

## POZNÁMKY KE GENERELU BEZMOTOROVÉ DOPRAVY

Pavel Charvát  
Buštěhradská 21  
160 00, Praha 6  
[pcharvat@volny.cz](mailto:pcharvat@volny.cz)  
+420-603 458 717

---

### Všeobecné poznámky

- Jsem cyklista i pěší turista. V Praze 6 a okolí jezdím na kole často a už dlouho.
- Co nekomentuji, s tím souhlasím. Soustředím se na to, kde mám doplňky a doporučení.
- Za zásadní problém považuji vazbu Generelu na Metropolitní plán a to ze dvou důvodů. Jednak intenzivní stavební činnost a zejména dopravní stavby v Praze 6 Generel komplikují. Nejsložitější je situace kolem Buštěhradské dráhy. Přitom využití tělesa pro rekreační stezku by uvítala naprostá většina občanů. Druhým důvodem je časový horizont těchto staveb. Vývoj především cyklostezek bezpečných pro lidi nemůže čekat 5, 10 nebo 15 let, po kterou bude rozhodování a realizace těchto staveb nepochybně trvat.
- Pokud jde o chodce, vidím situaci relativně příznivě. Přes všechny problémy s hustou automobilovou dopravou je Praha 6 poměrně průchozí. Je potřeba řešit některé klíčové uzly, aby byly pro lidi "friendly". Klasická ukázka Malovanka. Potom je nutné ohlídat průchodnost ve vazbě na nové stavební záměry, pokud se budou realizovat. Příkladem oblast Veleslavína nebo propojení z Ořechovky do Dejvic a k metru Evropská. To především důležité v rámci připomínkování Metroplánu. A samozřejmě by chodcům pomohlo systémové řešení snižující hustotu dopravy – Praha 6 jako parkovací zóna pro rezidenty, rozšíření zón 30/přednost zprava, regulace vjezdu aut od Prahy a důraz na rozšíření sítě MHD. Opět jde o spíš o Metroplán.
- Z výše uvedených důvodů se v komentáři ke Generelu budu věnovat hlavně cyklistům.
- Cyklistické stezky vytyčovat s ohledem na rodiny s dětmi. Osamělý zdatný cyklista s v zásadě poradí se vším. Síť cyklotras by ale měla být primárně koncipovaná jako rekreační pro obyvatele Prahy 6. Proto by u každé stezky měl autor/[navrhovatel](#) vidět, jak bezpečná je pro malé dítě na kole. Viz moje poznámka k cyklopruhům níže.
- Povrchy stezek pro chodce a zejména cyklostezek nemusí být nutně asfaltové, což je určitý trend. Většina cyklistů používá horská nebo trekingová kola, takže terén nevadí. To může budování zrychlit a zlevnit. Naopak může být dobré na hlavních trasách občas oddělit bruslaře od cyklistů a chodců (viz dopravní zácpy mezi Modřany a Zbraslaví, v Troji nebo na Ladronce).
- Jsem jednoznačně proti cyklopruhům, které vedou po hlavních komunikacích. Příklady viz situace na křižovatce Prašný most, v ulicích Střešovická a Na Petřínách. Namalované vodorovné pruhy jsou nebezpečné a na křižovatkách nebo ve zúžení ulic u nástupních ostrůvků dostávají cyklisty (i řidiče) do neřešitelných situací. Třeba na Prašném mostě cyklista jedoucí po ul. Milady Horákové křížuje cestu řidičům odbočujícím do Blanky [a teoreticky má přednost](#). Osobně tyto pruhy vůbec nevyužívám.
- Vedení tras mimo hlavní komunikace a ty jen křížit světelnými přechody pro chodce nebo cyklisty vidím jako bezpečnější. Konflikty zájmů mezi řidiči a zbytkem světa se vyhnout nemůžeme a semafor je jistota. Navíc slouží jako přirozená regulace rychlosti aut.
- Doporučuji se věnovat mapování toho, kde cyklisté opravdu jezdí. Na okrajích a v okolí Prahy 6 je řada pěkných tras, které zatím nejsou dostatečně podchyceny.

