



## Bariéry a prostupnost území

Prostupnost území, zejména volné krajiny, pro chůzi či jízdu na kole, se výrazně zhoršuje: dílčí zásahy a úpravy zlepšující prostupnost území pěšky a na kole sotva kompenzují vznik nových umělých a zpravidla zcela zbytečných bariér.

V rámci řešeného území má zcela zásadní vliv na vznik bariér bezmotorové dopravy:

- necitlivý způsob výstavby velké dopravní infrastruktury, ignorující chůzi a jízdu na kole;
- nevhodný extenzivní suburbanizační rozvoj přetěžující dříve klidné komunikace;
- nevhodná parcelace nové obytné i produkční extenzivní výstavby na úkor volné krajiny.





## Konkrétní příklady dopravních staveb a řešení jejich (bez)bariérovosti:

### Letiště Václava Havla:

- bezkonkurenčně největší plošná bariéra v Praze a její aglomeraci, resp. Středočeském kraji (*jedinou potenciální „konkurencí“ je vojenský újezd Brdy, který se však výrazně redukuje*);
  - bariérovost je umocněna umístěním těsně přimknutých dálnic D6 a D7 k areálu Letiště;
  - velikost bariéry je až cca 5,5 km, resp. 6,3 km;
  - současná nejkratší trasa „okruhu kolem Letiště Václava Havla“ pěšky nebo na jízdním kole je minimálně přes 21 km, navíc zpravidla ve zcela nevyhovujících podmínkách;
- v posledních cca 7 letech snaha vedení Letiště souvisle zprostitnit okolí Letiště pro veřejnost – zpracována studie „bezmotorového okruhu“ kolem areálu, tvořeného především účelovými komunikacemi, navazující dílčí kroky (výkupy, výstavba úseků v etapizaci atd.);
- potenciálně riziková je dostavba paralelní dráhy bez odpovídajícího zajištění propojení oblasti Terminálů Jih a Sever pro chůzi a jízdu na kole, též s ohledem na rozvoj území;
- celý bezmotorový okruh kolem Letiště by měl být v cílovém stavu po zpevněném povrchu šířky min. cca 3,0 m ve chráněném standardu, tj. prakticky bez přímého kontaktu s běžným automobilovým provozem, a přednostně jako součást systému zelených propojení (nejen pro dopravní využití, ale i pro rekreaci a odpočinek);
- ve vybraných úsecích by mělo být možné užití více koridorů s ohledem na příměstskou trasu, resp. odlišné požadavky pro dopravní a rekreační provoz (zejména oblast u terminálů a ovlivněná provozem paralelní dráhy);
- vybraná dopravní propojení (především Dlouhá Míle – Terminál Jih – Terminál Sever – Kněžves, resp. Přední Kopanina) by měla být optimálně udržována v maximálním standardu nepřetržitě (24/7/365), protože za ně v širším území neexistuje jiná adekvátní náhrada (alternativní komunikace vylučují bezmotorový provoz), ostatní úseky mohou být s ohledem na jejich trasování a užití udržovány přiměřeně;
- klíčové je zajištění přístupových tras a propojení z navazujícího území vně i uvnitř okruhu.



### Dálnice D7 (dříve rychlostní silnice R7) + Lipská:

- výstavba v 70. letech 20. století (jedna z prvních rychlostních silnic v Čechách), úsek Lipské ulice je ještě o více než 2 dekády starší;
- úplná ignorace pěší a cyklistické dopravy – zprůchycení historické silnice na Slaný i cestní síť (zejména přímé trasy mezi obcemi, často v údolí) zcela bez náhrady;
- z hlediska dnešních požadavků velmi nenormové mimoúrovňové křižovatky (MÚK), s ohledem na plánované silniční propojení dálnic D7 a D8 pravděpodobně zaniknou;
- v rámci řešeného území klíčové zajistit souběžnou prostupnost mezi koridorem dálnice D7 a areálem Letiště Václava Havla (Dlouhá Míle – Terminál Jih – Terminál Sever – Kněževes, místy i ve velmi těsném souběhu), dále již zůstal úsek staré silnice (až k Lidickému potoce).

