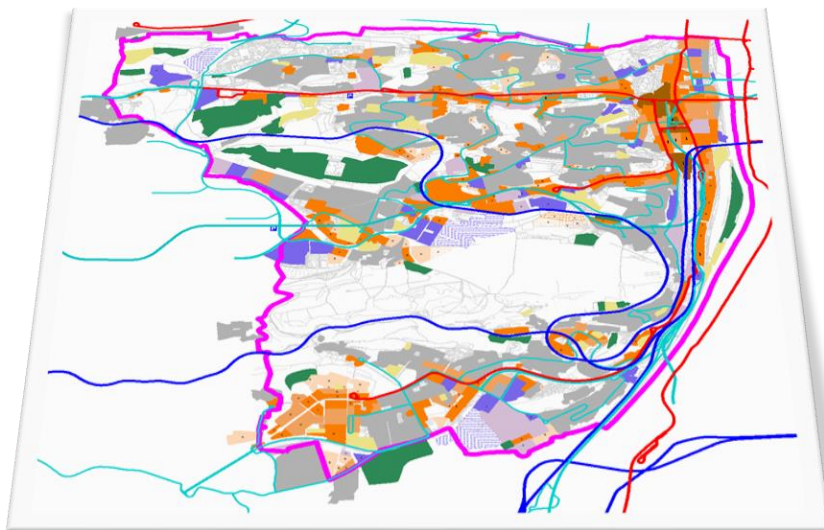


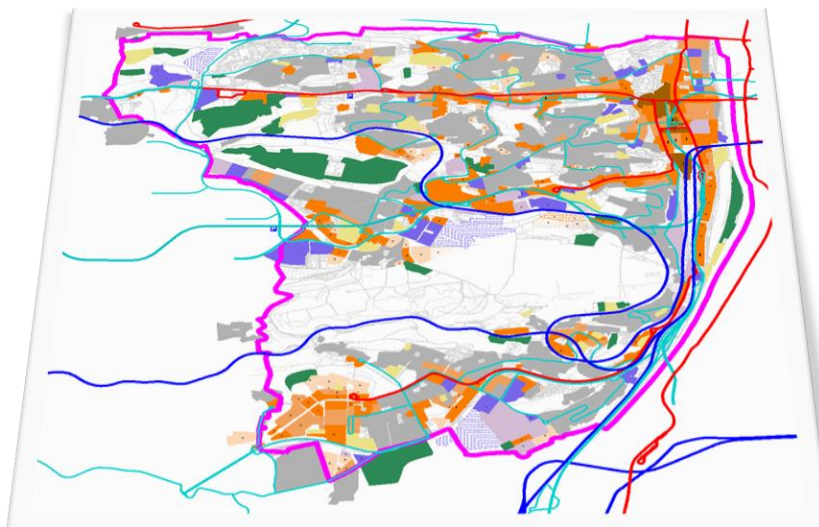
Generel dopravy městské části Praha 5

Etapa 2: Návrh Generelu dopravy

A.4 Tematické okruhy akčních plánů



Název akce		
Generel dopravy městské části Praha 5		
Druh dokumentace	Generel dopravy	06/2022
Část	Etapa 2: Návrh Generelu dopravy	A.4 Tematické okruhy akčních plánů
Objednatel	Městská část Praha 5 nám. 14. října 1381/4 150 22 Praha 5	
Zhotovitel	SUDOP PRAHA a.s. Středisko 205 – koncepce dopravy Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov	
Vedoucí střediska	Ing. Andrea Plišková	
Odpovědný zpracovatel projektu	Ing. Matěj Mareš	
Asistent zpracovatele projektu	Ing. Andrea Plišková	
Zpracovali	Ing. Ivana Adamová Ing. Richard Barník Bc. Matěj Beneš Ing. Pavel Jeřábek Ing. Radka Krumpová Ing. Matěj Mareš Zdeněk Melzer Ing. Tomáš Němec Ing. Andrea Plišková Ing. Jan Turek Ing. Martin Vachtl	
Spolupráce:	Úřad městské části Praha 5 Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Technická správa komunikací hl. m. Prahy	
Kontroloval	Ing. Martin Večeřa, Ph.D	



Generel dopravy městské části Praha 5 je dokumentací, v níž jsou shrnuty podmínky pro udržitelnou, bezpečnou, pohodlnou a rychlou dopravu obyvatel, návštěvníků i zboží na území městské části.

Etapa 2: Návrh Generelu dopravy V této návrhové části je uveden kontext s nadřazenými strategickými dokumenty, jejich prioritními osami a cíli. Na základě těchto cílů a definovaných problémových okruhů a lokalit v analytické jsou formulována opatření, která mají za cíl identifikované problémy řešit v souladu s nadřazenými strategickými cíli.

O B S A H

1	ÚVOD.....	7
2	TEMATICKÉ OKRUHY AKČNÍCH PLÁNŮ.....	7
2.1	SOUVISLOST SE STRATEGICKÝMI DOKUMENTY.....	7
2.2	SEZNAM TEMATICKÝCH OKRUHŮ AKČNÍCH PLÁNŮ	8
2.3	S, AP 1 VYMÍSTĚNÍ TRANZITU MIMO REZIDENČNÍ LOKALITY	10
2.4	V, S, P, C, DVK, VP, CL, AP 2 ŘEŠENÍ DOPRAVY V OBLASTI SMÍCHOVA.....	14
2.5	V, S, P, C VP, AP 3 ZKLIDNĚNÍ PLZEŇSKÉ.....	17
2.6	V, S, P, C, DVK, VP, CL, AP 4 TERMINÁL SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ	20
2.7	V, S, P, C, VP, AP 5 ZKLIDNĚNÍ RADLICKÉHO ÚDOLÍ	23
2.8	S, DVK, VP, AP 6 ZAJIŠTĚNÍ DOSTUPNÉHO PARKOVÁNÍ PRO REZIDENTY	27
2.9	V, C, P, AP 7 PROPOJENÍ VLTAVSKÝCH BŘEHŮ – DVORECKÝ MOST.....	31
2.10	V, VP, P, AP 8 BEZBARIÉROVOST ZASTÁVEK VHD.....	34
2.11	S, AP 9 ŘEŠENÍ PROBLÉMOVÝCH KŘÍŽOVATEK	37
2.12	C, P, VP, AP 10 BEZPEČNÁ CYKLODOPRAVA.....	40
2.13	P, S, AP 11 ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI PŘECHODŮ	45
2.14	P, C, VP, AP 12 ZVÝŠENÍ PROSTUPNOSTI ÚZEMÍ PĚŠÍ DOPRAVOU.....	48
2.15	V, VP, AP 13 OPTIMALIZACE ZASTÁVEK PID.....	52
2.16	V, VP, AP 14 ROZVOJ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ	55
2.17	S, P, C AP 15 ŘEŠENÍ NEPRŮJEZDNÝCH OBLASTÍ ŽVAHOVA A CIBULEK	58
2.18	V, AP 16 POSÍLENÍ TANGENCIÁLNÍCH AUTOBUSOVÝCH VAZEB	61
2.19	V, AP 17 VÝSTAVBA NOVÝCH ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK.....	64
2.20	S, AP 18 NAPOJENÍ REZIDENČNÍCH OBLASTÍ NA DOPRAVNÍ SÍŤ	67
2.21	V, AP 19 KOORDINACE OPATŘENÍ NA ŽELEZNIČNÍ SÍTI	70
3	POUŽITÉ PODKLADY.....	73

SEZNAM OBRÁZKŮ

OBRÁZEK 2.1 – VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	10
OBRÁZEK 2.2 – VÝŘEZ Z VÝKRESU NÁVRH ZÁKLADNÍ SÍTĚ – KOMUNIKACE	12
OBRÁZEK 2.3 – VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	14
OBRÁZEK 2.4 – UL. PLZEŇSKÁ A VRCHLICKÉHO, VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU	17
OBRÁZEK 2.5 – VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	20
OBRÁZEK 2.6 – OBLAST JINONIC, VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	23
OBRÁZEK 2.7 – VÝŘEZ Z PŘEHLEDNÉ SITUACE OBLASTI DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ	25
OBRÁZEK 2.8 – VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	27
OBRÁZEK 2.9 – VÝŘEZ Z VÝKRESU NÁVRH ZÁKLADNÍ SÍTĚ – KOLEJOVÁ HROMADNÁ DOPRAVA	31
OBRÁZEK 2.10 – GRAFICKÁ DOKUMENTACE – TRAMVAJOVÁ TRAŤ DVORECKÝ MOST (PUMP)	32
OBRÁZEK 2.11 – VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	34
OBRÁZEK 2.12 – VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	37
OBRÁZEK 2.13 – VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	40
OBRÁZEK 2.14 – VÝŘEZ Z VÝKRESU NÁVRH ZÁKLADNÍ SÍTĚ – CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA.....	42
OBRÁZEK 2.15 – VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	45
OBRÁZEK 2.16 – VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	48
OBRÁZEK 2.17 – VÝŘEZ Z VÝKRESU NÁVRH ZÁKLADNÍ SÍTĚ – CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA.....	50
OBRÁZEK 2.18 – VÝŘEZ Z VÝKRESU NÁVRH ZÁKLADNÍ SÍTĚ – KOLEJOVÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	52
OBRÁZEK 2.19 – VÝŘEZ Z VÝKRESU NÁVRH ZÁKLADNÍ SÍTĚ – KOLEJOVÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	55
OBRÁZEK 2.20 – VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	58
OBRÁZEK 2.21 – VÝŘEZ Z VÝKRESU NÁVRH ZÁKLADNÍ SÍTĚ – SILNIČNÍ HROMADNÁ DOPRAVA.....	61
OBRÁZEK 2.22 – VÝŘEZ Z PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU.....	64
OBRÁZEK 2.23 – VÝŘEZ Z NÁVRHOVÉHO VÝKRESU SILNIČNÍ SÍTĚ	67
OBRÁZEK 2.24 – VÝŘEZ Z NÁVRHOVÉHO VÝKRESU ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ.....	70

SEZNAM ZKRATEK

AP	akční plán
B+R	bike and ride
CEF	nástroj pro propojení Evropy
ČSÚ	Český statistický úřad
DPP	Dopravní podnik hl. m. Prahy
Ex	Expres (kategorie vlaku)
FN Motol	Fakultní nemocnice Motol
GD	Generel dopravy
GPS	Global Positioning System (globální polohový systém)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
HD	hromadná doprava
hl. m.	Hlavní město
HMP	Hlavní město Praha
IAD	Individuální automobilová doprava
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
IZS	Integrovaný záchranný systém
K+R	Kiss and Ride (typ parkoviště)
KÚ / k.ú.	Katastrální území
MČ / m.č.	Městská část
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MP	Městská policie
MPP	Metropolitní plán hl. m. Prahy
OC	Obchodní centrum
ORP	Obec s rozšířenou působností
Os	Osobní vlak (kategorie vlaku)
P+R	Park and Ride (typ parkoviště)
P5	Praha 5
PID	Pražská integrovaná doprava
PK	Plavební komora
PUMP	Plán udržitelné mobility – Praha
R	Rychlík (kategorie vlaku)
RFC	Rail freight corridor (železniční nákladní koridor)
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
SČK	Středočeský kraj
SP	Studie proveditelnosti
Sp	Spěšný vlak (kategorie vlaku)
SSZ	Světelné signalizační zařízení
SŽ	Správa železnic
TEN-T	Trans-European Networks, program určený pro rozvoj transevropské dopravní sítě
TOAP	Tematický okruh akčního plánu
TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy
TT	Tramvajová trať
TŽK	Tranzitní železniční koridor
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚPP	Územní plán hl. m. Prahy
VD	Veřejná doprava
VHD	Veřejná hromadná doprava
Zast.	Železniční zastávka
ZPS	Zóny placeného stání
ZSJ	Základní sídelní jednotka
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ŽST	Železniční stanice
ŽUP	Železniční uzel Praha

1 Úvod

Tato část (Etapa 2) navazuje na část analytickou (Etapa 1), ve které byly shrnuty výchozí údaje, byl proveden rozbor stavu a vyhodnoceny problémové okruhy a lokality v oblasti dopravních sítí a segmentů dopravy.