### GENEREL TEXT

#### Analýza/Kontext

##### Širší vztahy

- Východní část území je snadno dostupná z centra pěšky (a MHD). Souhlas. V případě kola ale nesouhlasím. Hustota dopravy, chodci, turisté a nedostatek cyklostezek.
- Naopak si myslím, že Středočeský kraj na Západ od Prahy je dostupný poměrně dobře. Tady mluvíme asi hlavně o cyklistech, chodci tam dojedou veřejnou dopravou nebo autem. Z Prahy 6 vede několik vcelku bezproblémových tras na JZ, na Hostivice, na Okoř, Lidice, Kralupy. Jde spíš o to síť rozvíjet. Za bariéru

nepovažuji ani letiště Václava Havla. Za ním není až tak zajímavá krajina a navíc se mění v průmyslovou oblast. Dobrá by byla stezka kolem letiště. K detailům se dostanu u projektů.

- Daleko větší potenciální bariéru představuje navrhovaný balík dopravních staveb k a kolem letiště.
- V širších vztazích postrádám konkrétnější vazby na hlavní bezmotorové trasy okolních území a hlavně Prahy 7 a Prahy 1, popř. Prahy 5. Třeba na diskutovaný projekt propojení Holešovic, Štvanice, Rohanského ostrova, Libně a Vítkova.

### **Bariéry**

- Za významnou bariéru je nutné považovat hustou lokální automobilovou dopravu. Jde o denní dojíždění do centra a do Prahy 6 za prací a parkováním. Celá Praha 6 je rozdělena komunikacemi a objízdnými trasami s hustou dopravou. Kromě hlavních radiál Karlovarská/Patočkova, Evropská a Jugoslávských partyzánů je to řada ulic původně spíš lokálního významu – Radimova, Na Petřinách/Střešovická, Veleslavínská, Na Krutci, Na Pískách, Šárecká, Velvarská, Thákurova, V Průhledu, Na Ořechovce, Pevnostní, Papírenská, Čsl. armády. To vše jsou ulice představující dnes ve špičce významné bariéry pro bezmotorovou dopravu.

### **Analýza/Projekty**

#### **Malovanka**

- Souhlasím, úplně do detailu nerozumím, přesto komentuji.
- Nutně vyžaduje řešení pro chodce, vozíčkáře i cyklisty. V podstatě vidím 3 úrovně křížení motorových a problémových bezmotorových tras. Jednoduché křížení semaforů nebo chráněnými přechody. Viz ulice Na Pískách, Na Ořechovce a jiné příklady. Musí být ale spojeno s nějakou formou regulace rychlosti. Druhá úroveň je například Špejchar. Klasická křižovatka se všemi druhy dopravy a intenzivním provozem řešitelná semaforů. Nejvyšší úrovní jsou křižovatky typu Malovanka, Prašný most, Vypich. Tam vidím jediné řešení v mimoúrovňovém křížení zcela oddělujícím motory a bezmotory. V posledním případě se na řešení musí podílet i občané, kterých se to týká.
- Souhlasím i s tím, že je nutné pro cyklisty dořešit trasu z parku Maxe van der Stoela přes Dlabačov na Strahov. Velmi problémový úsek.

### **Analýza/SWOT**

#### **SWOT/Slabé stránky**

- Výše uvádím, že silná automobilová doprava se dotýká už mnohem více ulic, než je v analýze.
- A naopak z výše uvedených důvodů nevidím letiště jako až tak velkou bariéru.