### MÚK Aviatická:

- původní podoba nevyhovující i z hlediska automobilového provozu; ve druhé polovině „nultých“ let 21. století vybudována přeložka silnice na Tuchoměřice a stará silnice na Přední Kopaninu pro motorový provoz uzavřena;
- připravovaný projekt zcela nové MÚK původně zcela ignoroval pěší a cyklistickou dopravu a její výstavbou by tak byla definitivně znemožněno bezmotorové propojení mezi Přední Kopaninou a Letištěm Václava Havla (a v případě následného vybudování paralelní dráhy by se dle tehdejšího pojetí projektů nedalo pěšky ani na kole k Letišti vůbec dostat);
- po mnoha jednáních s ŘSD (investor) a projektantem (Pragorprojekt) bylo nalezeno kompromisní řešení, které do provozně-prostorově definované koncepce MÚK doplnilo stezky pro chodce a cyklisty tak, že došlo k bezmotorovému propojení všech čtyř poptávaných směrů (obdobně jako u automobilové dopravy);
- v roce 2016 však bylo vybudováno řešení MÚK se dvěma okružními křižovatkami (jako „střednědobé provizorium“), které sice odstranilo zásadní problémy z hlediska automobilové dopravy, ale opět zcela ignorovalo pěší a cyklistický pohyb a bezmotorovou prostupnost zhoršilo, přestože v rámci záměru za srovnatelných prostředků mohla být rovnou zajištěna.



## Dálnice D6 (dříve rychlostní silnice R6):

- v rámci řešeného území byla vybudována v polovině „nultých“ let 21. století a pomohla převést dálkovou tranzitní dopravu z historické silnice vedené středem obcí;
- řešení dálnice opět prakticky zcela ignoruje pěší a cyklistický pohyb a zásadně zhoršilo prostupnost spádového území zpřetiňáním historických, po staletí fungujících vazeb;
- došlo k přerušení historické cesty mezi Hostivicemi (hřbitovem) a Ruzyní (Dědina):
  - jedinou úpravou–připraveností je chodník na východní straně mostu u nové MÚK bez jakýchkoli návazností;
  - dodatečné doplnění bezmotorové komunikace na území Hostivic bude mnohem komplikovanější a nákladnější než při jejím vytvoření v rámci původního projektu a stavby);
  - na území Prahy lidé vyšlapali pěšinu mezi přerušením staré cesty a mostem a opakovaně vytvářeli díru v plotě do doby, než byl doplněn nový druhý plot a legálně umožněn aspoň nouzový vstup mezi severním oplocením dálnice D6 a areálu Letiště Václava Havla;
- došlo k úplnému přerušení historické silnice v přímé stopě spojující Jeneč a Hostouň, resp. Dobrovíz (Lidická – Jenečská, resp. K Amazonu):
  - v rámci nové komunikace nebyla vůbec řešena pěší ani cyklistická prostupnost, zároveň nedošlo k zachování propojení staré silnice (bez motorového provozu) pomocí nové lávky přes dálnici D6 v původní přímé a niveletně příznivé stopě (dálnice v zářezu);
  - nová komunikace je v rámci MÚK s D6 i nového podjezdu pod železničními tratěmi relativně úzká (bez krajnic a sevřená mezi svodidly) a založení mostů znemožňuje jakékoliv rozšíření, zároveň je sem zatažen intenzivní kamionový provoz (Průmyslová v Jenči, Amazon v Dobrovízi, zóna v Pavlově atd.);
  - chůze je v rámci komunikace fakticky zcela znemožněna, průjezd na kole je možný jen pro zkušené cyklisty za předpokladu rychlé jízdy;
  - v srpnu 2012 zde již došlo k nehodě s úmrtím cyklisty, viníkem byl řidič motorového vozidla (*v evidenci PČR je v mapě místo mylně zaneseno na starou silnici*);
  - v roce 2016 byla provizorně vytvořen zpevněný chodník od ulice Lidická na starou polní cestu (kde nově dojde k napojení silnice K Amazonu na okružní křižovatku u MÚK):
    - propojení je oficiálně označeno jako stezka pro chodce a cyklisty, v oblasti mostu přes dálnici D6 je využitý nouzový chodník šířky cca 1,30 m mezi rubem svodidel a zábradlím s příkazem „Cyklisto, ved’ kolo“;
    - toto opatření je nutné vnímat jako dočasné provizorium v kontextu dosavadního vývoje, ale samo o sobě je spíše parodií na plnohodnotnou bezmotorovou infrastrukturu v rámci rozvoje území a (automobilového) komunikačního systému;
  - žádoucí je zahájit přípravu na vybudování nové lehké lávky v ose původní staré silnice, po jejím zprovoznění má zůstat stávající chodník a nouzový chodník jen jako doplňková pěší alternativa pro některé okrajové vazby.



