

Generel dopravy Prahy 5: shrnutí připomínek

Hlavní vadou návrhu generelu je výrazně vyšší uvažovaný dopravní výkon automobilové dopravy pro rok 2030 (nárůst 7 % oproti r. 2015), než jaký uvažují strategické dokumenty města soustřeďující se na dopravu. Hlavní dopravně koncepční a strategický dokument „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ (dále jen PUMP nebo dopravní koncepce) zavazuje snížit v centru automobilovou dopravu o 12 % a jinde prakticky stagnace, klimatický plán má jako závazek dokonce 15% pokles oproti roku 2010. Přitom **jde o zásadní požadavky, které sníží kongesce a zlepší plynulost dopravy jak pro veřejnou dopravu, tak pro auta** uvnitř centrálního kordonu (Smíchov) **a přirozeně ovlivní pozitivně i přilehlé rezidenční oblasti**, ve kterých poklesne tranzitní doprava na místních komunikacích. Metodicky chybný je také výpočet deficitu rezidenčního parkování na základě celopražského koeficientu automobilizace bez ohledu na místní specifika. **Zásadní vady je třeba odstranit a generel přepracovat.**

1 Opatření v dopravní koncepci je proto třeba navrhnout s ohledem na různé scénáře vývoje dopravního výkonu AD. Jmenovitě je třeba zahrnout:

- pokles intenzit AD dle PUMP, případně pokles intenzit AD o 15 % dle klimatické strategie,
- snížení tranzitní dopravy přes historické centrum (změna přepravních proudů) a část Smíchova uvnitř centrálního kordonu, který je vymezen zhruba Petřínem a tunelem Mrázovka,

2 Výpočet deficitů parkování je třeba vztahovat k Pražským stavebním předpisům a ke zmapování celkového parkování (garáže+parkovací stání) a obytné plochy, nikoliv ke stupni automobilizace.

Další připomínky a návrhy heslovitě:

- Doplnit doporučené termíny přípravy a realizace železničního diametru. Hlavní prioritou dopravy v Praze je rozvoj kolejové dopravy, železniční diametr má být na prvním místě je třeba jej maximálně urychlit, úloha hl.m. Prahy, včetně Prahy 5 je klíčová. **Toto je zásadní připomínka.**
- Doplnit požadavek na posouzení okružní linky metra.
- Doplnit návrhy na prověření tramvaje nebo parciálního trolejbusu v trasách Plzeňská - Velká Ohrada (PUMP) a Jinonice - Nové Butovice (v koridoru ul. Radlické).
- Doplnit návrh na prověření spojení pro veřejnou dopravu v koridoru Barrandov / Holyně - Jihozápadní Město.
- Doplnit vytipování autobusových linek vhodných k převedení na trolejbusy. **Zásadní připomínka.**
- Upozornit na přetížení MÚK na Barrandovském mostě v případě realizace Radlické radiály a navrhnout řešení. **Toto je zásadní připomínka.**
- Odstranit úvahy o zobousměrnění ulice Na Pomezí pro AD. Stávající, kompromisní návrh vznikl po důkladných a dlouhodobých jednáních zodpovědných orgánů s odborníky i občany. Obousměrný zde bude pouze kyvadlový provoz MHD. **Zásadní připomínka.**
- Navrhnout vedení autobusových, resp. trolejbusových linek v oblasti Kavalírky
- Vyřadit návrh na zmimoúrovňení křižovatek na barrandovské spojení.
- Analýzu problémových míst cyklo doplnit o vybrané problémy z databáze Cyklisté sobě a opatření požadované ODO MHMP.
- Plán cyklo a pěší dopracovat do větší míry podrobnosti, obvyklé pro generely cyklodopravy.