Předmětem této části Generelu dopravy městské části Praha 5 je vytvoření a popis takzvaných tematických okruhů akčních plánů. Navazuje na výstupy z předchozí analytické a návrhové části a vytváří souhrn opatření řazený dle tematických okruhů. Cílem je koordinovaná realizace tematických skupin navrhovaných opatření s ohledem na jejich prioritu.

Akční plán je plán se stanovením jednotlivých kroků, které musí být vykonány, aby bylo dosaženo vytčeného cíle. Akční plán se používá například ve strategickém řízení pro naplnění strategických cílů. Rozsah a forma akčního plánu se volí vždy dle situace a rozsahu akce, kterou plánuje. Může mít podobu jednoduchého seznamu nebo několikastránkového dokumentu, který bude podléhat pravidelným revizím.

2 Tematické okruhy akčních plánů

2.1 Souvislost se strategickými dokumenty

Dopravní politika hl. m. Prahy je formulována v Plánu udržitelné mobility hl. m. Prahy a navazuje na Strategický plán hl. m. Prahy z roku 2016. **Strategické cíle Plánu mobility jsou dále rozpracovány prostřednictvím prioritních os** až do konkrétních oblastí řešení:

- A. Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy
- B. Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy
- C. Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- D. Nová propojení pro různé druhy dopravy
- E. Podpora chůze a dopravní cyklistiky
- F. Optimalizace zásobování města
- G. Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- H. Zlepšení kvality veřejných prostranství
- I. Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy
- J. Snížení prostorových nároků dopravy
- K. Snížení dopravní nehodovosti
- L. Finanční udržitelnost dopravního systému
- M. Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města

N. Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti

O. Ekonomický rozvoj města

V komplexním strategickém dokumentu „**Strategie rozvoje MČ Praha 5 do roku 2030**“ byly definovány v oblasti doprava následující **strategické cíle** a navazující **opatření**:

5.3 Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy

5.3.1 Podpora realizace klíčových dopravních staveb v gesci HMP

5.3.2 Podpora městské hromadné dopravy

5.3.3 Podpora realizace Terminálu Smíchov

5.3.4 Zajišťování a podpora komfortních podmínek pro pěší dopravu

5.3.5 Realizace cesty ve svazích pro pěší a cyklisty dle studie A69

5.3.6 Zajišťování podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy

5.3.7 Podpora rozvoje nových a rekonstrukce stávajících tramvajových tratí

5.3.8 Realizace přemostění mezi Mrázovkou a parkem Sacre Coeur

5.3.9 Bezpečnost dopravy

5.4 Zabezpečení dopravy v klidu

5.4.1 Realizace nových vhodně umístěných parkovacích domů a ploch (pro místní i P+R)

5.4.2 Zefektivnění organizace odstavných stání v uličním prostoru

5.4.3 Koncepční řešení systému zón placeného stání na území hl. m. Prahy

5.4.4 Rozvoj sdílených forem individuální dopravy

Na tyto cíle pak navazují konkrétní opatření, či balíky opatření. Cíle a opatření identifikované v rámci Strategie rozvoje MČ Praha 5 byly integrovány do struktury cílů a opatření sledovaných generelem dopravy.

2.2 Seznam tematických okruhů akčních plánů

AP 1 Vymístění tranzitu mimo rezidenční lokality

AP 2 Řešení dopravy v oblasti Smíchova

AP 3 Zklidnění Plzeňské

AP 4 Terminál Smíchovské nádraží

AP 5 Zklidnění Radlického údolí

- AP 6 Zajištění dostupného parkování pro rezidenty
- AP 7 Propojení vltavských břehů
- AP 8 Bezbariérovost zastávek VHD
- AP 9 Řešení problémových křižovatek
- AP 10 Bezpečná cyklodoprava
- AP 11 Zvýšení bezpečnosti přechodů
- AP 12 Zvýšení prostupnosti území pěší dopravou
- AP 13 Optimalizace zastávek PID
- AP 14 Rozvoj tramvajových tratí
- AP 15 Řešení neprůjezdných oblastí Žvahova a Cibulek
- AP 16 Posílení tangenciálních autobusových vazeb
- AP 17 Výstavba nových železničních zastávek
- AP 18 Napojení rezidenčních oblastí na dopravní síť
- AP 19 Koordinace opatření na železniční síti

Kódy módů a oblastí řešení

U každého názvu tematického okruhu akčních plánů je uvedeno zkrácené označení, jakého **segmentu** se týká. Pro větší přehlednost uvádíme seznam těchto zkratk a jejich výklad:

V – veřejná hromadná doprava

S – silniční doprava

P – pěší doprava

C – cyklistická doprava

L – lodní doprava

DvK – doprava v klidu

VP – veřejné prostranství

CL – citylogistika

2.3 S, AP 1 Vymístění tranzitu mimo rezidenční lokality

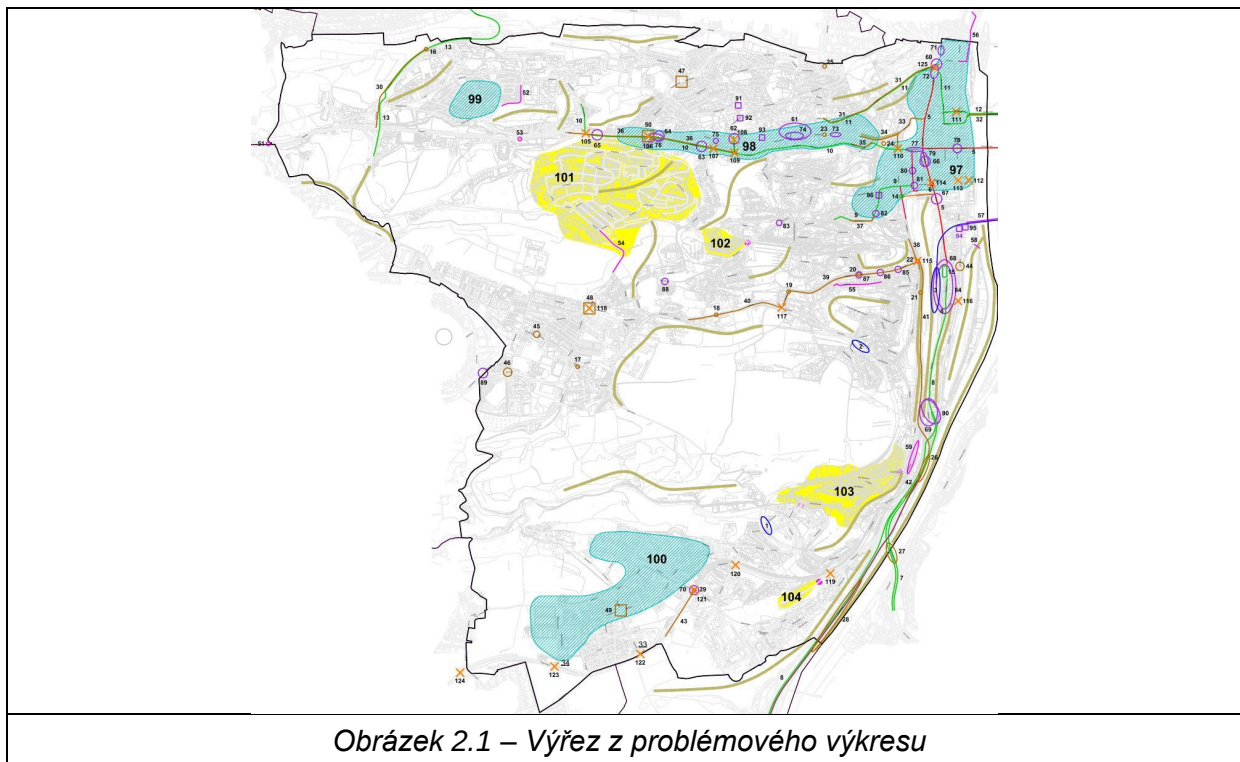
Východiska a strategické souvislosti

Vymístění tranzitu mimo rezidenční lokality vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje chybějící alternativu pro tranzitní dopravu a převzetí dopravní zátěže z hlavních městských tříd:

- C Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- G Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- H Zlepšení kvality veřejných prostranství
- I Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy
- K Snížení dopravní nehodovosti

Tematická oblast zároveň vychází **ze Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.1: Podpora realizace klíčových dopravních staveb v gesci HMP, Opatření 5.3.9: Bezpečnost dopravy.

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Dobudování základní komunikační sítě“ i dalších opatření, která vedou k vymístění tranzitu na páteřní síti. **Jedná se o problém s nejvyšší prioritou**. Dále je uveden výřez z problémového výkresu, který je doložen v příloze k analytické části. Zde jsou hnědou barvou zvýrazněny problematické úseky IAD a oranžovou pak problematické křižovatky.



1. **Povaha problému**, spočívá v absenci alternativních tras pro tranzitní dopravu, která v současnosti zahrnuje hlavní městské třídy. Přesycení městských tříd vede například ke prodloužení cestovních časů, vzniku kongescí, ale i k snižování komfortu a bezpečnosti v dotčených oblastech. Silné radiální vazby místních komunikací I. třídy přivádějí tranzitní dopravu do obydleného území, což výrazně snižuje kvalitu života v dotčených oblastech – především do oblasti Motolského a Radlického údolí
2. **Územní rozsah**, se týká návrhu nových úseků na území MČ Praha 5, se zásahem v širších vztazích na území HMP. Absence radiálních částí nadřazeného městského komunikačního systému vyvolává nadměrné zatěžování hlavních městských tříd (Plzeňská, Radlická, Peroutkova) – tranzitní dopravou, potažmo pak hlukem a emisemi.
3. **Příčinou problému** je především tranzitní doprava, dále pak obecně růst mobility, rozvoj okolních ploch komerční a rezidenční výstavby, ale i stále zesilující se vnitroměstské vazby.
4. Problém má **vliv i na ostatní módy městské mobility** zejména z pohledu bezpečnosti, plynulosti provozu a dopadu na kvalitu života v obydlených územích. V souvislosti s vymístěním tranzitu jsou navrženy i navazující opatření v podobě dopravního zklidnění oblastí Jinonic a Motolského údolí. Ty však mohou být řešeny po dobudování nadřazené sítě.
5. Možnost řešení problému je v dokončení nadřazené komunikační sítě, především Radlické radiály, ale v koordinaci s Prahou 6 i 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. Při řešení těchto opatření je nutné uvažovat s koordinací s ostatními dopravními systémy ve spolupráci s MČ Praha 6, HMP, TSK. Dále je vhodné navrhovanou síť v rámci generelu MČ koordinovat s dokumentem: „Radlická radiála JZM – Smíchov“ (stavba č. 9567) hlavního města Prahy, v návaznosti na dokument „Studie okolí Radlické radiály“ sloužící k řešení doprovodných komunikací. Cílem je odvedení tranzitní dopravy na nadřazenou komunikační síť; síť komunikací II. třídy má přenášet pouze vnitroměstské dopravní vazby.

Návrh řešení

Záměr realizace Radlické radiály, jako klíčového záměru pro vymístění tranzitu a možnost revitalizace a zklidnění uliční sítě v rezidenčních oblastech je již v pokročilé části přípravy. Příprava je koordinována HMP. Úlohou městské části je akcentovat nezbytnost tohoto záměru pro výrazné zvýšení kvality života v MČ a také koordinovat následující záměry na zklidnění odlehčených komunikací a oživení městského prostoru po realizaci stavby. To je popsáno např. ve Studii okolí Radlické radiály (HMP 2016). Souhrn informací o záměru se nachází na www.radlickaradiala.info.

