANÉ / ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ

osa navazujících úseků cyklotras

celoměstského významu

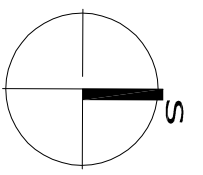
současné místní stezky pro chodce a cyklisty

pozemek ve vlastnictví a správě obce / městské organizace

pozemek v soukromém vlastnictví

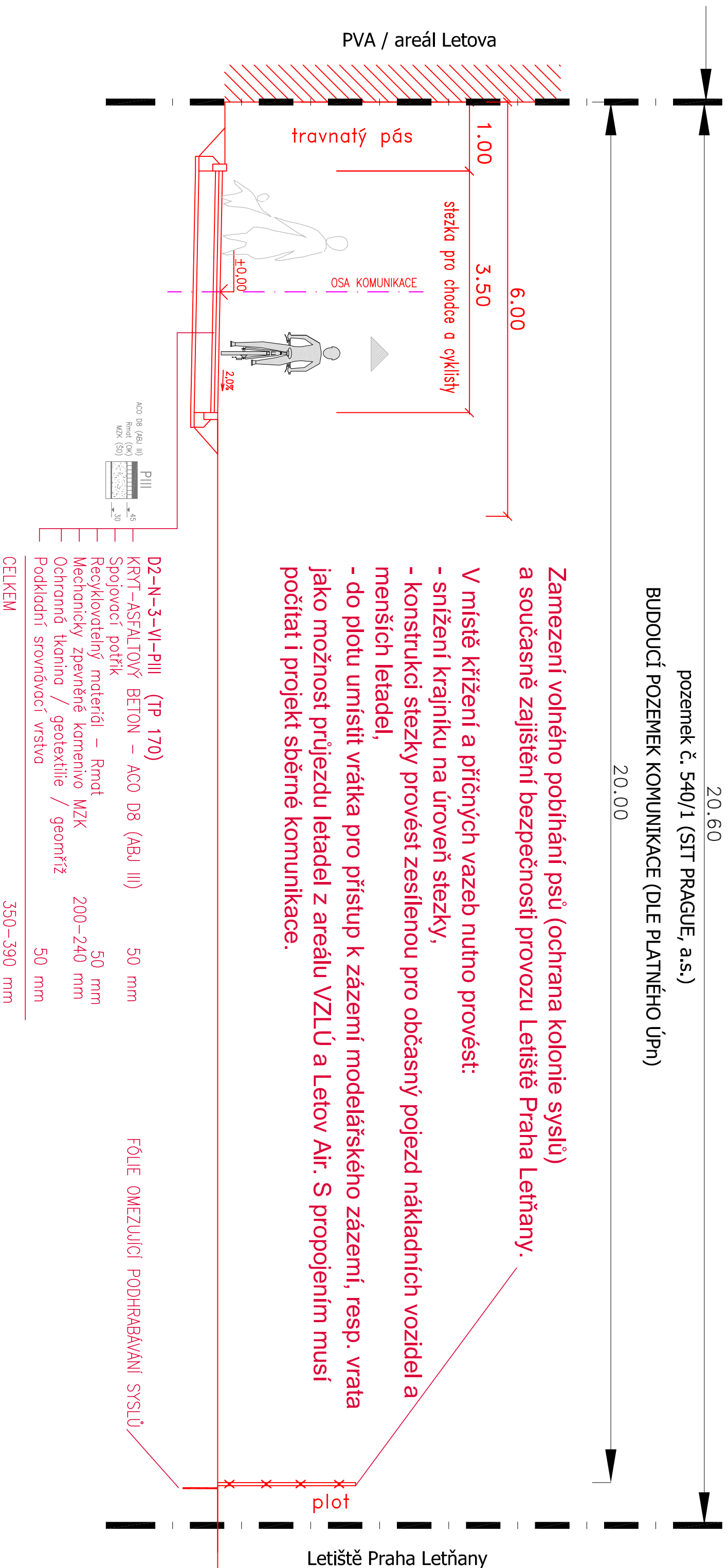


| | | | |
|----------|--|-------------|-----------|
| akce: | VÝHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLOTRASY č. A 44 | č. přílohy: | C7 |
| výkres: | V ÚSEKU PODÉL LETIŠTĚ LETŇANY | | |
| měřítko: | 1 : 1 000 | datum: | 08/2012 |
| | PODROBNÁ SITUACE - DÍL 7 | | |



VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ 1, FÁZE 1 (1:50)