- V křižovatce Plzeňská x Musílkova doplnit přejezd pro cyklisty umožňující průjezd z ulice Nad Zámečnicí do Musílkovy.
- V křižovatce Na Václavce x Peroutkova upřednostňujeme návrh 1 (bez okružní křižovatky)
- Formulovat požadavek na chráněné řešení cyklo v koridoru Plzeňské a Radlické ulice.
- Plán cyklo doplnit o návrhy cykloobousměrek a legalizací mimo navržené cyklotrasy.
- Zklidnit ulice Plzeňská a Vrchlického před realizací Radlické radiály. **Zásadní připomínka.**
- S ohledem na platné závazky poklesu AD uvnitř centrálního kordonu (Smíchov) zrušit dočasně zřízený, tzv. Malý Smíchovský okruh.
- V parkovacím domě označovaném v generelu jako „P+R Smíchovské nádraží“ vyhradit 500 míst rezidentům. **Zásadní připomínka.**

Podrobnější podklad pro formulaci připomínky

Komentář a připomínky k analytické části

Kap. 4.6 - predikce růstu dopravního výkonu (s. 56)

(...) V horizontu výpočtů dopravního modelu je uvažováno na silniční síti s realizací Radlické radiály, Břevnovské radiály a dokončením obou okruhů MO i PO. Z pohledu veřejné dopravy je v dopravním modelu uvažován zejména Dvorecký most a prodloužení TT do Holyně. Po realizaci těchto zásadních staveb, i dalších dílčích opatření může dojít ve vzdáleném výhledu (2050) ke snížení dopravního výkonu v automobilové dopravě na území MČ přibližně na hodnoty z roku 2008. Do roku 2030 je však předpokládán růst výkonu přibližně o 7 % oproti stávajícím hodnotám.(...)

Tyto předpoklady působí nelogicky a jsou v přímém rozporu s nadřazenými dopravními koncepčními a strategickými dokumenty.

- Dopravní koncepce (PUMP) předpokládá do roku 2030 pokles podílu AD (viz níže)
- Opět se výhledový pokles dopravního výkonu podmiňuje realizací staveb, které dopravní výkon zvýší, tj. zaměňování příčiny a následku.
- Do roku 2030 nebude Břevnovská radiála, ani SOKP. Pravděpodobnější je nárůst dopravního výkonu skokově po realizaci jednotlivých dopravních staveb, indukovaný těmito realizacemi, a vzhledem k horizontu některých staveb kolem roku 2040 také s mnohem delším náběhem, bez předpokládaného poklesu, nedojde-li na regulaci dopravy (snížení tranzitní dopravy v centru, parkování), které lze ovšem provést nezávisle na realizaci kapacitních staveb pro AD, protože jejich cílem je *snížit* dopravní výkon AD a tomu nové kapacitní komunikace svým indukčním potenciálem naopak brání.
- Další rozpor ve výhledových intenzitách spočívá v tom, že klimatický plán 2030 předpokládá naopak snížení dopravního výkonu AD v roce 2030 o 15% oproti stavu 2010.

Cíle v PUMP, se kterými je predikce návrhu generelu v rozporu (změny 2030 vs. 2017):

- Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce se zvýší ze 70 % na 73 %. Tj. pokles podílu IAD o 3%, relativně o 10%. Při souběžném nárůstu dopravního výkonu VHD o cca 10% (z predikce v generelu) to znamená, že v absolutní hodnotě by dopravní

výkon AD neměl do roku 2030 vůbec růst ani podle závazků dopravní koncepce, kterým se tento generel zavazuje řídit.

- Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon se sníží z 530 na 464 tisíc denně, tj. o 12.5 % (o jednu osminu). Vzhledem k tomu, že tento závazek platí i pro centrální část Prahy 5, tak to znamená lepší plynulost dopravy a menší kongesce i na uličních komunikacích v navazujících oblastech

Závěr 1

S ohledem na to, že výhledové dopravní výkony jsou evidentně jiné, než jaké koncept generelu předpokládá, z čehož vyplývají jiné nároky na návrh dopravních staveb, je nutné celý generel přepracovat.