### K Amazonu – dokončení napojení na okružní křižovatku:

- v rámci dostavby nové komunikace, která propojí stávající silnici K Amazonu na okružní křižovatku v severní části MÚK s dálnicí D6, se s největší pravděpodobností opět nijak nepočítá se zohledněním pěší a cyklistické dopravy;
- klíčové je zajištění bezpečné možnosti překonat novou silnici mezi dvěma úseky staré severojižní silnice (Jeneč – Hostouň), tj. s krátkým souběhem účelové komunikace či stezky pro chodce a cyklisty a následným kolmým překonáním vozovky hlavní komunikace, pravděpodobně úrovně a optimálně s možností rozfázovat pohyb (vyčkávací prostor mezi oběma směry jízdy);
- silnice severním směrem musí být okamžikem zprovoznění přeložky fyzicky uzavřena pro motorový provoz obdobně jako jižním směrem, nesmí sloužit jako parkoviště kamionů.



## Pražský okruh – dálnice D0 (SOKP) / stávající:

- stávající úsek Pražského okruhu propojující dálnici D5 a D7 (resp. Lipskou) byl zprovozněn na počátku 21. století a výrazně odlehčil zástavbě v oblasti Řep a Ruzyně;
- některá pěší a cyklistická propojení se podařilo vyřešit velmi obstojně (zejména v oblasti Zličína a Sobína) nebo dostatečně (v okolí Výzkumného ústavu);
- velmi nevhodně řešena je MÚK Evropská – K Letišti:
  - návrh řešil pouze technokratickým způsobem pěší dopravu, cyklistickou dopravu ignoroval (dodatečně byla o cca 10 let později doplněna cyklotrasa, po opravách povrchu s následnými alibistickými příkazy k sesednutí a vedení jízdního kola);
  - zcela vadná je základní koncepce MÚK z hlediska veřejných prostranství, kdy celé propojení ulic Evropská, Drnovská a K Letišti ani přístup do Divoké Šárky nejsou řešeny v souladu s městotvornými principy jako součást města, ale pouze utilitárně jako automobilové komunikace v extravilánu bez ctění urbanistické logiky prostoru;
  - pěšky je tedy nutné chodit se ztraceným spádem schodišti či rampami po delší trase sociálně velmi nepřívětivým prostředím, na kole je možné sice projet společně s automobilovým provozem, ale bez jakýchkoli adekvátních opatření;
  - výhledově, např. v souvislosti s výstavbou terminálu VD u plánované stanice Dlouhá Míle, by bylo provést humanizující úpravy celého prostranství;
- zcela nevhodně je řešena MÚK s dálnicí D6, resp. Karlovarská – Na Hůrce:
  - byla zcela ignorována pěší i cyklistická doprava a veškeré dosavadní vazby zpřetrhány nebo zcela nevhodně transformovány a chybějící poptávané vazby nebyly doplněny;
  - byla zcela ignorována Poutní cesta do Hájků, která skrz území MÚK po staletí prochází;
  - byla zcela ignorována potřeba zachování a dotvoření vzájemného bezmotorového propojení cest od Hostivic (Peterkova Mlýna), zástavby Řep (od ulice K Mostku), retenční nádrže Jiviny i koridoru Karlovarské;
  - pro jízdu na kole je velmi nevhodný závlek ve směru do Prahy, který se ztraceným spádem a v neintuitivní stopě více než 2x prodlužuje trasu oproti opačnému směru;
  - v následujících letech je zejména žádoucí dodatečně zajistit ucelené propojení chráněné bezmotorové cestní (komunikační) sítě, a to pro dopravní i rekreační využití.