#### **SWOT/Příležitosti**

- Jsem skeptický k propojení Hradčanské a Stromovky ulic pod Kaštany. Jde o důležitou tepnu pro auta. Tady cítím konflikt, i když by to bylo hezké. Rozvinout propojení Muchovou, Slavičkovou a Na Zátorce mi připadá jako dobrá alternativa. Jezdíme tam v pohodě.
- Určitě bych jako mimořádnou příležitost doplnil potenciál tělesa Buštěhradské dráhy pro zelený pruh se stezkou. Je to podle mne vůbec ta největší příležitost, která na Praze 6 je.
- A doplnil bych propojení západu, severu a východu Prahy ucelenou sítí stezek ve vazbě na Stromovku nebo na snad schválené propojení a revitalizaci Holešovic, Štvanice, Rohanského ostrova a Vítkova nebo Libně.

#### **Návrh – strany 12-35**

- V zásadě souhlasím s dvěma poznámkami.
- Definice zón – klidné a integrované – nutno brát s rezervou. Při vytyčování tras vzít v úvahu fakt, že 30 km/h v zóně jedou 2 řidiči z deseti a 50 dodržují tak 4 z deseti.
- Již jsem se vyjádřil k vedení cyklopruhů po hlavních komunikacích, jak jsou vidět na obrázcích na stranách 34 a 35 dole. Obrázky ukazují přesně, proč je vidím jako nebezpečné. Jiné řešení je nutné.

#### **Návrh systému cyklotras – str.36-37**

- Generel se mi líbí jako východisko. Z pohledu cyklisty ale není zdaleka úplný. V textu ani v mapách jsem nenašel kompletní přehled páteřních a hlavních cyklotras na území Prahy 6. Výkresy nejsou příliš čitelné.
- Síť páteřních cyklotras by měla svým způsobem kopírovat základní filozofii řešení automobilové dopravy. Tím myslím okruh a radiály, které se napojují na okruh a pokračují dále vytyčeným směrem. Síť by se měla

v rozumných intervalech křížit s veřejnou dopravou a tím umožnit pro cyklisty variabilitu plánování výjezdů s možným využitím veřejné dopravy. Velkou výhodou je, že tato síť už přirozeně existuje a je cyklisty využívána. Částečně je v Generelu popsána a použita, ale místy chybí. Zejména v severní části Prahy 6. Proto je třeba jí v Generelu plně zohlednit, rozvíjet a nenechat ji zničit novou výstavbou. Značení tras beru z aktuální verze [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz).

- Okruhem myslím trasu od přívozu v Klecanech přes Roztoky, Tiché údolí, Statenice, Přední Kopaninu, Padesátník, Starou Ruzyni na Stodůlky a Řeporyje. Trasy 8100, A33, ŘE-HL. Částečně je v cyklomapách uvedena jako Pražské kolo a spojuje řadu mimořádně zajímavých lokalit v nejbližším okolí Prahy nebo přímo v Praze. Tiché údolí, Šárku, Bílou Horu, Litovické rybníky, Prokopské údolí. V Praze 6 prochází některými lokalitami na západním okraji.
- Dále je několik radiál. Na sever podle Vltavy do Roztok A1. Ta je, bohužel, vedena mezi Sedlcem a Roztoky po živé silniční komunikaci, což je bezpečnostní problém. Bylo by dobré tuto část dokončit. Lze objet přes Dolní Šárku, Lysolaje, Suchdol a do Roztok kopírovat žlutou turistickou značku. V Roztokách se napojuje na okruh nebo lze pokračovat na Levý Hradec, Úholičky nebo Řež a Kralupy.
- Druhá radiála míří na Tuchoměřice, Okoř a dále na Kralupy nebo Lidice a Kladno. 0078 v kombinaci s 0079 a 0018. Přímé trasy přes Horoměřice do Tuchoměřic jsou pro zdatné cyklisty a přirozenou překážkou Šárka. Kdo objíždí využívá buď trasu z Dolní Šárky na Lysolaje, Horoměřice, Statenice (do Horoměřic neznačena a dále 0077) nebo trasu okolo Divoké Šárky přes Padesátník na Kopaninu a Tuchoměřice (A33 a 0078).
  - o **Určitý problém stezek kolem Starého Suchdola, Přední Kopaniny a severního okraje Tiché Šárky vzniká díky koňákům. Pokud zaprší, koně dokáží tyto stezky rozjezdit tak, že po uschnutí jsou velmi obtížně sjízdné i na horském kole.**
- Třetí důležitá radiála směřuje na Hostivice a tady je několik variant. Veleslavín, Liboc, Stará Ruzyně, Jiviny a podél jižního plotu letiště (neznačena). Nebo Břevnov, Vypich, Bílá Hora, Stará Ruzyně, Jiviny a podél jižního plotu letiště (A150, A157 a od ulice Drnovská na západ neznačena). Nebo Strahov, Ladronka, Řepy a přes Peterkům mlýn (BŘ-LE, 0201, 0154).
- Základní směřování radiál je do 3 oblastí. Kralupy a dál na sever, Křivoklátsko a Český Kras.
- Na východě a severovýchodě se tato páteřní síť napojuje na Stromovku nebo Letnou a tady bude záviset na rozvoji v Praze 7 (Praha 8).
- Projekty v nejbližší budoucnosti by měly směřovat především k rozvoji této sítě. Musím říci, že to v podstatě platí.
- K jednotlivým navrhovaným trasám nebo jejich úpravě:

#### **A 16**

- Souhlasím s označením jako páteřní.
- V každém případě z řady dalších důvodů trvat Buštěhradské dráze pod zemí a využití tělesa dráhy pro cyklostezku.
- Mít alternativní variantu, protože Buštěhradská dráha hned tak dispozici nebude. Z Letné nebo Stromovky přes Hradčanskou na Prašný most a dále přes lokality Ořechovka, Kladenská, Starý Veleslavín, Litovický potok, Liboc, Ruzyně směrem na Jiviny. Na trase je několik problémových uzlů – Hradčanská, křížení s ulicemi Pevnostní a Na Ořechovce, navrhovaná výstavba bytů ve Veleslavíně. Naopak snadno překonatelná je křižovatka Prašný most. Tato trasa se proplétá podél Buštěhradské dráhy.

#### **A 160**

- Do vyřešení Buštěhradské dráhy se více méně překrývá s A16.

#### **A 168**

- Tato stezka mi nic neříká. A vzhledem k navrhovanému rozvoji letiště ještě méně. K rekreačnímu ježdění neslouží. K cestě do práce?
- Často ale využíváme díky dobrému křížení s obchvatem trasu z Dědiny do ulice K letišti a ulicí Za Teplárnou na Padesátník a dále do Kopaniny. Tuto trasu by bylo dobré udržet.

#### **A 33**

- Souhlasím s navrhovaným odkloněním z Libocké.
- Nesouhlasím s vedením trasy ulicemi Pelikánova a Sestupná. Jsou to úzké ulice s intenzivní dopravou i parkováním využívané jako objížděná trasa. Pro cyklisty vyloženě nebezpečné. Pro spojení Petřin s Libocí bude nutné vybudovat trasu oddělenou od aut nebo využít objíždětku okolo rybníka, přes zahrádky a ulice

Pod Petřinami a Pod Okrajem. Nabízí se nové propojení západního konce uvažované stezky po severní hraně Petřin s Libocí. Nejlépe s hrází rybníka.

#### **A 34**

- Tady nesouhlasím s navrhovanou úpravou. Naopak bych se snažil udržet a kultivovat stávající trasu hojně využívanou cyklisty včetně odbočky na Hostivice podle jižního plotu letiště. Vyřešit je potřeba hlavně překonání ulice Drnovská od ulice Pilotů a potom překonání D6 na Hostivice, které nejsou pro cyklisty ideální. Přejezd hráze Jiviny bych určitě nechal. Je hezký.

#### **A 340**

- Ulice Pilotů je propojena cyklisty využívanými trasami s ulicí K letišti a dále na Padesátník (viz nahoře) a s horním koncem Divoké Šárky hned dvěma podjezdy pod Evropskou/K letišti. Jde maximálně o značení tras.