Doporučujeme opatření v návrhu generelu posoudit ve třech variantních scénářích co do vývoje dopravního výkonu AD:

- 1. Scénář dle dopravní koncepce (PUMP), kde se do roku 2030 předpokládá víceméně nezvyšování dopravního výkonu AD, a v centrálním kordonu je dokonce závazek snížit AD o osminu.**
- 2. Scénář dle pražské klimatické strategie, kde se do roku 2030 předpokládá snížení dopravního výkonu AD o 15% oproti roku 2010.**
- 3. Již zpracovaný scénář s předpokladem růstu dopravního výkonu AD do roku 2030 o 7 % ponechat jako srovnávací.**

Pro další posuzování automobilové dopravy v návrhu generelu pak předpokládejme, že intenzity AD, které jsou uvažovány jako odůvodnění případných dopravních opatření, mohou být ve skutečnosti o 10 - 25% nižší.

(...) Naopak ve veřejné dopravě je předpokládán růst výkonu ve vzdáleném výhledu přibližně o 20 % oproti stávajícím hodnotám. Na vývoji výkonů se podílí také rozvoj rezidenčních a komerčních ploch v území a jeho vliv na přepravní poptávku.

S tímto se ztotožňujeme.

Též v závěrech s. 183:

Řada identifikovaných problémů je důsledkem neexistence části páteřní komunikační sítě hl. m. Prahy. V západním a jihozápadním segmentu hlavního města se jedná především o dosud nerealizované projekty Radlické radiály a Břevnovské radiály, které jsou pro udržitelnost dopravy na území městské části Praha 5 klíčové. Tyto radiální tahy mají potenciál převzít dopravní zátěž, která v současné době zahrnuje páteřní městské třídy na území Prahy 5, a tím je uvolnit pro budoucí dopravní zklidnění.

Z analýz zátěže je zřejmé, že snížení intenzit dopravy na páteřních městských třídách nebude ani po dobudování kapacitních radiálních komunikací tak významné, aby to bylo vydáváno za důvod pro tyto vysoce nákladné stavby. Předmětné kapacitní dopravní stavby dále umožní další zvyšování dopravního výkonu, což se negativně projeví zvýšením intenzity dopravy ve všech ulicích na komunikační síti. **Takže zatímco provoz na hlavních třídách poněkud poklesne, plošně, tj. v místních ulicích, se intenzita provozu dále zvýší se všemi negativními dopady.**

Řešením je pro vnitřní město daleko spíše snížení dopravní zátěže ve vnitřním městě snížením dopravního výkonu AD, přechodem do alternativ (např. výhledová okružní linka metra), snížením zátěže uličního prostoru parkovacími místy (viz další část týkající se parkování o započtení garážových stání) a případné využití parkovacích míst pro dopravu v pohybu či alternativy AD.

Parkování

Vyhodnocení tzv. “nedostatku parkování” podle počtu obyvatel a stávajícího stupně automobilizace. Nelze dělat takto:

- Není jasná metodika, jak bylo započteno parkování v garážích a mimo pozemní komunikace? Je zcela nesprávné předpokládat, že všechna vozidla mají parkovat na ulici, a co se tam nevejde, je “nedostatek parkování”. Naopak, parkovací místa na vlastním pozemku a v garážích je nutné do analýzy parkování započítávat a počet těchto míst se snažit zvětšovat.
- Bylo použito celopražské číslo koeficientu automobilizace, které dá ve vnitřním městě větší nedostatek, než jaký odpovídá realitě (žijí zde třeba víc lidí, kteří upřednostňují tomu být blíž centru a mít aut méně). Stupeň automobilizace se navíc vztahuje i na nerezidenční vozidla (například služební) a vytváří se tak falešný obrázek katastrofálního nedostatku parkovacích míst. Vhodnější by bylo přepočítat přes koeficienty parkovacích stání v Pražských stavebních předpisech, tzn. začít zmapováním počtu parkovacích míst v garážích, na vlastních pozemcích, na ulicích, jakož i obytné plochy.