Cílový stav

Cílem je snížení dopravy převedením tranzitní dopravy z přetížených městských tříd na nově navržené komunikace **uvažované v ÚP a MP**, čím dojde v širším území ke zrychlení vybraných

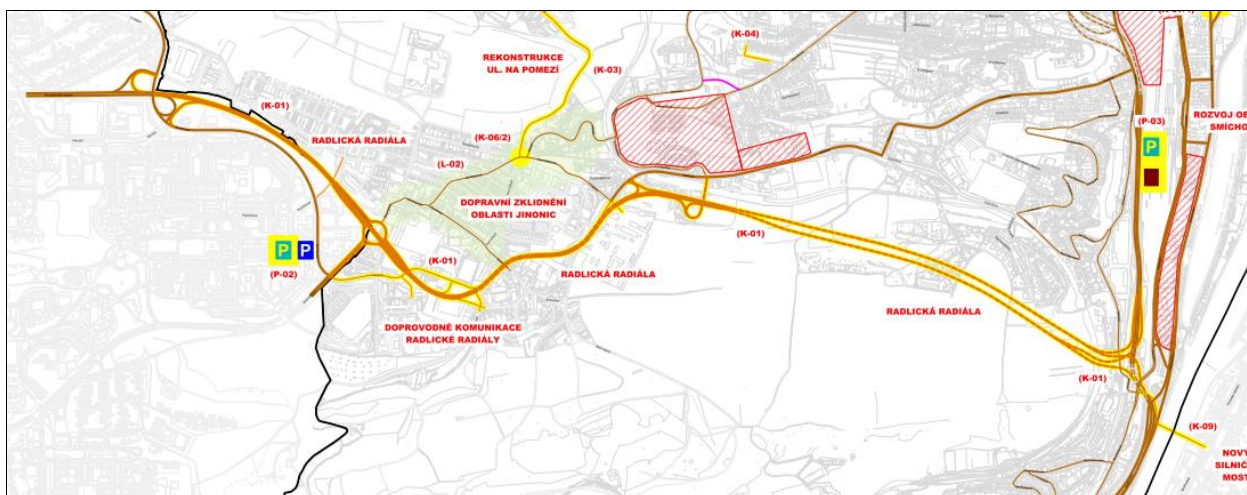
dopravních vztahů, k zvýšení bezpečnosti provozu, snížení emisí výfukových plynů a tím ke zlepšení životních podmínek v dotčených oblastech.

K dosažení tohoto stavu napomůže plná, realizace následujících opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Realizace opatření přispěje k udržitelnému rozvoji dopravy na území MČ. Cílový stav je zobrazen na obrázku níže, kde jsou žlutou barvou zvýrazněny nové nebo upravené prvky v síti.

V souvislosti s posílením nadřazené komunikační sítě (Radlická radiála, Břevnovská radiála) jsou navrženy i plošné změny dopravního uspořádání – dopravní zklidnění oblastí Jinonice a Motolské údolí.

Navrženy jsou i lokální úpravy místních komunikací – především z důvodu zvýšení bezpečnosti (úpravy křižovek a přechodů pro chodce) a kapacity (především v křižovatkách).

Vymístění tranzitu napomohou i hromadná parkoviště, která jsou navržena jako záchytná (na příjezdových trasách a v dosahu MHD). Jako opatření jsou však popsána v rámci Tematického okruhu AP č. 6.



Obrázek 2.2 – Výřez z výkresu Návrh základní sítě – komunikace

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
K-01	Komunikace	Radlická radiála a doprovodné komunikace	Dobudování městské páteřní komunikační sítě, vymístění tranzitní dopravy z obytných oblastí

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků (M)**, vhodných pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 1 M1	Projektová příprava	S		MČ, HMP
AP 1 M2	Realizace opatření	S		MČ, HMP
AP 1 M3	Realizace a monitoring navazujících opatření, revitalizace, zklidnění	S, V, P, C, DvK, VP	Maximalizace přínosů z odvedení tranzitu	MČ koordinace s HMP

Úloha MČ

Úlohou městské části je akcentovat nezbytnost tohoto záměru pro výrazné zvýšení kvality života v MČ a zejména **koordinovat následující záměry** na **zklidnění** odlehčených komunikací a oživení městského prostoru po realizaci stavby. To je popsáno např. ve Studii okolí Radlické radiály (HMP 2016). Souhrn informací o záměru se nachází na www.radlickaradiala.info. Nejpodstatnější záměry na zklidnění odlehčených komunikací jsou popsány v tematických okruzích AP 3 a 5.

14

1. **Povaha problému**, má plošný charakter. Spočívá v omezování plynulosti městské dopravy, především dopravy tramvajové, ke které dochází častým blokováním silniční dopravou. Dále pak v absenci alternativních tras pro tranzitní dopravu, která v současnosti zahrnuje hlavní městské třídy a přispívá k zesilujícím se vnitroměstským vztahům.
2. **Územní rozsah**, se týká zejména oblasti Smíchova na území MČ Praha 5, přibližný územní rozsah je zobrazen na obrázku výše.
3. **Příčinou problému** je především vysoká koncentrace obyvatel. Oblast se vyznačuje vysokou přepravní poptávkou zdrojových a cílových cest s hustou zástavbou činžovních domů, obchodních domů a úřadů. Dále pak výrazným zatížením tranzitní a místní dopravou a rozvojem okolních ploch.
4. Problém má **vliv i na ostatní módy městské mobility** zejména z pohledu bezpečnosti, plynulosti provozu a dopadu na kvalitu života v obydlené oblasti. Jde především o nedostatečnou kapacitu, zdržení vozidel MHD, bezpečnost chodců a problémy s parkováním v celé oblasti.
5. **Možnost řešení problému** je v podpoře městské hromadné dopravy a zvýšení bezpečnosti dopravy. Dále pak v dokončení nadřazené komunikační sítě, především Radlické radiály, ale i dalších doprovodných komunikací v jejím okolí. Při řešení těchto opatření je nutné uvažovat s koordinací s ostatními dopravními systémy ve spolupráci s MČ, HMP, TSK. Území je řešeno v několika urbanistických studiích, např: Centrální Smíchov (A69, 2011), Smíchov – Plzeňská, Ověřovací studie (QARTA ARCHITEKTURA).

Návrh řešení

V oblasti Smíchova se setkávají a nejvíce se projevují vlastně všechny hlavní dopravní problémy uvedené v Generelu dopravy. Tyto problémy jsou již řešeny v rámci jiných tematických okruhů akčních plánů (TOAP). Pro řešení oblasti Smíchova je tedy nezbytné realizovat dále uvedené TOAP a dbát zejména na jejich časovou souslednost.

Cílový stav

Cílovým stavem je realizace dopravního zklidnění v řešené oblasti, zajištění dostupnějšího parkování, zajištění plynulejší dopravy, a to zejména MHD a v neposlední řadě zvýšení bezpečnosti dopravy. V tomto případě jsou uváděna **pouze opatření**, která se vážou k oblasti Smíchova a **nejsou uvedena v rámci jiných TOAP**. Obě uvedená opatření však nejsou pro realizaci tohoto akčního plánu zásadní. **Zásadní je** pro řešení dopravy v oblasti Smíchova **koordinovaně realizovat tematické okruhy akčních plánů** zejména z oblasti dostupného parkování, vymístění tranzitu, zklidnění Plzeňské a Radlické, dalšího propojení vltavských břehů, reakce na změnu poptávky po dopravě po realizaci terminálu Smíchovské nádraží,

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
D-06	železnice	Terminál citylogistiky Praha-Smíchov	Vybudování terminálu citylogistiky v jihozápadní části železniční stanice
A-04	autobus	Vytvoření autobusového obratiště Kavalírka	Zkrácení autobusové linky a vytvoření těsné návaznosti na tramvaje

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), vhodných pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** je nezbytné realizovat dále uvedené TOAP, případně s nimi řešení dopravy na Smíchově koordinovat.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainterесované subjekty
AP 2 M1	Realizace TOAP 1, 3, 5, 6, 7, 9, 10	V, S, P, C, DvK, VP, CL	Prioritní	MČ koordinace s HMP
AP 2 M2	Realizace TOAP 4	V, S, P, C, DvK, VP	Vhodná koordinace	MČ koordinace s HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být **koordinace** plánovaných opatření s organizacemi HMP a s platnými koncepcemi a strategickými dokumenty.

2.5 V, S, P, C VP, AP 3

Zklidnění Plzeňské

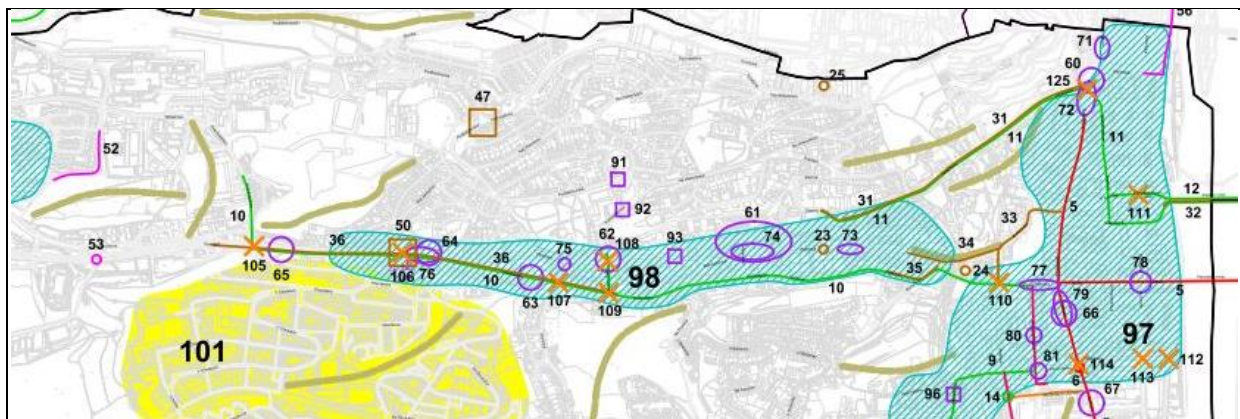
Východiska a strategické souvislosti

Tematická oblast zklidnění Plzeňské, vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje komplexní dopravní i urbanistické řešení dotčené lokality:

- C Nová propojení pro různé druhy dopravy
- G Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- H Zlepšení kvality veřejných prostranství
- I Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy
- K Snížení dopravní nehodovosti

Zklidnění Plzeňské zároveň vychází ze **Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.9: Bezpečnost dopravy.

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Nedostatky dopravní sítě“ i bezpečnost a kapacitní nedostatečnost v zájmovém území. **Jedná** se o problém s **vysokou prioritou**. Dále je uveden výřez z problémového výkresu zobrazující ul. Plzeňskou a ul. Vrchlického. Problémový výkres je doložen v příloze k analytické části.



Obrázek 2.4 – Ul. Plzeňská a Vrchlického, výřez z problémového výkresu

1. **Povaha problému**, spočívá v tradičních dopravních problémech jako jsou kapacitní nedostatky pro individuální automobilovou i městskou hromadnou dopravu, zdržení vozidel MHD i ohrožení bezpečnosti chodců. V bezprostředním okolí této dopravní tepny jsou obytné plochy, kde je komfort bydlení výrazně narušen tranzitní dopravou.
2. **Územní rozsah**, se týká zejména oblasti ul. Plzeňské a ul. Vrchlického. Přibližný rozsah zájmového území je zobrazen na výřezu z Problémového výkresu výše.

3. **Příčinou problému**, lokalita slouží jako významná radiála pro vnitroměstské a tranzitní vztahy. Ulice Plzeňská a ulice Vrchlického jsou také hlavní osou centrálního Smíchova a Košíř co vede k častým kongescím.
4. Časté přesycení Plzeňské ulice má bariérový dopad na další významné komunikace v řešené oblasti jako např. na ul. Bucharovu a ul. Kukulovu. Problém má **vliv i na ostatní módy městské mobility** zejména z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu, dále pak na omezený pohyb autobusové dopravy či záchranných složek.
5. **Možnost řešení problému** je v návrhu několika opatření, která společně vytvářejí koncepci zklidnění zájmového území. Jednou ze zásadních úprav je posun a doplnění zastávek městské hromadné dopravy. Řešení zklidnění Plzeňské, se blíže věnuje urbanistická studie „Plzeňská – Vrchlického, proměna ulic Motolského údolí“ (A69 – architekti, s.r.o., 2017) a „Plzeňská – Motol, proměna Motolského údolí“ (A69 – architekti, s.r.o., 2018). Další postup na realizaci opatření je nutno koordinovat ve spolupráci s HMP.