#### **A 32**

- S první částí návrhu souhlasím. Závěru o napojení na A2 nerozumím. Ulice Mlýnská je na A2 přes Císařský ostrov napojena trasami A162 (dvě větve) a A310. Není třeba nic doplňovat.

#### **A 320**

- Moc nerozumím návrhu. Všechny ulice jmenované v tomto bodě jsou pro cyklisty nevhodné. [Na zřízení cyklopruhů na chodnicích chybí šířka.](#)

#### **A 162**

- Nejsem si jistý, je-li kolem Bubenečského nádraží nějaká zrušená trať. K propojení A32 s Podbabou je možné a snadné po existující A162 (podle oplocení tenisového areálu) a A1. To je podle mne dostatečné řešení.

### **GENEREL AKCE**

#### **Pěší nástupy na Babu**

- **Štáhlavka-Jarní** – Přimlouvám se za nejjednodušší variantu, potenciálně se schody, ale bez osvětlení. Jde o krajinářsky zajímavou oblast v části i chráněnou, takže minimalizovat zásahy. Úpravu by si zasloužila zelená plocha mezi Paťankou a Nad Paťankou směrem k Matěji, dříve třešňovka. Jde o náletový les, který by si zasloužil řešení odpovídající charakteru krajiny lépe.
- **Z ulice V Podbabě** – ano
- **Z ulice v Šáreckém údolí** – souhlasím s hodnocením všech 3 variant s jedním doplňkem. Povrch třetí varianty od Heřmanova dvora je ve skutečnosti [špatný](#). Nedávno jsem projel na kole a je sjízdný velmi obtížně a pro kočárky spíš ne. Po letošní zimě dojde asi k dalšímu zhoršení. Přitom sklonem a šířkou cesty jde o nejlepší z variant. Souhlasím s vyřešením schodů, [které jsou bariérou pro kola i kočárky. Ale bude nutné upravit a stabilizovat povrch celé stezky až do údolí.](#)

#### **Zklidnění uzlu Šárecká-Matějská**

- Bydlím sice na rozhraní Dejvic a Ořechovky, ale k Hanspaulce mám silný vztah. Hanspaulskou ligu jsem totiž hrál od jejího prvního ročníku a celou oblast dobře znám. Řešení křižovatky u Matěje je ukázkou výhry aut nad chodci i obyvateli. Její zklidnění jednoznačně podporuji.
- Současně bych se přimlouval za úpravu cyklotras značených v této oblasti. Ulice Na Štáhlavce a Šárecká jsou bohužel další z objízdných tras a automobilová doprava je opravdu intenzivní. Proto vedení tras po těchto komunikacích je pro cyklisty bez dalších opatření nevhodné. Můj návrh pro trasu 0077 je následující:
  - Od ulice Bechyňova pokračovat souběžně s 0078 až k ulici Na Kotlářce. Dále ulicemi Na Kotlářce, Mylnerovka, Na Míčance a Na Fišerce k Matěji. V Natanaelce se napojit na červenou turistickou značku a pokračovat ke Zlatnici po stávající trase 0077.

#### **Lávka přes Horoměřickou**

- Řekl bych pro obyvatele západní Hanspaulky prioritou. V současnosti jsou zcela odříznuti od možnosti jezdit nebo chodit pohodlně d kočárky směrem do Vokovic. Jediná klidná cesta tímto směrem je Zlatnice [směrem do Šárky. Dříve asfaltový povrch je zničený, povrch je štěrkový a trvale se rozpadá. Potřebuje úpravu. Vede po něm cyklostezka, která už je jen pro zdatné cyklisty.](#)

- Pokud chce někdo jet/jít z Hanspaulky na Tobruckou a dál na Vokovice, musí překonat křižovatku Bořislavka, která představuje kombinaci hned několika bariér. Takže pro lávku jsem všemi deseti.