Doporučení 2

Analýzu parkování doporučujeme přepracovat a deficit parkování nevztahovat k aktuálnímu stupni automobilizace, ale vztahovat jej k PSP, tedy určovat pro jednotlivé ZSJ na základě počtu obyvatel a koeficientů v Pražských stavebních předpisech.

Autoři návrhu generelu konstatují, že P+R na Smíchově by mělo mít 500 míst+ a nyní je navrženo 1000 celkové kapacity. Z toho lze vyvodit doporučení mít 2/4 pater skutečně pro rezidenty. Velkorysá rezerva parkovacího domu má patřit odstavům autobusů VHD, aby se odstranily zbytečné cesty Prahou 5 na vzdálené odstavy.

Uvažuje se cca 150 míst v nových podzemních garážích na nám. 14. října.

Veřejná doprava

Analýza vhodně konstatuje potřebnost městských železničních tunelů. Mimo “údolí Vltavy” by ale bylo vhodné vhodně shromáždit podněty na zkapacitnění veřejné dopravy a zejména požadavky na zavedení nových směrově zajímavých vazeb, a návrh na jejich posouzení. Otázky k řešení jsou přinejmenším následující:

- Vedení okružní linky metra na území Prahy 5 (Smíchovské nádraží - minout Anděl?)
- Tangenciální spojení Barrandova a Jihozápadního města (lanovka, tramvajová trať, cokoliv - pouze pro veřejnou / veřejnou + bezmotorovou dopravu)

Komentář a připomínky k výkresům stavu

Rizika

- Konstatováno stávající přetížení Barrandovského mostu, není patrně dostatečně reflektováno riziko dalšího zhoršení situace na Barrandovském mostě po zprovoznění Radlické radiály. To by mělo být dopracováno i do textové části. V této souvislosti znovu opakujeme návrh KDU-ČSL z roku 2020 na obchvat sjezdu z Barrandovského mostu na ulici Modřanskou, kterým se zásadně uleví kongescím na BM, a také v ulici K Barrandovu a Radlické už před stavbou Radlické radiály. Podrobný popis návrhu je na stránkách praha5.kdu.cz „[Barrandovský most nemusí být noční můrou pro řidiče](#)“. Dopravní toky po zavedení obchvatu jsou srovnatelné s výpočty numerickým modelem, viz Dopravně inženýrská studie Barrandovský most – Dobříšská, studie ČVUT, Listopad 2018, str. 58. Návrh obchvatu sjezdu na Modřanskou je vlastně stavebním zjednodušením ideového opatření navrženého ve studii ČVUT pro přímé propojení ul. Strakonické na Jižní spojkou.

Problémy cyklo

- Problémy cyklo pro problémový výkres a analýzu byly převzaty z PUMP, což je dokument na celopražské úrovni a není v míře podrobnosti vyhovující pro řešení cyklo na úrovni MČ. Nebyl patrně prováděn vlastní průzkum problémů cyklo, nebyly začleněny podněty Cyklisté sobě nebo cykloobousměrky požadované ODO MHMP a zasílané na městskou část. Taktéž nejsou registrovány problémy související se zástavbou vzniklou v posledních několika letech (např. Waltrovka).
 - č 55 (jednosměrnost v ul. Holubova) - již vyřešeno, nemusí být ve výkresu.
- Není formulován plošný problém cyklo v podobě absence plošné prostupnosti v klidových zónách s jednosměrnými ulicemi.