## Pražský okruh – dálnice D0 (SOKP)

### / výhled (stavba 518 a 519 / Ruzyně – Suchdol – Březiněves):

- projekt nemá dosud ani EIA, časový harmonogram této varianty trasování PO je nejistý;
- v rámci dosavadní projektové přípravy byl na základě konzultací se zástupci KCD (Komise pro cyklistickou dopravu Rady hl. m. Prahy) cca v roce 2010 částečně upravován (obdobně a spolu s MÚK Aviatická) tak, aby byly zachovány klíčové příčné bezmotorové vazby přes dálnici zejména v oblasti nové MÚK s dálnicí D7 a v místě křížení stávajících cest a silnic;
- pro další vývoj projektu je žádoucí na tyto konzultace navázat a zajistit, aby v případě volby a realizace této trasy Pražského okruhu vznikly:
  - příčná mimoúrovňová křížení plnohodnotně propojující všechny stávající polní cesty a bezmotorové komunikace;
  - všechny silniční MÚK a křížení plnohodnotně zohledňující pěší i cyklistickou dopravu;
  - souvislá bezmotorová prostupnost území v souběhu s dálnicí v širším koridoru Pražského okruhu, zejména propojováním nově navrhovaných účelových komunikací a cest (vytvářených především pro zajištění zpřístupnění pozemků);
  - plnohodnotné komfortní propojení obou břehů Vltavy v rámci nového přemostění i jeho předpolí, a to v adekvátním standardu a s napojením širšího území (až po Březiněves).