Návrh řešení

Hlavním principem návrhu zklidnění ulice Plzeňské je, v souladu s urbanistickým návrhem, vytvoření městské třídy s možností parkování, vedení cyklistické chráněné trasy, bezbariérovosti a novým rozložením zastávek, doplněním zeleně a liniovou zástavbou. Zklidnění je vhodné realizovat v **koordinaci** s výstavbou Radlické radiály, která na sebe převezme část zatížení z Plzeňské ulice. V rámci zpracování byl prověřen vliv realizace Radlické radiály na zklidnění dopravy v Plzeňské ulici, podrobné výsledky jsou uvedeny v návrhové části Generelu. Před samotnou realizací záměru by však bylo vhodné podrobnější dopravně-inženýrské prověření např. formou mikrosimulace. Účelem je, aby realizací zklidnění nevznikaly kongesce a neúměrná zdržení dopravy, která by tak významně podvazovala efekt celého záměru.

Cílový stav

Cílem opatření je vytvoření kvalitního veřejného prostranství a bezpečné dopravně zklidněné ulice. Cílovým stavem je tedy úplná změna charakteru Plzeňské ulice. K uvedenému cíli lze přispět realizací následujícího opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Realizace opatření přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a dojde tak k významnému zkvalitnění veřejného prostoru na území MČ.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
L-01	zklidnění	Dopravní zklidnění Motolského údolí	Vymístění tranzitní dopravy z ul. Plzeňská, Vrchlického a Duškova a celková rekultivace městského prostoru

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), vhodných pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 5 M1	Koordinace s realizací Radlické radiály	V, S, P, C, VP	Nutné pro realizaci	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 5 M2	Bližší dopravně-inženýrské prověření	V, S, P, C, VP	Vhodné pro další přípravu	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 5 M3	Projektová příprava	V, S, P, C, VP	Nutná podmínka pro realizaci	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 5 M4	Realizace opatření	V, S, P, C, VP		MČ koordinace s TSK, HMP
AP 5 M5	Monitoring, příp. úprava opatření	V, S, P, C, VP		MČ koordinace s TSK, HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být zejména důsledná koordinace provedení opatření v čase se záměrem Radlické radiály, a to formou projednávání obou záměrů v rámci prověřování, přípravy a realizace s HMP.

Další informace

Řešení zklidnění Plzeňské, se blíže věnuje urbanistická studie „Plzeňská – Vrchlického, proměna ulic Motolského údolí“ (A69 – architekti, s.r.o., 2017) a „Plzeňská – Motol, proměna Motolského údolí“ (A69 – architekti, s.r.o., 2018).

2.6 V, S, P, C, DvK, VP, CL, AP 4 Terminál Smíchovské nádraží

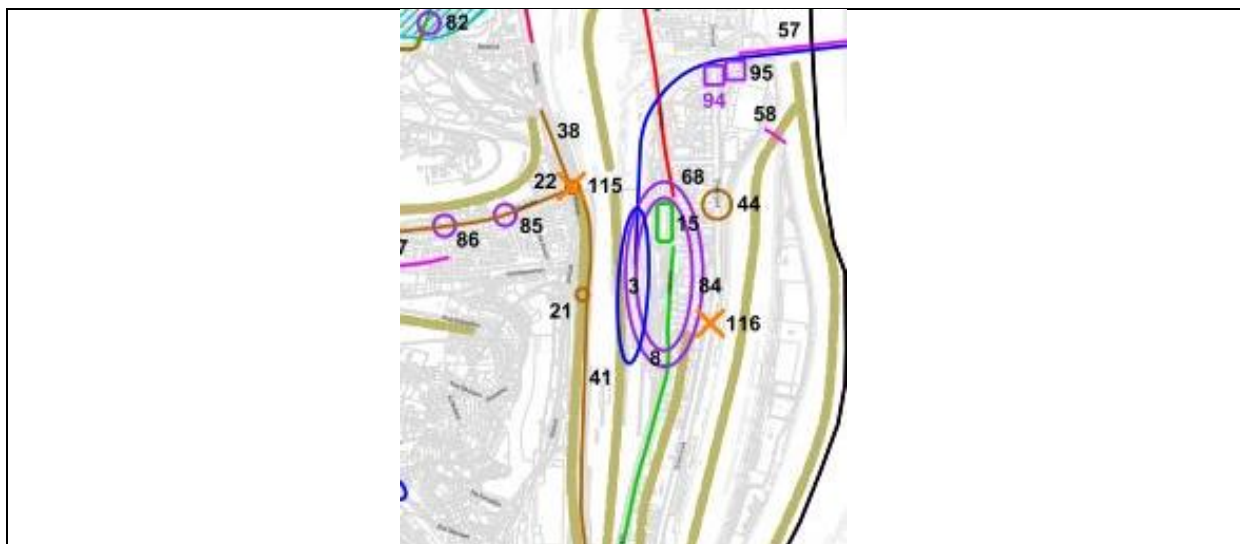
Východiska a strategické souvislosti

Terminál Smíchovské nádraží vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje významné kapacitní a kvalitativní zlepšení podmínek v dopravním terminálu:

- A Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy
- B Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy
- C Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- D Nová propojení pro různé druhy dopravy
- G Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- N Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti

Tematická oblast zároveň vychází **ze Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.1: Podpora realizace klíčových dopravních staveb v gesci HMP, Opatření 5.3.2: Podpora městské hromadné dopravy, Opatření 5.3.3: Podpora realizace Terminálu Smíchov.

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Predikce vývoje přepravních výkonů“ i dopravu v klidu a rozvoj v území, který přinese centralizaci přestupních vazeb do prostoru Smíchovského nádraží. **Jedná se o problém s vysokou prioritou**. Dále je uveden výřez z problémového výkresu, kde je terminál vyznačen fialovou elipsou. Kompletní problémový výkres je doložen v příloze k analytické části.



Obrázek 2.5 – Výřez z problémového výkresu

1. **Povaha problému**, spočívá v souhrnu několika dopravních problémů. Z hlediska autobusové dopravy v nedostatečné kapacitě, celkové nepřehlednosti umístění nástupních

ostrůvků i v umístění mimo atrakční obvod železniční stanice, čímž vznikají dlouhé časy přestupu vlak - autobus. Dále je to celkově neuspokojivý stav železniční stanice Smíchovské nádraží, přestupních vazeb na povrchovou dopravu, nedostatečná bezbariérovost i kvalita veřejného prostoru. Dále jsou to nedostatky v prostupnosti území a přístupnosti nádraží převážně ze západu, dále pak kongesce v oblasti, negativní vliv IAD a opakovaný výskyt dopravních nehod, zejména s chodci.

2. **Územní rozsah**, se týká zejména oblasti stanice Praha – Smíchov na území MČ Praha 5, dopravní řešení terminálu však bude mít dopad i mimo hranice MČ i HMP.
3. **Příčinou problému** je historická koncepce odděleného železničního a autobusového nádraží, která už nejsou schopna vyhovět potřebám 21. století.
4. Problém má **vliv i na ostatní módy městské mobility** zejména z pohledu dopadu na kvalitu veřejného prostoru v řešené oblasti. Jde především o nedostatečnou kapacitu železnice, bezpečnost chodců při přestupu na jednotlivé módy dopravy a také problémy s parkováním v okolí terminálu. Dalším zmíněným vlivem je i neprostupnost oblasti a bariéra pro nemotorovou dopravu.
5. **Možnost řešení problému** Je v návrhu terminálu Smíchovské nádraží, který bude na jednom místě integrovat MHD, linkové autobusy a železniční dopravu, bude poskytovat možnost pro parkování a nebude vytvářet další bariéru v území pro nemotorovou dopravu. Naopak díky rozvoji ploch opuštěných železnicí nabídne další zkvalitnění veřejného prostoru. Návrh je řešen v několika dokumentech, např: v urbanistickém a dopravním řešení přednádražního prostoru Smíchovského nádraží, které jsou v návaznosti na Aktualizaci studie dopravních uzlů Smíchov, (A69 – architekti, s.r.o., 2019).

Návrh řešení

Spočívá v celkové rekonstrukci železniční stanice Praha – Smíchov, včetně vybudování nového dopravního terminálu a v přesunu autobusového terminálu z lokality Na Knížecí do oblasti nového terminálu Smíchovského nádraží. Součástí projektu je i realizace parkovišť P+R a B+R.

Cílový stav

Cílovým stavem je vybudování dopravního uzlu s celoměstským i nadregionálním významem, čím dojde ke zkvalitnění dopravy, ale i veřejného prostoru na území MČ.

Nová podoba Smíchovského nádraží by měla sjednotit dopravní uzly a nabídnout především rychlejší a celkově snadnější přestup mezi různými druhy dopravy – tedy lépe propojit vlaky, autobusy, MHD, metro i IAD. V tomto případě jsou uváděna **pouze opatření**, která se vážou k oblasti terminálu Smíchovského nádraží a **nejsou již uvedena v rámci jiných TOAP**.

Rekonstrukce terminálu Smíchov obsahuje celou řadu dílčích opatření jako např. realizaci přeložení lávky pro pěší a cyklisty, která je vedena přes terminál v ose západ – východ, nebo přeložení mostu nad ulicí nádražní. Tyto dílčí akce však nejsou zmiňovány samostatně a tvoří součást vlastní realizace terminálu Smíchov.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
D-02	železnice	Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov	Rekonstrukce železniční stanice včetně vybudování nového dopravního terminálu
A-01	autobus	Přesun autobusových linek do terminálu Smíchovské nádraží	Přesun autobusového terminálu z lokality Na Knížecí do oblasti Smíchovského nádraží (nový terminál)

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), jejichž realizace je vhodná pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 4 M1	Projektová příprava	V, S, P, C, DvK, VP, CL		MČ, HMP, SŽ
AP 4 M2	Realizace opatření	V, S, P, C, DvK, VP		MČ, HMP, SŽ
AP 4 M3	Monitoring	V, S, P, C, DvK, VP		MČ, HMP

Úloha MČ

Uvedená opatření jsou již v pokročilé fázi přípravy. Úlohou MČ by měla být koordinace plánovaných opatření s organizacemi HMP. Hlavním cílem koordinace by měl být důraz na zachování prostupnosti nově vzniklého rezidenčního území pro nemotorovou, příp. i motorovou dopravu. Dále pak monitorovat, řešení návazností na MHD a IAD s ohledem na pravděpodobný vznik vyšší přepravní poptávky v oblasti v důsledku projektu, a to nejen u HD, ale i v IAD a nemotorové dopravě. Z toho mohou vznikat případné kongesce či snížení bezpečnosti provozu.

Další informace

Řešením terminálu Smíchovského nádraží, se blíže věnuje studio A69 architekti společně s projektantem, tedy sdružením firem SUDOP PRAHA, SUDOP EU a Metroprojekt, který vypracovává kompletní projekt budoucího moderního dopravního uzlu.

2.7 V, S, P, C, VP, AP 5 Zklidnění Radlického údolí

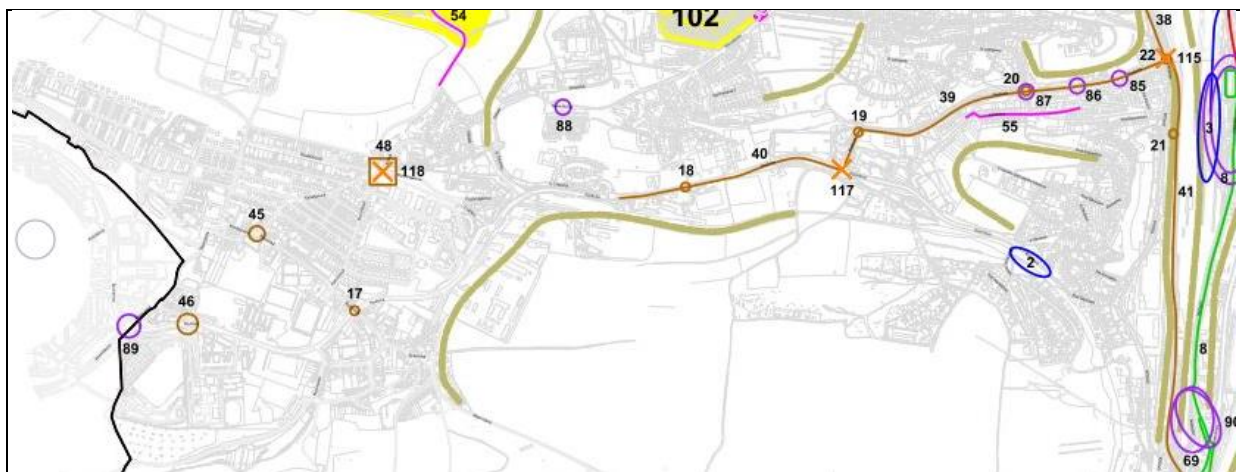
Východiska a strategické souvislosti

Tematická oblast zklidnění Radlické, vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje komplexní dopravní i urbanistické řešení dotčené lokality:

- C Nová propojení pro různé druhy dopravy
- G Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- H Zlepšení kvality veřejných prostranství
- I Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy
- K Snížení dopravní nehodovosti

Zklidnění Radlického údolí zároveň vychází ze **Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.9: Bezpečnost dopravy.