Doporučujeme doplnění konkrétních problémů cyklo k řešení:

- přímo z databáze Cyklisté sobě (viz mapa zde: <https://mapa.prahounakole.cz/?zoom=14&lat=50.05434&lon=14.38086&layers=Wac>) vyžaduje ovšem individuální posouzení důvodnosti jednotlivých podnětů. Výběr podnětů ze stránek Cyklisté sobě a mapy Prahou na kole může být následující, částečně se kryje s PUMP:

105	https://www.cyklistesobe.cz/issues/292-podjezd-jiraskuv-most	Podjezd Jiráskův most	0	Praha 5	Investiční akce
106	https://www.cyklistesobe.cz/issues/998-legalizace-vodorovne-cesty-petrinem	Legalizace vodorovné cesty Petřínem	0	Praha 5	Legalizace
107	https://mapa.prahounakole.cz/#misto=c_325_2	Návrh cykloobousměrky U Nesypky	0	Praha 5	Cykloobousměrka
109	https://mapa.prahounakole.cz/#misto=c_325_8 https://www.cyklistesobe.cz/issues/353-cykloobousmerka-hamsikova	Cykloobousměrky Brdlíkova nebo Hamsíkova	0	Praha 5	Cykloobousměrka
110	https://www.cyklistesobe.cz/issues/1142-lesni-cyklotrasa-v-borovickach	Lesní cyklotrasa V Borovičkách	0	Praha 5	Investiční akce

111	https://www.cyklistesobe.cz/issues/408-zakaz-vjezdu-mezi-jinonicka-a-trachtova	Zákaz vjezdu mezi Jinonická a Trachtova	0	Praha 5	Legalizace
112	https://www.cyklistesobe.cz/issues/407-slepa-ulice-lukavskeho-pro-cyklisty-neni-slepa	"Slepá ulice" Lukavského, pro cyklisty není slepá.	0	Praha 5	Falešná slepá ulice
115	https://www.cyklistesobe.cz/issues/821-vjezd-kol-pesi-zona-mechanica https://www.cyklistesobe.cz/issues/809-lavka-metro-jinonice-pesi-zona-mechanica	Vjezd kol, pěší zóna Mechanica	0	Praha 5	Legalizace
116	https://www.cyklistesobe.cz/issues/319-legalizace-radlicka-za-csob	Legalizace Radlická za ČSOB	0	Praha 5	Legalizace
117	https://www.cyklistesobe.cz/issues/1154-legalizace-chodniku-radlicke-od-smycky-ke-skole	Legalizace chodníku Radlické od smyčky ke škole	0	Praha 5	Legalizace
120	https://www.cyklistesobe.cz/issues/224-legalizace-a-vyznacni-cyklotrasy-a13-v-useku-pod-trati-rasinovo-nabrezi	Legalizace a vyznační cyklotrasy A13 v úseku Pod Trať - Rašínovo nábřeží	0	Praha 5	Legalizace
122	https://www.cyklistesobe.cz/issues/80-cyklostezka-podel-ulice-k-barrandovu https://www.cyklistesobe.cz/issues/196-cyklostezka-podel-tramvaje-na-barrandov	Cyklostezka podél tramvaje na Barrandov	0	Praha 5	Legalizace

Připomínky a návrhy k Návrhové části

Městská železnice

- Vítejte podrobný návrh konceptu železničního diametru.
- Pro diametr není uveden žádný časový horizont. Je žádoucí stanovit v generelu dopravy doporučení učinit vše pro realizaci do roku 2030. **Tuto připomínku považujeme za zásadní**

Rozvoj sítě metra

- Vzhledem k absenci koncepce celoměstské rozvoje sítě metra a tomu, že jde o celoměstskou záležitost, není navrhováno rozšíření na území MČ.
- Vybudování výstupu stanice Jinonice (linka metra B) u železniční zastávky Jinonice v areálu Waltrovka dle existující studie.
- Lze doporučit alespoň slovní konstatování vhodnosti prověření rozšíření sítě metra, například v podobě okružní trasy tak, jak byla uvažována do 90. let minulého století a nově byla otevřena konceptem Okružní linky v roce 2022.