### **Propojení Top rezidence Šárecké**

- Stavbu upřímně nesnáším.
- Můj jediný komentář se týká rostoucí oblíbenosti angličtiny při pojmenovávání různých šíleností. A to jinak mám angličtinu opravdu rád a používám jí celý život. Podle mne jde o Bottom rezidenci, žádný Top.

### **Propojení Bubeneč-Podbaba**

- Přes komentář k A162 nahoře bych řekl ano.

### **Bezmotorové propojení po tělese Buštěhradské dráhy**

- Přeskočil jsem pár projektů, které jednoznačně podporuji.
- K Buštěhradské dráze jenom tolik, že obyvatelé okolo dráhy by si nepřáli nic víc než zelený koridor se stezkou. Podle mne je to jednoznačná priorita Prahy 6. Projednávaný metropolitní plán odhaluje řadu rizik pro tuto myšlenku.
- Sama realizace a z ní pramenící nejistota je nekonečná.
- Zahloubení nebo tunel jsou stále otevřené.
- Koridor přerušuje nebo ohrožuje navrhovaná "bytová" výstavba v lokalitách Hradčanská, U Potoka a Veleslavín, dopravní stavby KES a veleslavínská estakáda a další dopravní stavby.
- Dále vidím neujasněnou koncepci Buštěhradské dráhy v tom, že se neustále řeší letiště a Kladno. Dráha ale pokračuje dál na západ na Rakovník, Chomutov nebo na Kralupy, kde poskytuje zajímavé rekreační dopravní možnosti pro Pražáky i mimopražské. [K tomu propojení s Pražským Semeringem](#). Jak tohle bude sladěno?
- Proto se výše v textu přimlouvám za paralelní řešení s tím, že nemá smysl s cyklostezkou čekat, až dráha bude volná. Současně ale stále tlačím na toto řešení.

### **Propojení Evropská-Na Krutci-Horoměřická**

- Navrhované řešení bych v tomto případě rozšířil o zákaz průjezdu ulicemi Na Krutci mezi Horoměřickou a Na Křídle. Jedná se o nežádoucí tranzitní objízdnu trasu se velkými negativními dopady na místní obyvatele, [která je předmětem tvrdé kritiky](#). Tím by se vše zjednodušilo.

### **Spojení Dědina-Divoká Šárka**

- S nutností řešit přístupy z Dědiny do Šárky souhlasím.
- Velký otazník vidím v nesmyslné zástavbě navrhované mezi Evropskou a Šárkou, se kterým naopak zásadně nesouhlasím.

### **Revitalizace povrchu cesty podél Šáreckého potoka**

- Přimlouvám se za minimální úpravy povrchu pro případ silných dešťů s minimálními dopady na okolí.
- Jde o krátký úsek, který je překonatelný a nepředstavuje žádnou velkou překážku.
- Navíc nejde o jedinou část bez živичného povrchu. Bez živice je podstatně delší úsek [směrem](#) po proudu. Část cesty mezi Vízerkou a Jenerálkou je teď poškozená nákladními auty ke stavbě na Vízerce. V dané oblasti [stavební činnost](#) nepochopitelného rozsahu. Povoleno?! [Černá stavba?!](#)

### **Bezmotorová promenáda Pod Kaštany**

- Určitě dobrý nápad, ale jsem skeptický k jeho průchodnosti. V celém seznamu akcí, bych ho neviděl jako prioritní. Ale třeba se mýlím.

### **Napojení na stanici metra Nemocnice Motol**

- Navrhované řešení nepočítá s Břevnovskou radiálou, která doufám nebude. [Všechny ulice vedoucí z Vypichu do centra jsou jednopruhové. Jaký smysl má potom radiála a rozšíření Karlovarské. Vypich se stal po úpravách Ladronky pro chodce a cyklisty překonatelnou bariérou. Navrhované dopravní řešení to zabije.](#)
- [Vedle napojení na stanici Motol bych ještě zdůraznil trasu do Prahy 5 z ul. U Boroviček \(Řetězokovářů\) přes Aktivní lesopark Řepy \(velmi zajímavé\) do ulice Ke Koh-i-nooru. Tam se napojuje na trasu ŘE-HL. Na](#)

druhé straně motolského údolí vede sice zástavbou, ale je to celkem příjemná trasa s propojením na Řeporyje a Prokopské údolí. Tato trasa je Břevnovskou radiálou silně ohrožena.