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Nedostatky dopravní sítě“ i bezpečnost a kapacitní nedostatečnost v zájmovém území. **Jedná** se o problém s **vyšší prioritou**. Dále je uveden výřez z problémového výkresu zobrazující oblast Jinonic. Problémový výkres je doložen v příloze k analytické části.



Obrázek 2.6 – Oblast Jinonic, výřez z problémového výkresu

1. **Povaha problému**, spočívá v tradičních dopravních problémech jako jsou kapacitní nedostatky pro individuální automobilovou i městskou hromadnou dopravu, zdržení vozidel MHD, ale i nedostatky vyplývající z rozvoje území, tedy parkování v celé oblasti a bezpečnost chodců.
2. **Územní rozsah**, se týká oblasti Jinonic, zejména ul. Radlické, ul. Klikaté a ul. Karlštejské. Přibližný rozsah zájmového území je zobrazen na výřezu z Problémového výkresu výše.

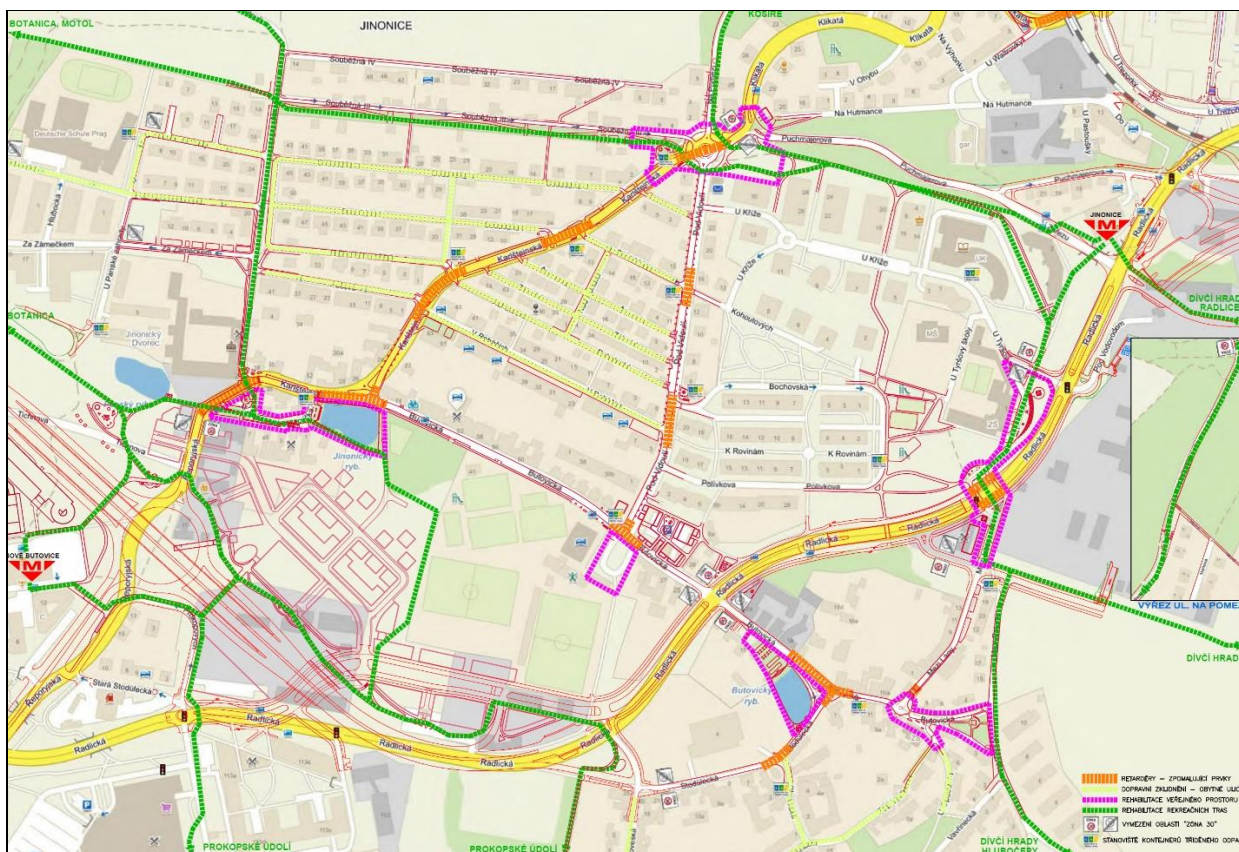
3. **Příčinou problému**, lokalita slouží jako významná radiála pro vnitroměstské a tranzitní vztahy. Další příčinou je nedobudování odpovídajícího komunikačního systému vzhledem ke masivní bytové zástavbě v okolí.
4. Časté přesycení Radlické ulice má bariérový dopad na další významné komunikace v řešené oblasti. Problém má **vliv i na ostatní módy městské mobility** zejména z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu, dále pak na omezený pohyb autobusové dopravy či záchranných složek.
5. **Možnost řešení problému** je v návrhu několika opatření, která společně vytvářejí komplexní zklidnění zájmového území. Řešení zklidnění Radlického údolí, se blíže věnuje dokument „Studie možností dopravního zklidnění oblasti Jinonic“ (VHE a spol., s.r.o., ve spolupráci s Pudis a.s., 12/2016). Jedním ze zásadních úprav je **současně dobudování Radlické radiály** a realizace dokumentem navržených, opatření omezujících průjezd tranzitní dopravy. Při řešení těchto opatření je nutné uvažovat s koordinací s ostatními dopravními systémy ve spolupráci s HMP.

Návrh řešení

Hlavním principem návrhu zklidnění oblasti Jinonic je, v souladu s urbanistickým návrhem, vytvoření městské oblasti s možností parkování, vedení cyklistické chráněné trasy, bezbariérovosti a novým rozložením zastávek, doplněním zeleně a liniovou zástavbou. Zklidnění je vhodné realizovat v **koordinaci** s výstavbou Radlické radiály, která na sebe převezme část zatížení z Radlické ulice a částečně pak z ul. Karlštejské a ul. Klikaté. V rámci zpracování byl prověřen vliv realizace Radlické radiály na zklidnění dopravy v oblasti Jinonic, podrobné výsledky jsou uvedeny v návrhové části Generelu. Před samotnou realizací záměru by však bylo vhodné podrobnější dopravně-inženýrské prověření např. formou mikrosimulace. Účelem je, aby realizací zklidnění nevznikaly kongesce a neúměrná zdržení dopravy, která by tak významně podvazovala efekt celého záměru.

Cílový stav

Cílem opatření je vytvoření kvalitního veřejného prostranství a bezpečné dopravně zklidněné ulice. Cílovým stavem je tedy úplná změna charakteru oblasti Jinonic. K tomuto cíli lze přispět realizací následujícího opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Realizace opatření zobrazených na obrázku níže, přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a dojde tak k významnému zkvalitnění veřejného prostoru na území MČ.



Obrázek 2.7 – Výřez z Přehledné situace oblasti dopravního zklidnění
(Zdroj: Studie dopravního zklidnění oblasti Jinonic, VHE 12/2016)

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
L-02	zklidnění	Dopravní zklidnění oblasti Jinonic	Vymístění tranzitní dopravy z ul. Karlštejská a Klikatá a celková rekultivace městského prostoru

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), jejichž realizace je vhodná pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainterесované subjekty
AP 5 M1	Dopravně-inženýrské prověření	V, S, P, C, VP	Vhodné pro další přípravu	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 5 M2	Projektová příprava	V, S, P, C, VP	Nutná podmínka pro realizaci	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 5 M3	Realizace opatření	V, S, P, C, VP		MČ koordinace s TSK, HMP

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 5 M4	Monitoring, příp. úprava opatření definovaných v rámci M3	V, S, P, C, VP	Vhodná zejména optimalizace SSZ	MČ koordinace s TSK, HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být zejména důsledná koordinace provedení opatření v čase se záměrem Radlické radiály, a to formou projednávání obou záměrů v rámci prověřování, přípravy a realizace s HMP.

Další informace

Řešení zklidnění, se blíže věnuje „Studie možností dopravního zklidnění oblasti Jinonic“ (VHE a spol., s.r.o., ve spolupráci s Pudis a.s., 12/2016). Samotný záměr na odvedení tranzitu z řešených oblastí je popsán v tematickém okruhu AP č.1.

2.8 S, DvK, VP, AP 6 Zajištění dostupného parkování pro rezidenty

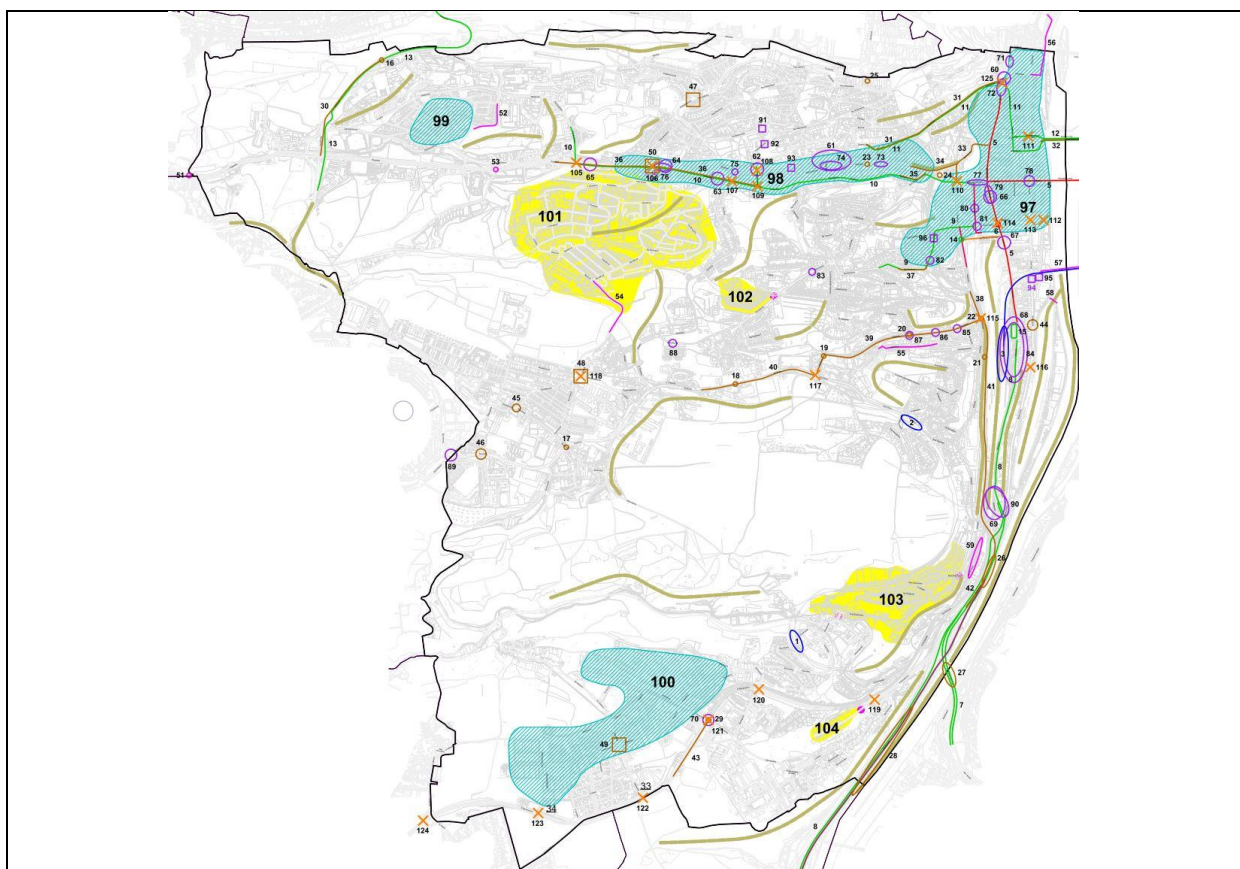
Východiska a strategické souvislosti

Zajištění dostupného parkování pro rezidenty vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje nové možnosti pro dopravu v klidu v dotčených oblastech:

- B Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy
- C Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- D Nová propojení pro různé druhy dopravy

Zajištění dostupného parkování pro rezidenty zároveň vychází **ze Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.4: Zabezpečení dopravy v klidu, Opatření 5.4.1: Realizace nových vhodně umístěných parkovacích domů a ploch (pro místní i P+R). 5.4.2 Zefektivnění organizace odstavných stání v uličním prostoru 5.4.3 koncepční řešení systému zón placeného stání na území hl. m. Prahy

Z analytické části **Generelu dopravy MČ Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Doprava v klidu“ i možnost vybudování nových kapacitních parkovišť. **Jedná se o problém s vyšší prioritou**. Dále je uveden výřez z **problémového výkresu**, který je doložen v příloze k analytické části.