Nadmístní spojení veřejnou dopravou

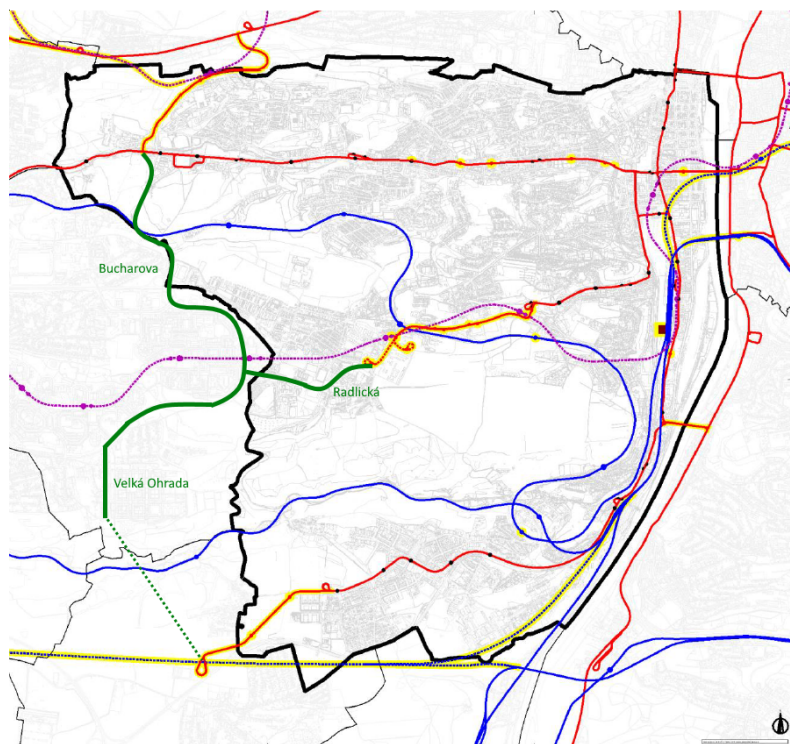
Rozvoj veřejné dopravy na jihovýchodě Prahy vyžaduje doplnění tangenciálních spojení, která v současnosti nejsou zajištěna veřejnou dopravou vůbec nijak, a automobilovou dopravou jsou zpravidla realizována s výhodou (Barrandov - Zličín, Velká Chuchle - Barrandov). Jakkoliv je

prostor pro tangenty z větší části na území Prahy 13, realizace těchto spojení by měla zásadní dopady na atraktivitu veřejné dopravy na Praze 5 a je proto správné taková spojení navrhovat.

Tato spojení lze realizovat nebo výrazně zkvalitnit buď jako tramvajové trati, nebo jako parciální trolejbusy.

Rozvoj sítě tramvajových tratí

- Koncept rozvoje sítě tramvajových tratí by měl být iniciován městskou částí. Měly by být posouzeny dopravní potřeby a stanoveny výhledová řešení.
- Stávající koncept rozvoje sítě tramvajových tratí je málo ambiciózní a nepokrývá ani některé návrhy z PUMPu, zejména tramvajovou trať Bucharovou ulicí Plzeňská - Velká Ohrada.
- V konceptu doporučujeme formulovat **další tramvajové koridory k prověření na celoměstské úrovni**, jmenovitě:
 - Plzeňská - Velká Ohrada (opatření PUMP). **tato připomínka je zásadní**
 - Prodloužení Radlickou ulicí na Nové Butovice. **tato připomínka je zásadní**
 - Tangenta Velká Ohrada - Holyně (výhled).



Jakkoliv jsou záměry převážně za hranicemi MČ, měly by zásadní pozitivní dopad na atraktivitu veřejné dopravy v MČ vytvořením zkratk oproti AD. Alternativně lze prověřit upgrade na trolejbusy.