#### CO NAVRHUDI DOPLNIT

Níže uvedené akce doporučuji do Generelu doplnit. Považuji je z hlediska priority za důležité.

- Řešení cyklotrasy A1 mezi Sedlcem a Roztoky.
  - o Od Sedlce je trasa vedena po silnici 242 (Roztocká), která je velmi frekventovaná. Nejužší a nejnebezpečnější část spadá podle Metropolitního plánu ještě do Prahy 6.
  - o Nutnost oddělit cyklisty od aut je tady mimořádně důležitá. [Pokud to není možné, pak trasu pro cyklisty vést objíždkou přes Starý Suchdol popsany v obecných připomínkách.](#)
- Spojení parku Maxe van der Stoela s Ladronkou přes Dlabačov
  - o Je zmíněno v textové části, ale akce chybí.
  - o Považuji za důležité. Aktuální stav je nejhorší mezi ulicemi Parlářovou a Chodeckou. Pro cyklisty obtížně průjezdné, s dětmi tak vést kolo.
- Řešení uzlu Jenerálka pro cyklisty
  - o Křížení stezek s Horoměřickou je problematické a nepřehledné
  - o Trasy 0078 a A163 vést od Zlatnice souběžně s A117 a pak po červené značce na Horoměřickou (K Trníčku). Křížení s Horoměřickou je v tomto místě v rámci možností přehledné. A163 pokračuje po červené značce a 0078 se vrátí na původní trasu. V případě zprovoznění staré silnice by se mohla 0078 přesunout na ní. Trasy po V Šáreckém údolí mezi Zlatnicí a Horoměřickou zrušit kvůli výjezdu na Horoměřickou.
  - o V té souvislosti by bylo dobré rozšířit krátký úsek podél potoka mezi Pod Habrovkou a Nad Dubovým mlýnem. Stezka je asfaltová, ale velmi úzká a silně zvlněná kořeny stromů.
  - o Trasa A17 mezi Horoměřickou a retenční nádrží Nebušice vyžaduje zpevnění povrchu přírodními materiály. I při mírném dešti se mění v bláto a je velmi obtížně průjezdná.
  - o S Jenerálkou souvisí i trasa 0077 mezi ulicemi Na Pučálce a Truhlářskou, která vede po Horoměřické. Z hlediska bezpečnosti nic moc. Upravit pro cyklisty pěšinu po zelené značce by mohlo být řešení. [Jinak se totiž jedná o trasu, která z Hanspaulky prakticky až na Okoř vynechává frekventované silnice.](#)
- Propojení Divoké Šárky a Veveslavína
  - o Jde o propojení trasy A33 od výjezdu ze Šárky s trasou 201 na křižovatce Pod Petřinami a Pod Okrajem
  - o Trasa může vést ulicemi Přední a U kolejí k přejezdu do ulice Krajní. V opačném směru ulicí Za Vokovickou vozovnou na Evropskou. Z ulice Krajní dále Nardenskou na hráz Libockého rybníka, podjet pod železnici a pokračovat mezi zahrádkami do ulice Pod Petřinami.
  - o Jde o trasu, která je běžně využívána, takže stačí vyznačit. [Lze se na ní snadno napojit i z Veveslavína, z Kladenské, z Petřin i ze Střešovic. A v Liboci se dá odbočit na Starou Ruzyni nebo do obory Hvězda. Mohla by být součástí A16 do doby vyřešení Buštěhradské dráhy.](#)

18.3.2018

Pavel Charvát