## Nové silniční propojení dálnic D7 a D8:

- tato prověřovaná silnice II. třídy v parametrech silnice I. třídy s mimoúrovňovými křižovatkami může z hlediska automobilového provozu výrazně odlehčit řadě přetížených historických silnic, nesmí však vytvářet nové bariéry pro chůzi a jízdu na kole;
- klíčové je zachování stávajících samostatných bezmotorových a klidných propojení, v rámci řešeného území především tří konkrétních vazeb:
  - v km 0,7 – navrhována přeložka, vhodní dílčí modifikace (viz dále)
  - v km 1,2 – žádoucí je propojení zachovat, nikoliv bez náhrady zrušit:
    - klíčové je především pro přímé (zejména pěší) propojení Černoviček a Pazderny s oblastí železniční zastávky Tuchoměřice;
    - prodloužení chůze není o cca 600 m, ale min. o 800 m, což je cca 10 minut chůze navíc a prakticky dvojnásobné prodloužení celé trasy;
    - mimoúrovňové křížení lez řešit pouze pomocí lehké lávky (s niveletou cca 5,0 m), nikoliv nákladný přemostěním (s niveletou cca 6,5 m);
    - na železniční trati dnes sice není pravidelný provoz osobní dopavy (jen sezónní cyklohráček), ale to je stav velmi přechodný a v následujících letech lze naopak očekávat rozvoj osobní dopavy (i s ohledem na rozvoj produkčních zón apod.);
  - v km 2,2 – navrhováno komfortní přímé zachování pěší a cyklistické trasy ve stopě dnešní cesty (se zajížd'kou pouze pro zemědělskou techniku), žádoucí je zachovat min. světlou výšku 2,50 m a šířku cca 4,00 m (3,0 + 2x 0,5 m) a maximálně zkrátit délku úseku podchodu, resp. podjezdu;
- klíčové je dále plnohodnotné řešení nových komunikací pro všechny uživatele, zejména v rámci křižovatek a s ohledem na rozvoj území, v rámci řešeného území především:
  - nová MÚK s dálnicí D7 v km 4 – souvislé stezky pro chodce a cyklisty propojující stávající i nové komunikace a cesty (naznačená podoba může být odlišná dle podrobnějšího prověření, ale návrhové propojení i přímé vazby je nutné zajistit);
  - propojení na silnici u Nových Středokluk (včetně) – v rámci vozovky zpevněné krajnice, vedle stezka nebo účelová komunikace (souběh může být přiměřeně volný a částečně využívat historickou cestu);
  - propojení na silnici u stávající (rušené) MÚK D7 v km 3 – v rámci vozovky zpevněné krajnice, v těsném souběhu stezka pro chodce (s možným cyklistickým provozem);
  - samotné silniční propojení má umožňovat jízdu na kole na zpevněné krajnici (bez dalších zvláštních opatření), která zde s ohledem na vztahy a vazby v území bude pravděpodobně jen doplňková (např. oproti jiným úsekům mimo řešené území!).





## Modernizace trati Praha-Ruzyně – Kladno

- ve stávající historické jednokolejné podobě a parametrech nepředstavuje železniční trať samo o sobě významnou nepřekonatelnou bariéru (s výjimkou nedávných lokálních mimoúrovňových zásahů, viz např. Jeneč / podjezd Průmyslová – MÚK s dálnicí D6);
- v rámci zdvoukolejnění, zvýšení provozní rychlosti a vzniku mimoúrovňových křížení však dosavadní projekt modernizace trati navrhuje na některých místech výrazná zhoršení prostupnosti území, kterým je žádoucí předejít a zachovat alespoň dosavadní standard prostupnosti území, případně jej naopak zlepšit;
- z hlediska příčných vazeb a křížení železniční trati:
  - zcela klíčové je zajištění křížení železniční trati a přímého bezbariérového pěšího a cyklistického propojení v ulici Lidická (při západním podchodu nové stanice Jeneč):
    - dosavadní návrh zcela ignoruje cyklistickou trasu a pěší vazbu řeší čistě utilitárně ve vztahu k přístupu na navrhované ostrovní nástupiště železniční stanice, nikoliv ve smyslu prostupnosti území a nezávisle fungující vazby ve veřejném prostoru;
    - jediná alternativa se stávajícím podjezdem trati je kromě násobného prodloužení trasy zcela nevhodná díky předchozímu ignorování bezmotorové dopravy při budování dálnice D6 a návazností (viz výše), nutnost vedení jízdního kola podchodem železniční stanice je s ohledem na několika kilometrovou bariéru dopravních staveb v okolí zcela neakceptovatelná;
    - podchod, resp. podjezd musí mít světlou výšku min. 2,5 m a světlou šířku umožňující bezproblémový průjezd na jízdním kole a průchod pěšky (samostatně cca 4,0 m, nutné prověřit další rozšíření či související úpravy, např. přerozdělení prostupu, v souvislosti s požadavkem na přístup k ostrovnímu nástupišti);
    - bezbariérové rampy pro chůzi i jízdu na kole mají být umístěny v ulici Lidická při zachování přímého směrového vedení ve vazbě staré silnice (nežádoucí je směrové vychýlení mimo historický uliční koridor, nepřípustné pak prudké zalamování apod.), napojení schodišti pak ze strany v přímé vazbě k parkovištím, autobusu atd.;
    - velmi žádoucí je koncepční přepracování celého nově navrhovaného veřejného prostranství, viz též souběžnou drážní stezku;
  - velmi důležité je zachování pěšího a cyklistického propojení Jiráskova – Nádražní (Hostivice – Ruzyně) cca v historické stopě:
    - návrh tuto vazbu zcela ignoruje a bez náhrady přetíná, přitom alternativní trasy jsou výrazně delší, méně komfortní a neintuitivní, což je neakceptovatelné:
      - pěší trasa přes nový podchod ve stanici se prodlužuje o cca 0,5 – 1,0 km;
      - cyklistická trasa (nebo pěší mimo prostor železniční stanice) až o cca 1,5 km (za předpokladu dobudování nové komunikace severně podél trati);
    - nezbytné je zajistit křížení pro chůzi i jízdu na kole v odpovídajících parametrech, žádoucí je prověřit řešení mimoúrovňové i úrovňové (pozn.: od Jenče dále na Kladno je většina křížení komunikací i cest úrovňová s automatickým zabezpečením);