Za vhodné považujeme prověření tangenty pro veřejnou dopravu z Barrandova na Prahu 13. Současný stav, kdy se mezi Barrandovem a Zličínem jezdí VHD přes Smíchov, je neúnosný.

Linky BUS

- Navrženo **zkrácení 123 na Kavalírku**, s nově upraveným přestupem na tramvaj hrana – hrana a celkovou urbanistickou změnou přestupního uzlu Kavalírka tak, aby byl orientován na chodce. Stejný návrh byl jako kompromis navrhován již v rámci úsilí za zachování linky 123 k Andělu v letech 2012-2016. Generel však postrádá již existující návrhy ROPIDu na vedení linek přes Cibulky, ve kterých je zachováno přímé spojení k Andělu přes Jinonice, Peroutkovu a Malvazinky. Dále je ROPIDem zvažováno, že autobus (trolejbus) jedoucí dolů z Cibulek, povede dále k nemocnici Motol. Autobus je i v tomto případě nutné vést přes tramvajovou zastávku Kavalírka. [Viz nákres trasy zde](#), již s variantním vedením v Jinonicích k budoucímu výstupu metra B u železniční zastávky Jinonice v areálu Waltrovka. **Tato připomínka je zásadní.**

Postrádáme návrh **vytipování autobusových linek vhodných k převedení na trolejbusy**, například ve výše zmíněných koridorech Motol - Nové Butovice, a dalších. Toto by generel měl požadovat.

Automobilová doprava

- Radlická radiála je vzata jako danost vzhledem k očekávanému nárůstu AD a jako předpoklad k snížení kongescí. Tato premisa ovšem není platná, viz úvod.
- Není dostatečně akcentován problém s přetížením úseku Lihovar - Barrandovský most v případě realizace Radlické radiály.
- Postrádáme návrh střednědobého řešení na komunikacích Plzeňská a Radlická před stavbou Radlické radiály, včetně opatření směřujících k maximalizaci přechodu do VHD.
- Návrh obsahuje úvahy o zobousměrnění ulice **Na Pomezí** pro AD. Tyto úvahy je nutné z generelu odstranit. Vhodné je vést obousměrně pouze kyvadlově linku veřejné dopravy. Nyní platný, kompromisní návrh vznikl po důkladných a dlouhodobých jednáních zodpovědných orgánů s odborníky i občany.
- **Návrh – křižovatka Plzeňská x Musílkova:** Doplnit legální průjezd cyklo z ulice Nad Zámečnickí do Musílkovy, například pomocí přejezdů pro cyklisty.
- **Návrh – Na Václavce x Peroutkova:** Za vhodnější považujeme návrh 1, zábor většiny náměstíčka OK je neadekvátní.
- **Mimoúrovňové rampy na Barrandov:** Naprosto neměstotvorné. Vytváří fakticky další mimoúrovňovou radiálu. Pokud něco takového, tak jedině jako prostorové méně náročné “diamanty”. Vzhledem k uvažovanému snižování intenzity AD navíc lze považovat za zbytečné.

Zklidnění Motolského údolí

Intenzita provozu IAD je k výchozímu modelovanému (sčítanému) roku 2015 cca 35 tis. vozidel IAD v obou směrech v oblasti Kavalírky, v oblasti zastávky U Zvonu pak cca 43 tis. vozidel (souhrnně Plzeňská + Vrchlického). Má-li dojít ke skutečnému zklidnění této hustě obydlené oblasti, bude žádoucí snížení výhledového objemu individuální automobilové dopravy alespoň na 50 %. Částečného snížení lze dosáhnout realizací Radlické radiály, která přinese možnost odlehčení především od dálkových tranzitních vztahů. V prognózovaném roce 2030 může dojít k redukci na cca 22 tis. vozidel IAD v oblasti Kavalírky a cca 32 tis. vozidel v oblasti zastávky U Zvonu. Pouhou realizací Radlické radiály tak může dojít k redukci objemu provozu v centrální části

Košíř na cca 70 %, což je vzhledem k absolutní výši počtu vozidel stále ke zklidnění oblasti a zkvalitnění životních podmínek bez dalších úprav nedostatečné.