Obrázek 2.8 – Výřez z problémového výkresu

1. **Povaha problému**, individuální automobilová doprava vytváří vysoké nároky na parkovací plochy, a to se týká jak rezidenčního parkování, tak pravidelné denní dojížděky mimopražských uživatelů. Tento problém je umocněn tím, že Praha 5 je vstupní branou do hlavního města od jihu a západu. Zvýšené nároky na parkování s sebou tedy nese i dojížděka mimopražských návštěvníků a pracujících
2. **Územní rozsah**, týká se celé MČ Praha 5. Problém je řešitelný na území MČ, převážně se jedná o oblast Centrálního Smíchova, oblast Plzeňská, Vrchlického, Sídliště Homolka a Sídliště Barrandov. Problémové oblasti jsou graficky zobrazeny na obrázku výše (97-100).
3. **Příčinou problému** je velký podíl území s hustou činžovní zástavbou, a zároveň nedostatkem záchytných parkovišť pro návštěvníky Prahy. To vyvolává omezené možnosti parkování pro rezidenty. To platí jak pro centrální část Smíchova, tak i pro sídliště na okraji městské části (Barrandov).
4. Problém má **vliv na ostatní módy městské mobility**. Vybudováním kapacitních záchytných parkovišť dojde k převedení části cest na veřejnou dopravu a tím i odlehčení parkovacích kapacit v centrální oblasti MČ a snížení nehodovosti a emisí.
5. **Možnost řešení problému** je zejména v návrhu vybudování kapacitních parkovišť, dále pak parkovacích domů či podzemních parkovišť. Při řešení těchto opatření je nutné uvažovat s koordinací s ostatními dopravními systémy ve spolupráci s MČ, HMP, TSK a DPP, dále je potřeba myslet především na dobrou pěší dostupnost a návaznost na městskou dopravu. Při realizaci kapacitního parkoviště Slivenec je nutné uvažovat s návazností na jiná dopravní opatření.

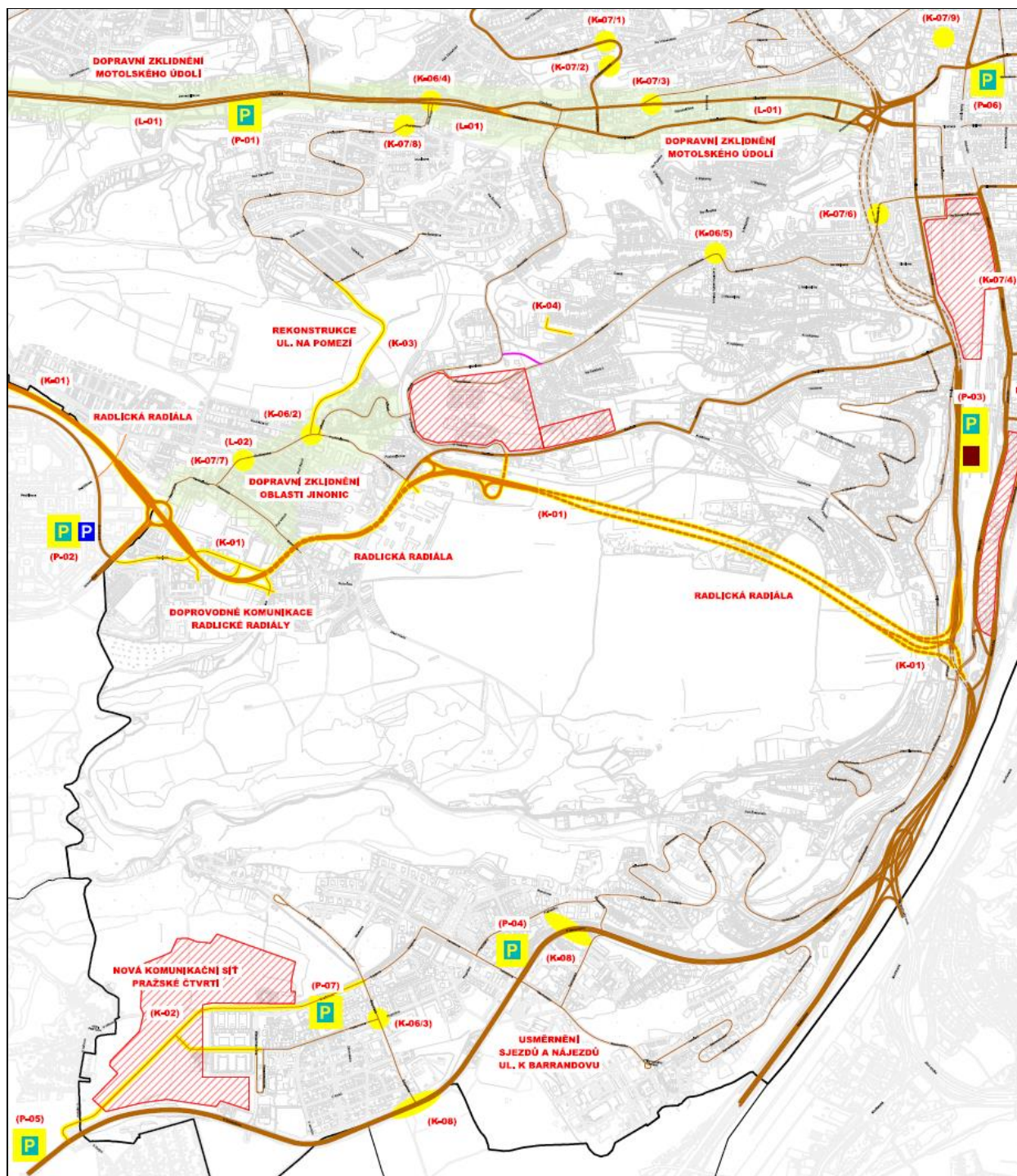
Návrh řešení

V analytické části byly určeny na základě rozboru detailních GIS podkladů a jejich vyhodnocení problémové lokality. Pro další detailnější řešení problematiky parkování a zjištění podílu nerezidentů na parkovištích by bylo vhodné zpracovat komplexní průzkum dopravy v klidu na území MČ, jedná se o poměrně náročný úkol, na základě výstupních dat by však bylo možno ještě lépe plánovat kapacitu navrhovaných parkovišť, případně přijmout další opatření na regulaci parkování nerezidentů (ZPS).

Cílový stav

Cílem tohoto tematického okruhu je zajištění dostupného parkování pro rezidenty. Jeho naplňování bude vyžadovat nejen realizaci následujících „stavebních“ opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Bude vyžadovat i podrobnou analýzu a případné změny v ZPS, dále pak v případě P+R zajištění dostatečně kapacitní a spolehlivé navazující VHD s dostatečnou četností spojů. Realizace opatření přispěje k udržitelnému rozvoji dopravy na území MČ.

Poloha navrhovaných opatření k parkování je zřejmá z výřezu výkresu návrhové části, který je ve větším detailu uveden v přílohové části.



Obrázek 2.9 – Výřez z návrhového výkresu silniční dopravy

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
P-01	parkování	Kapacitní parkoviště Kotlářka	Vybudování parkovacího domu

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
P-02	parkování	Kapacitní parkoviště Nové Butovice (min. 750 míst)	Vybudování parkovacího domu (Praha 13, metro Nové Butovice)
P-03	parkování	Kapacitní parkoviště Smíchovské nádraží (min. 500 míst)	Vybudování kapacitního parkoviště u Smíchovského nádraží
P-04	parkování	Kapacitní parkoviště K Barrandovu	Vybudování parkovacího domu
P-05	parkování	Kapacitní parkoviště Slivenec (min. 150 míst)	Vybudování parkoviště
P-06	parkování	Kapacitní parkoviště Nám. 14.října	Vybudování podzemního parkoviště
P-07	parkování	Kapacitní parkoviště Sídliště Barrandov	Vybudování parkovacího domu

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), jejichž realizace je vhodná pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 6 M1	Dopravně-inženýrské prověření	S, DvK, VP	Vhodné pro další přípravu	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 6 M2	Projektová příprava	S, DvK, VP	Nutná podmínka pro realizaci	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 6 M3	Realizace opatření	S, DvK, VP		MČ koordinace s TSK, HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být inicializace diskuse o plánovaném opatření s organizacemi TSK a HMP. Dále pak další detailnější prověření možné poptávky po parkování na základě průzkumu a analýzy GIS dat. Na základě kterého, bude možné lépe navrhnout umístění a kapacity parkovišť. Případně přijmout další opatření (ZPS).

2.9 V, C, P, AP 7 Propojení vltavských břehů – Dvorecký most

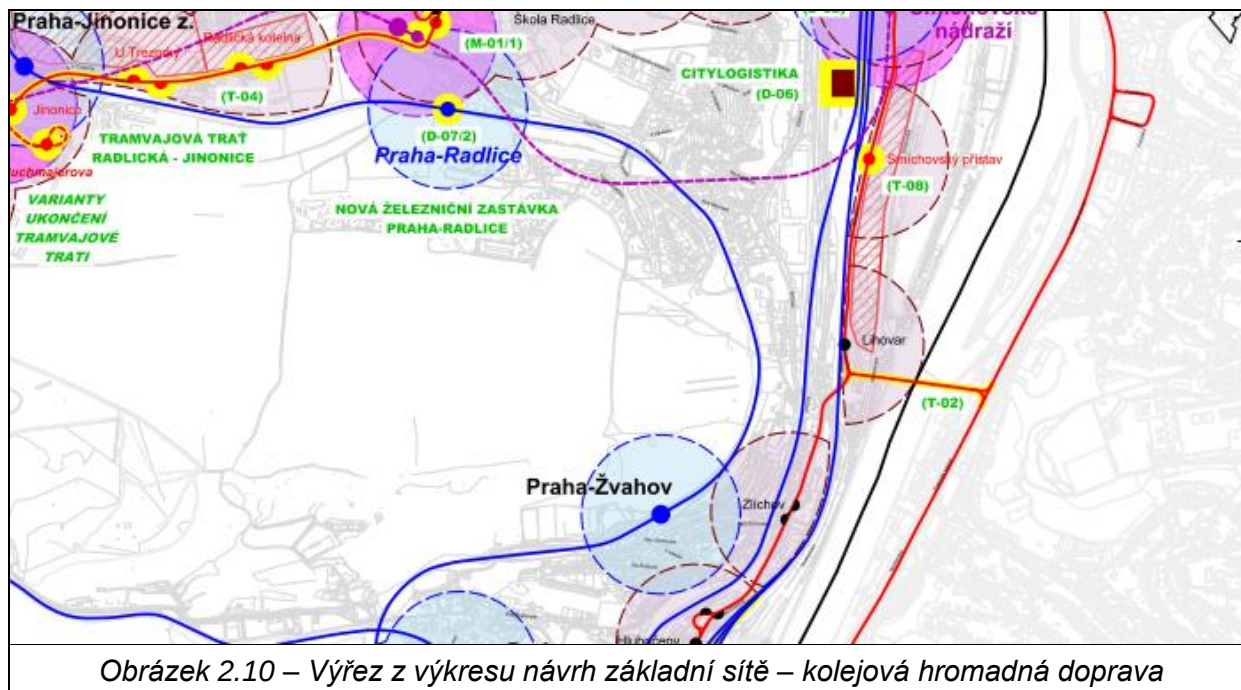
Východiska a strategické souvislosti

Tematická oblast propojení vltavských, vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje nové propojení v pražské tramvajové síti, pěší a cyklistický síti:

- A Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy
- C Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- D Nová propojení pro různé druhy dopravy
- G Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel

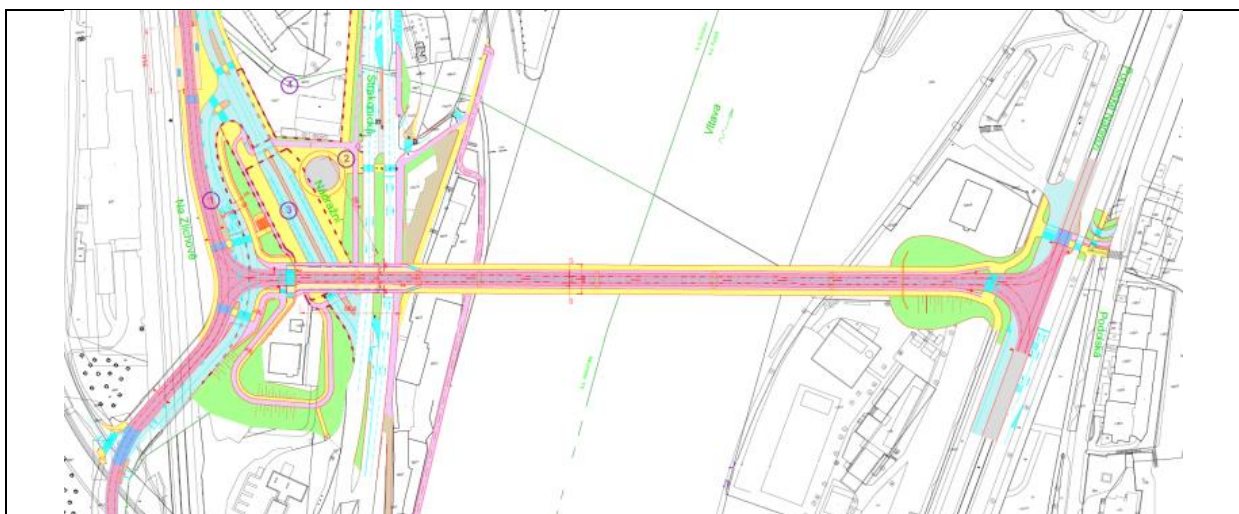
Propojení vltavských břehů vychází ze **Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.1: Podpora realizace klíčových dopravních staveb v gesci HMP, Opatření 5.3.2: Podpora městské hromadné dopravy, Opatření 5.3.7: Podpora rozvoje nových a rekonstrukce stávajících tramvajových tratí

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Potenciál pro rozvoj MHD“ i pěší a cyklistickou dopravu. **Jedná se o problém s vyšší prioritou**. Dále je uveden výřez z **výkresu návrhu základní sítě** pro kolejovou hromadnou dopravu, který je doložen v příloze k návrhové části.



Obrázek 2.10 – Výřez z výkresu návrh základní sítě – kolejová hromadná doprava

1. **Povaha problému**, spočívá v dopravních problémech při napojení MČ na pravobřežní část Prahy. Silná poptávka po tomto propojení generuje kapacitní nedostatky pro městskou hromadnou dopravu, a z toho vyplývající zdržení vozidel MHD.
2. **Územní rozsah**, se týká lokality Lihovar – Dvorce. Přibližné umístění zájmového území je zobrazeno výše na obrázku výřezu z výkresu návrh základní sítě – kolejová hromadná doprava (T-02).
3. **Příčinou problému**, je rozvoj mobility obyvatel, ale rozvoj rezidenční a komerční výstavby v posledních letech, která generuje další poptávku.
4. Problém má **vliv i na ostatní módy městské mobility**. Převedením části poptávky po VD na nové propojení dojde k odlehčení alternativních spojení, zejména blízkého Barrandovského mostu.
5. **Možnost řešení problému** je ve výstavbě nového propojení lokalit Lihovar – Dvorce, sloužícímu jak pro veřejnou dopravu, tak pěší a cyklistickou dopravu. Řešením propojení vltavských břehů, se blíže věnuje i „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ (PUMP). Při řešení těchto opatření je nutné uvažovat s koordinací s ostatními dopravními systémy ve spolupráci s MČ Praha 4, HMP, TSK.



Obrázek 2.11 – Grafická dokumentace – Tramvajová trať Dvorecký most (PUMP)

Návrh řešení

Zprovoznění tramvajového propojení bude mít příznivý dopad na odlehčení dopravy v MČ, zvýšení její dostupnosti a spolehlivosti. Propojení bude klíčovou součástí budoucí jižní tramvajové tangenty, propojující sídlištní celky jižního sektoru Prahy a celoměstsky významné lokality Anděl, Smíchovské nádraží, Budějovická a Pankrác. PUMP uvádí že proveditelnost opatření včetně ekonomického hodnocení (přínosy/náklady) bylo již prověřeno. Na základě pozitivních výsledků prověření pak navrhujeme pokračovat v další přípravě.

Cílový stav

Cílem tohoto tematického okruhu je vytvoření dalšího, tramvajového, cyklistického a pěšího propojení vltavských břehů pro zajištění přímého spojení do celoměstsky významných lokalit Anděl a Smíchovské nádraží. Dále pak snaha o převedení části veřejné dopravy z Barrandovského mostu a docilení zvýšení komfortu cestujících. Realizace tohoto opatření přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy na území MČ.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
T-02	tramvaj	Tramvajová trať Zlíchov – Dvorce (Dvorecký tramvajový most)	Propojení radiálních tramvajových tratí mezi Zlíchovem a Podolím

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), vhodných pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o další přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 7 M1	Projektová příprava	V, C, P	Nutná podmínka pro realizaci	MČ P4 a P5 koordinace s TSK, HMP
AP 7 M2	Realizace opatření	V, C, P		MČ P4 a P5 koordinace s TSK, HMP
AP 7 M3	Monitoring, příp. úprava opatření definovaných v rámci M2	V, C, P		MČ P4 a P5 koordinace s TSK, HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být diskuse o další přípravě stavby. Zejména s MČ P4, HMP, ROPID a dalšími organizacemi HMP. Záměr je již v pokročilé fázi přípravy. Vzhledem k vysoké prioritě tohoto záměru je pak vhodné akcentovat urychlení další přípravy a realizace.

Po realizaci je vhodné vyhodnotit zvolený provozní koncept VHD a případně jej na základě přepravních dat upravit, tak aby záměr byl optimálně využit. Také je vhodné monitorovat změny ve směrování nemotorové dopravy navázané na využití mostu, tak aby nedocházelo ke snížení bezpečnosti, případně přijmout vhodná dopravně-inženýrská opatření, zvyšující bezpečnost a plynulost provozu.

2.10 V, VP, P, AP 8 Bezbariérovost zastávek VHD

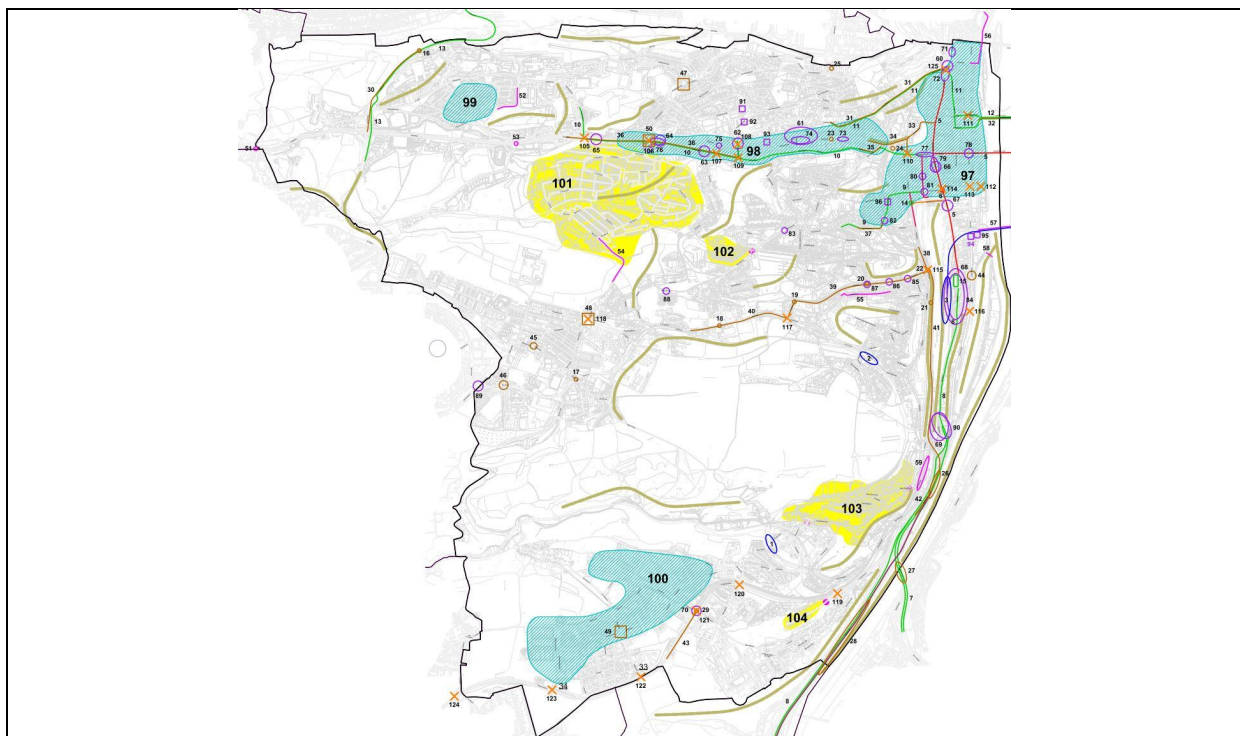
Východiska a strategické souvislosti

Bezbariérovost zastávek VHD vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a spočívá v bezbariérovém řešení zastávek a přestupních uzlů, vozů VHD a celkové bezbariérovosti pěších tras:

- A Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy
- B Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy
- G Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- H Zlepšení kvality veřejných prostranství

Bezbariérovost zastávek VHD zároveň vychází **ze Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.2 Podpora městské hromadné dopravy a 5.3.4 Podpora městské hromadné dopravy.

Z analytické části **Generelu dopravy Městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Potenciál pro rozvoj MHD“ i bezbariérovost zastávek VHD. **Jedná se o problém s prioritou na střední úrovni**. Dále je uveden výřez z **problémového výkresu**, uvedeného v příloze k analytické části. Jedná se o velké množství bodových problémů, které musí být blíže specifikovány v rámci dalšího studijního prověření.



Obrázek 2.12 – Výřez z problémového výkresu

1. **Povaha problému** spočívá v nedostatečném přístupu zastávek a přestupních uzlů VHD pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Prioritou je především vyřešení bezbariérového přístupu do stanic metra Radlická a Jinonická, s poměrně vysokým obratem cestujících.
2. **Územní rozsah se** týká celé MČ Praha 5. Problém je řešitelný na území MČ, a v širších vztazích na území HMP a SČK.
3. **Příčiny problému** jsou dány vlivem pomalého tempa změn, které byly nastartovány v roce 1990, dále nedostatkem financí a nedostatečnou koordinací městských organizací.
4. Problém má **vliv na ostatní módy městské mobility** a podobu veřejných prostranství. Výškové poměry jsou často neřešitelnou otázkou. Přestupní vazby v uzlech městské mobility jsou překážkou ve volném pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Dále je nutné sledovat dobrý přístup k zastávce i její atraktivní umístění z hlediska docházkových vzdáleností.
5. **Možnost řešení problému** je v návrhu zastávek a přestupních uzlů Pražské integrované dopravy s ohledem na bezbariérovost ve spolupráci MČ, HMP, DPP a městských organizací, po analýze stávajícího stavu. Doporučujeme tedy bližší prověření, včetně určení priorit.