- v rámci návazností je žádoucí zajistit realizaci nebo alespoň připravenost pro bezmotorové napojení do ulice Okružní a bezkolizně vedenou stezku pro chodce a cyklisty mezi křížením (resp. stanicí) a vozovkou ulice Nádražní (zaslepený úsek ke hřbitovu) tak, aby pro chůzi či jízdu na kole nebylo nutné užít vozovku nově budované komunikace mezi okružní křižovatkou MÚK dálnice D6 a novým P+R;
- z hlediska souběžných vazeb s železniční tratí:
  - je žádoucí usilovat o souvislé chráněné, resp. klidné pěší a cyklistické propojení souběžně s železniční tratí v celé její délce mezi stanicemi Praha–Bubny a Kladno, s ohledem na prověřování v rámci navazujících území je to reálné (kombinací úseků s využitím původního drážního tělesa nebo těsném i volnějším souběhu);
  - velmi vhodný a potřebný je vznik drážní promenády (stezky) na rušené železniční trati Praha – Kladno na území obce Jeneč s přesahem do Hostivic:
    - stávající návrh modernizace počítá pouze s opuštěním drážního tělesa bez jeho dalšího využití, resp. v návaznosti na novou stanicí Jeneč jej nevhodně využívá navrženými úpravami komunikací a parkovišť bez odpovídajícího řešení bezmotorové infrastruktury a koncepce veřejného prostranství, ze tří mostů dva využívá pro novou komunikaci a pěší a cyklistickou dopravu neřeší (resp. namísto automatického vytvoření stezky je pouze vyobrazena možnost doplnění chodníku, avšak za cenu víceprací s ohledem na řešení odvodnění komunikace apod.);
    - využití opuštěného drážního tělesa pro vybudování zpevněného povrchu stezky výrazně zlepšit prostupnost území, která je s ohledem na navazující soukromé uzavřené areály dnes velmi problematická;
    - veřejná prostranství v návaznosti na stanicí Jeneč je nutné již v návrhu transformovat tak, aby do nich byla bezmotorová doprava plnohodnotně zakomponována a podle kontextu v rámci logických celků řešena buď jako nedílná součást záměru (zejména není akceptovatelné navrhovat novou obslužnou místní komunikaci s řešením pouze pro provoz vozidel, bez odpovídajících úprav pro chůzi atd.), resp. jako samostatné koordinované akce (jiného či stejného investora, zejména stezka v samostatné trase);
    - vhodné prověřit možnosti koordinace záměru a zřízení veřejné účelové bezmotorové komunikace souběžně s železniční tratí dále západním směrem (Jeneč – Pavlov) tam, kde již modernizovaná trať neopouští své historické těleso (např. s ohledem na způsob řešení staveništní dopravy, majetkoprávních vztahů apod.)
  - pěší a cyklistické propojení severně podél modernizované trati na území hl. m. Prahy mezi katastrem Hostivic a novou železniční stanicí Ruzyně:
    - forma stezky nebo účelové komunikace nebo jejich kombinace;
    - klíčové je zajištění prostupu pod dálnicí D6 v rámci stávajícího přemostění