Komentář: Již dnes je d.c. ve špičce vlivem buspruhu +- jeden pruh, max. 2 v řazeních. Bylo by dobré prověřit řešení ve Vrchlického 1,5+1,5 pruhu, které bude schopné pojmout přiměřeně snížený provoz vlivem dopravní redukce (platný závazek PUMP), např. opatření na mostu Legií, na Malé Straně, zobousměrnění dočasného, tzv. Malého smíchovského okruhu, aj. Tedy už před stavbou Radlické radiály.

Postrádané návrhy úpravy dopravních vztahů se zklidněním centra

Snížení AD v centrálním kordonu, včetně snížení tranzitní dopravy historickým centrem se přímo dotýká organizace dopravy na Praze 5, kde povede ke snížení AD na místních komunikacích v navazujících rezidenčních částech. Generel MČ by na tyto koncepty měl reagovat přinejmenším návrhem volitelných opatření reagujících na změnu dopravních proudů.

Navrhujeme proto zpracovat v generelu koncepty dopravního řešení včetně dopravního modelu:

- **Koncept organizace dopravy navazující na snížení tranzitu historickým centrem** (zejména Malou Stranou), jmenovitě zlepšení návaznosti z oblasti Kinského nám. na Městský okruh. **(Tato připomínka je zásadní)**
- **Koncept organizace dopravy navazující na cca 30% snížení intenzity AD** uvnitř MO. Součástí tohoto konceptu by mělo být prověření **zrušení Malého Smíchovského okruhu** (tzv. "smíchovské magistrály"), který měl dle našeho názoru být zrušen už s Mrázovkou. **(Tato připomínka je zásadní)**

Parkování

- Pro stanovení návrhu parkování je nutné především přepočítat nedostatky parkování vůči PSP, nikoliv vůči celopražskému stupni automobilizace,
 - zejména na tomto základě přehodnotit požadavky na nové kapacity parkování na nám. 14. října
- U P+R Smíchovské nádraží doporučujeme ponechat pro P+R max. 500 vozidel a zbytek vyhradit pro rezidenty za zvýhodněnou cenu.

Návrh cyklo

Trasa pro jižní straně **Motolského údolí** bude mít problematické sklonové poměry, lze předpokládat úseky se strmými sklony převyšujícími 4% a ztracené spády, odhadované předběžně na nejméně 30 metrů. Proto je nezbytné držet požadavek na chráněnou trasu (zejména směrem z centra) také v koridoru Plzeňské ulice, kde je možné jet do kopce bez ztracených spádů. Může jít o doprovod expresní trasy legalizací chodníku, je ale třeba tento požadavek držet.

U trasy **v koridoru Radlické ulice** je stejný problém v úseku Radlická škola - Jinonice, kde není dostupný sklonově příznivý koridor paralelními ulicemi. I zde je třeba vznést požadavek na chráněnou trasu s minimem ztracených spádů.

Dále doporučujeme doplnění **expresní trasy z Radlic v koridoru Radlické ulice**, jedná se o nejnižší sedlo mezi Jihozápadním městem a centrem.

Koncept cyklodopravy postrádá jakékoliv řešení mimo vybrané cyklotrasy, což je koncepčně nevhodný přístup. Významnou součástí řešení cyklistické dopravy je **zajištění plošné prostupnosti** návrhem:

- cykloobousměrek
- legalizací sídlištních chodníků
- legalizací chodníků podél hlavních komunikací.

Tato opatření jsou převážně v kompetenci městské části a generel dopravy by je měl zahrnovat. Doporučujeme proto **dopracování plánu cyklo do míry podrobnosti obvyklé pro generely cyklodopravy**.