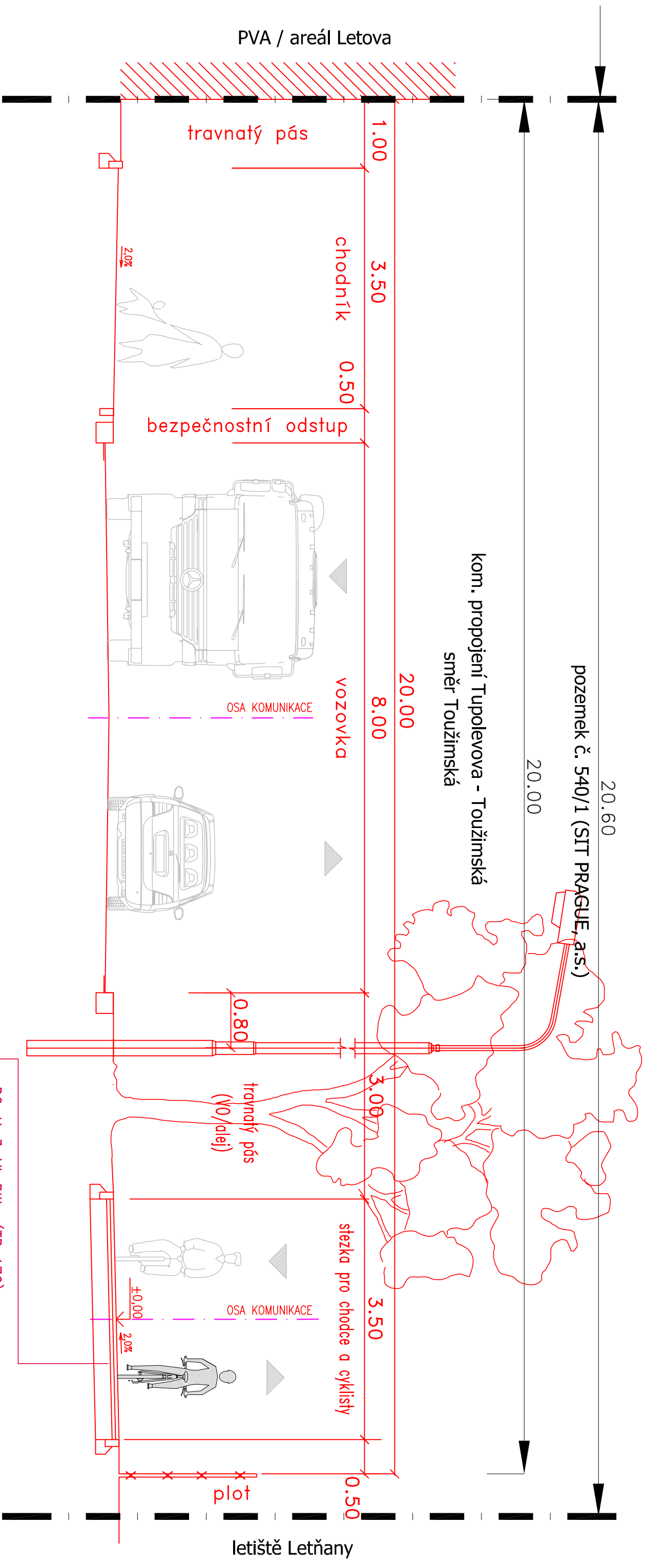
NÁVRH DOČASNÉHO PŘÍČNÉHO USPOŘÁDÁNÍ - DO DOBY REALIZACE KOMUNIKACE dle Úpn



| | | | |
|---------|--------------------------------------|----------------|-----------------|
| akce: | VHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLOTRASY č. A 44 | | |
| | V ÚSEKU PODÉL LETIŠTĚ LETŇANY | | |
| výkres: | VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ 1, FÁZE 1 | | |
| mřítko: | 1 : 50 | datum: 08/2012 | č. přílohy: D 1 |

VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ 1, FÁZE 2 (1:50)

NÁVRH DEFINITIVNÍHO PŘÍČNÉHO USPOŘÁDÁNÍ - DLE PLATNÉHO ÚPN



| | |
|---|-------------------|
| D2-N-3-VI-P III (TP 170) | 50 mm |
| KRYT-ASFALTOVÝ BETON – ACO D8 (ABU III) | 50 mm |
| Spojovací potřík | 50 mm |
| Recyklovatelný materiál – Rmat | 200–240 mm |
| Mechanicky zpevněné kamenivo MZK | 200–240 mm |
| Ochranná tkanina | 300–340 mm |
| CELKEM | 300–340 mm |

Poznámka:

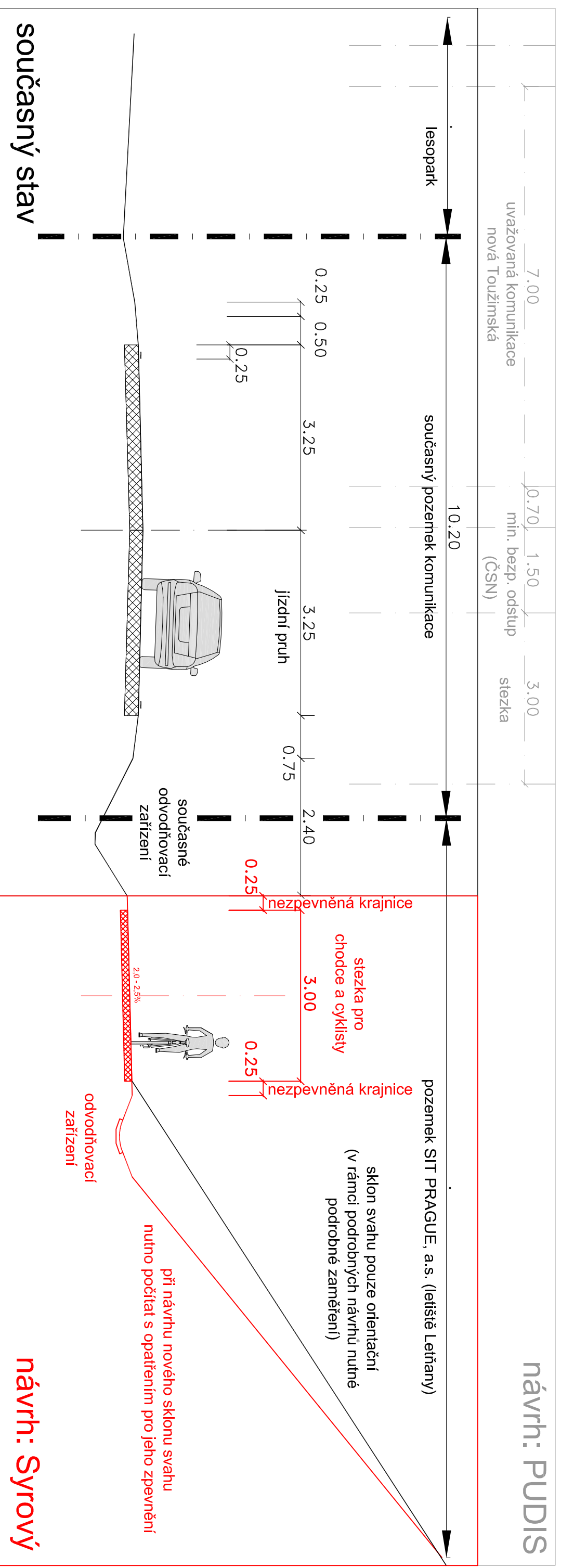
Návrh příčného uspořádání vychází především z ÚPn a z polohy umístění vozovky dle prověřovací studie PUDIS. Podél areálu PVA a Letova lze předpokládat poptávka především po pěším propojení. Cyklistická stezka slouží zároveň pro rekreaci a dopravu bude využívána také chodci a in-line bruslaři, takže je navržena v dopravním režimu "stezka se společným provozem chodců a cyklistů". Oddělení od vozovky je navrženo zeleným pásem šířky 3,0 m, do kterého je umístěna alej stromů a veřejné osvětlení. Stezka tak bude osvětlována tímto společným zařízením (dle TP 179). Celková šířka profilu činí 20,0 m. Návrh sklady stezky bude upřesněn v dalším stupni PD a to dle hydrogeologických poměrů, které v rámci této studie nebyly zjišťovány.

Umístění vozovky a stezky pro chodce a cyklisty v dostatečných vzájemných odstupech umožňuje vytvořit eventuální bezpečná připojení na areál PVA, resp. Letova (např. viz situace 2). Nutno vždy zajistit dostatečné rozhledové poměry pro jednotlivé křižovatky a křižení.

| | | |
|---------|---------------------------------------|----------------|
| akce: | VYHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLOTRASY č. A 44 | |
| výkres: | VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ 1, FÁZE 2 | |
| mřítko: | 1 : 50 | datum: 08/2012 |
| | | č. přílohy: D2 |

VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ 2, 1:50

NÁVRH PŘÍČNÉHO USPOŘÁDÁNÍ - komunikace Toužimská (směr Kbely)



Poznámka:

Podél současné vozovky komunikace Toužimská lze umístit stezku pro (chodce a) cyklisty v případě, že bude upraven svah mezi plochou letiště a komunikací a zajištěno odvodnění svahu tak, aby nedocházelo k naplavení nečistot na povrch stezky (v situaci červeně).

Dle koordinace (dostupných podkladů k projektu "nová Toužimská", projekt PUDIS 2012) je zřejmé, že návrh zasahuje mimo současný pozemek komunikace. Jakékoliv zařízení (odvodňovací, svah apod), které bývá součástí komunikace již bude na pozemku ve vlastnictví SIT PRAGUE. Nová stezka bude zasahovat do současného odvodňovacího zařízení, které bude třeba řešit nově a jinak.

Ve druhé polovině úseku mezi MČ Praha Letňany a Praha Kbely (blíže k MČ Praha 19 - Kbely) je vhodné uvažovat s alejí stromů mezi stezkou a postupně snižujícím se svahem.

| | | | |
|----------|---------------------------------------|-------------|---------|
| akce: | VYHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLOTRASY č. A 44 | | |
| výkres: | VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ 2 | | |
| měřítko: | 1 : 50 | datum: | 08/2012 |
| | | č. přílohy: | D3 |