## Nová železniční trať Praha-Ruzyně – Letiště Václava Havla

- významná stavba, která zajistí kolejové propojení na Letiště, ve svém zcela novém trasování na několika místech ovlivňuje podmínky pro prostupnost území;
- klíčové je zajištění souběhu i bezpečného a přímého mimoúrovňového křížení vybraných významných chráněných bezmotorových propojení;
- v návaznosti na modernizaci trati na Kladno (zejména v rámci rozpletu modernizované a nové trati) je žádoucí zajištění, resp. zachování co nejpřímějšího pěšího a cyklistického prostupu mezi retenční nádrží Jiviny a cestou kolem Letiště Václava Havla (dnes polní cesta s nezabezpečeným železničním přejezdem), resp. souběžné trasy Ruzyně – Hostivice (optimálně s částečným využitím opouštěného drážního tělesa);
- další podněty (např. oblast nové stanice Dlouhá Míle apod.) jsou též ve studii „Dopravně-urbanistická analýza trasy příměstské železnice Praha – Letiště Václava Havla – Kladno vedené Prahou 6 a 7“ (objednatel MČ Praha 6 a 7, zhotovitel ateliér Alej, květen 2015), nebo v rámci Generelu pěší a cyklistické dopravy na území MČ Praha 6 (objednatel MČ Praha 6, zhotovitel Ing. arch. Tomáš Cach, 2016).



## Vybrané trasy a propojení (všechna omezeně funkční či nefunkční kvůli bariérám)

### Dálková cyklistická propojení:

- **dálková „cykloturistická“ trasa EuroVelo 7**
  - součást evropské mezinárodní sítě EuroVelo
  - souběžné vedení cyklotrasy KČT č. 7 a cyklotrasy „Vltavská“
  - přednostně kontinuální vedení na pravém (východním) břehu Vltavy v celé délce
  - střednědobá provizorní přeložka trasy přes Klecany a Vodochody do doby vyřešení úseku Řež (lávka k žel. zastávce) – Na Dole (přívoz Máslovice – Libčičce nad Vltavou)
- **dálková „silniční“ – alternativní průjezdy k dálnicím (zejména pro silniční kola)**
  - D 6: Praha (Karlovarská) – Nové Strašecí – Karlovy Vary
  - D 7: Praha (Evropská) – Slaný – Louny – Chomutov
  - D 8: Praha (Ústecká) – Veltrusy – Lovosice – Ústí nad Labem

### Nadmístní významná pěší a cyklistická propojení:

- **Poutní cesta do Hájků**
  - turistické propojení mezi Strahovským klášterem (oblastí Malovanky) a Hájkem
  - nutné odstranění kritických bariér, zejména prostup MÚK PO a D6: do té doby není ani možné souvislé vyznačení orientačního značení v terénu
  - postupné zlepšování stávajících úseků i vybudování nových s přeložkou trasy
- **cesty z Prahy na Okoř**
  - zlepšovat možnosti komfortního propojení bez kontaktu s automobilovou dopravou
    - z Divoké Šárky zejména: Purkrabský háj – Přední Kopanina – Tuchoměřice
    - z oblasti Nebušic a Jenerálky: Na Mlýnici – Svatá Juliána – Tuchoměřice
    - a dále pak Tuchoměřice – Malé Čičovice – Okoř
  - pouze pro jízdu na kole zlepšovat podmínky i na přímější trase Jenerálka – Horoměřice – Státnice – Lichoceves – Okoř