Návrh řešení

Strategickou úvahou je určení prvků a podoby výsledného souhrnu opatření. V dalším kroku je stanovení prioritních lokalit a harmonogramu opatření. Zároveň by měl být postup koordinován s HMP, v souladu s koncepcí odstranění bariér ve veřejném prostoru.

Změna se týká veřejné hromadné dopravy vč. železnice, jejich stanic, přestupních uzlů i podoby veřejného prostranství, konkrétněji podoby zastávek autobusu a tramvají, šířkových poměrů chodníků a přechodů pro chodce.

Cílový stav

Cílovým stavem je bezbariérovost zastávek na území MČ Praha 5. Prioritní je realizace následujících opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Následovat by pak měla další opatření vedoucí ke kompletní bezbariérovosti VHD včetně přestupních tras. Priority a lokality navržené ke změně lze určit po provedení podrobné analýzy bezbariérovosti všech zastávek na území Prahy 5.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
M-01/1	metro	Bezbariérový přístup do stanice Radlická	Vybudování bezbariérového přístupu (výtah) dle studie DPP
M-01/2	metro	Bezbariérový přístup do stanice Jinonická	Vybudování bezbariérového přístupu (výtah) dle studie DPP
T-05	tramvaj	Úprava tramvajové zastávky Zborovská	Zajištění bezpečného a nízkopodlažního nástupu do tramvají

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), jejichž realizace je vhodná pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 8 M1	Analýza stavu přestupních uzlů a zastávek VHD z hlediska bezbariérovosti vč. určení priorit	V, VP, P	Nutná podmínka pro další přípravu	MČ koordinace s HMP, DPP
AP 8 M2	Projektová příprava bezbariérovosti opatření dle priorit	V, VP, P	Nutná podmínka pro realizaci	MČ koordinace s HMP, DPP
AP 8 M4	Realizace opatření	V, VP, P		HMP, DPP
AP 8 M5	Monitoring bezbariérovosti u nově zřizovaných dopravních opatření	V, VP, P		MČ koordinace s HMP, DPP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být koordinace bližšího prověření bezbariérovosti zastávek a přestupních uzlů na území MČ. Vzniklou koncepci realizace bezbariérovosti včetně priorit pak projednat s HMP a dále koordinovat projektovou přípravu s HMP. Vybudování bezbariérového přístupu stanic metra Radlická a Jinonická bylo studijně prověřeno dle studie DPP, tato opatření s vysokou prioritou a v pokročilé fázi přípravy by měla být realizována přednostně.

Další informace

V současné době se DPP problematikou bezbariérového zpřístupnění stanic intenzivně zabývá. Podle strategie schválené Magistrátem hl. m. Prahy mají být zmíněné stanice metra plně bezbariérové do roku 2025. Problematikou bezbariérovosti se zabývá Ministerstvo dopravy ČR (<https://www.mdcz.cz/Uzitecne-odkazy/Bezbarierovost>).

2.11 S, AP 9 Řešení problémových křižovatek

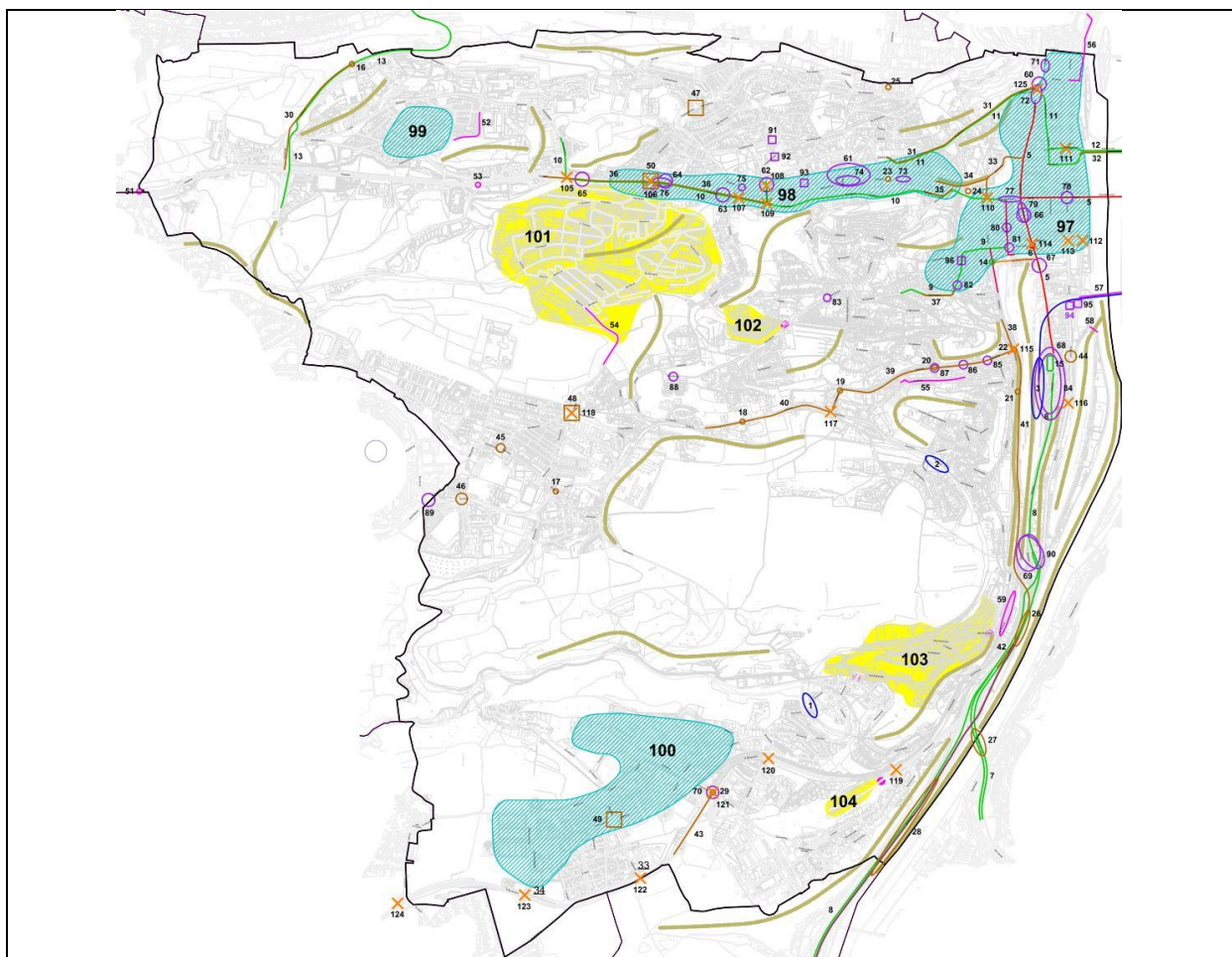
Východiska a strategické souvislosti

Řešení problémových křižovatek z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje nové impulsy pro dopravní obsluhu dotčených oblastí:

- C Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- K Snížení dopravní nehodovosti

Řešení problémových křižovatek zároveň vychází ze **Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.9: Bezpečnost dopravy.

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Nedostatky dopravních sítí“ i úpravu křižovatek, zvýšení bezpečnosti a jejich zkapacitnění. **Jedná se o problém se střední prioritou**. Dále je uveden výřez z **problémového výkresu**, který je doložen v příloze k analytické části. Problémové křižovatky jsou zde vyznačeny **oranžovým křížem**.



Obrázek 2.13 – Výřez z problémového výkresu

1. **Povaha problému** spočívá zejména v nevhodném prostorovém uspořádání, ale i v kapacitní nedostatečnosti křižovatek a v jiných dopravních nedostacích ovlivňujících individuální automobilovou i veřejnou hromadnou dopravu, ale i bezpečnost chodců. Na základě prací, provedených v analytické části, byly vytipovány křižovatky, kde může potenciálně docházet k rizikovým situacím. Jedná se o křižovatky zbytečně rozlehlé, bez přirozeného hlavního směru či s jinými dopravními nedostatky. Bližší informace o jednotlivých návrzích jsou v návrhové části Generelu dopravy.
2. **Územní rozsah**, týká se vybraných křižovatek MČ Praha 5. Problém je řešitelný na území MČ.
3. **Příčinou problému** je zvyšující se intenzita dopravy i měnící se směřování přepravních proudů vlivem rezidenční i komerční výstavby.
4. Problém má **vliv na módy městské mobility** v podobě vzniklých kongescí, které mají dopad na individuální automobilovou a veřejnou hromadnou dopravu. Vznikají tak i potenciální rizikové situace, kdy je snížena bezpečnost účastníků provozu, především chodců.
5. **Možnost řešení problému** je v úpravě křižovatek, čímž se zvýší bezpečnost a kapacita křižovatek. Řešení problémových křižovatek představuje lokální kvalitativní a bezpečnostní zlepšení podmínek pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích. V lokalizovaných křižovatkách doporučujeme tedy bližší dopravně-inženýrské prověření.

Návrh řešení

Strategickou úvahou je určení podoby výsledného opatření. Navrhujeme prověřit proveditelnost včetně ekonomického hodnocení (přínosy/náklady). Na základě pozitivních výsledků prověření pak pokračovat v další přípravě, v případě negativních výsledků přípravu odložit.

Opatření na zvýšení kapacity a bezpečnosti křižovatek je vhodné koordinovat zejména s TSK. Před vlastní realizací by bylo vhodné dopravně inženýrské prověření, vlivu na kapacitu křižovatek, příp. mikrosimulace.

Cílový stav

Cílovým stavem je průběžné řešení problémových křižovatek a minimalizace možné tvorby těchto problémů ve výhledu. V současnost lze na základě stavebních a dopravně-inženýrských opatření vyřešit problémové křižovatky s nejvyšší prioritou. Jedná se o opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Realizace opatření přispěje k udržitelnému rozvoji dopravy na území MČ. Minimalizaci těchto problémů ve výhledu lze dosáhnout důsledným a podrobným prověřováním plánovaného rozvoje silniční sítě i rozvoje přepravní poptávky na základě nových rezidenčních a komerčních ploch. Nástrojem pro toto prověřování je dopravní modelování, případně mikrosimulace, dále pak kapacitní posuzování křižovatek. Mimoúrovňové řešení v opatření K-08 přinese nepochybně zvýšení plynulosti i bezpečnosti provozu v řešené problémové lokalitě. Jedná se však o řešení investičně náročné, jehož realizace může nastat v delším časovém horizontu.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
K-06/1	komunikace	Úprava křižovatky Podbělohorská x Pod Stadiony	Úpravy křižovatky, důvod kapacitní problémy, zvýšení bezpečnosti
K-06/2	komunikace	Úprava křižovatky Karlštejnská x Puchmajerova	Úpravy víceramenné křižovatky a předností v jízdě (kruhový objezd), důvod zvýšení přehlednosti křižovatky, zvýšení bezpečnosti
K-06/3	komunikace	Úprava křižovatky Štěpařská x Voskovicova	Úpravy křižovatky a předností v jízdě, důvod zvýšení bezpečnosti a kapacity
K-06/4	komunikace	Úprava křižovatky Plzeňská x Musílkova	Úpravy křižovatky, úprava pro možnost vjezdu/výjezdu bus z navrhované sdružené zastávky
K-08	komunikace	Usměrnění sjezdů a nájezdů ulice K Barrandovu	Úpravy křižovatek, důvod kapacitní problémy, zvýšení bezpečnosti

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), vhodných pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 9 M1	Dopravně-inženýrské prověření	S	Vhodné pro další přípravu	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 9 M2	Projektová příprava	S	Nutná podmínka pro realizaci	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 9 M3	Realizace opatření	S		MČ koordinace s TSK, HMP
AP 9 M4	Monitoring, příp. úprava opatření definovaných v rámci M3	S	Vhodná zejména optimalizace SSZ, pokud je navrženo	MČ koordinace s TSK, HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být inicializace diskuse o plánovaném opatření s organizací TSK a HMP. Následně pak monitorování přípravy, realizace a funkčnosti daného opatření.

2.12 C, P, VP, AP 10 Bezpečná cyklodoprava

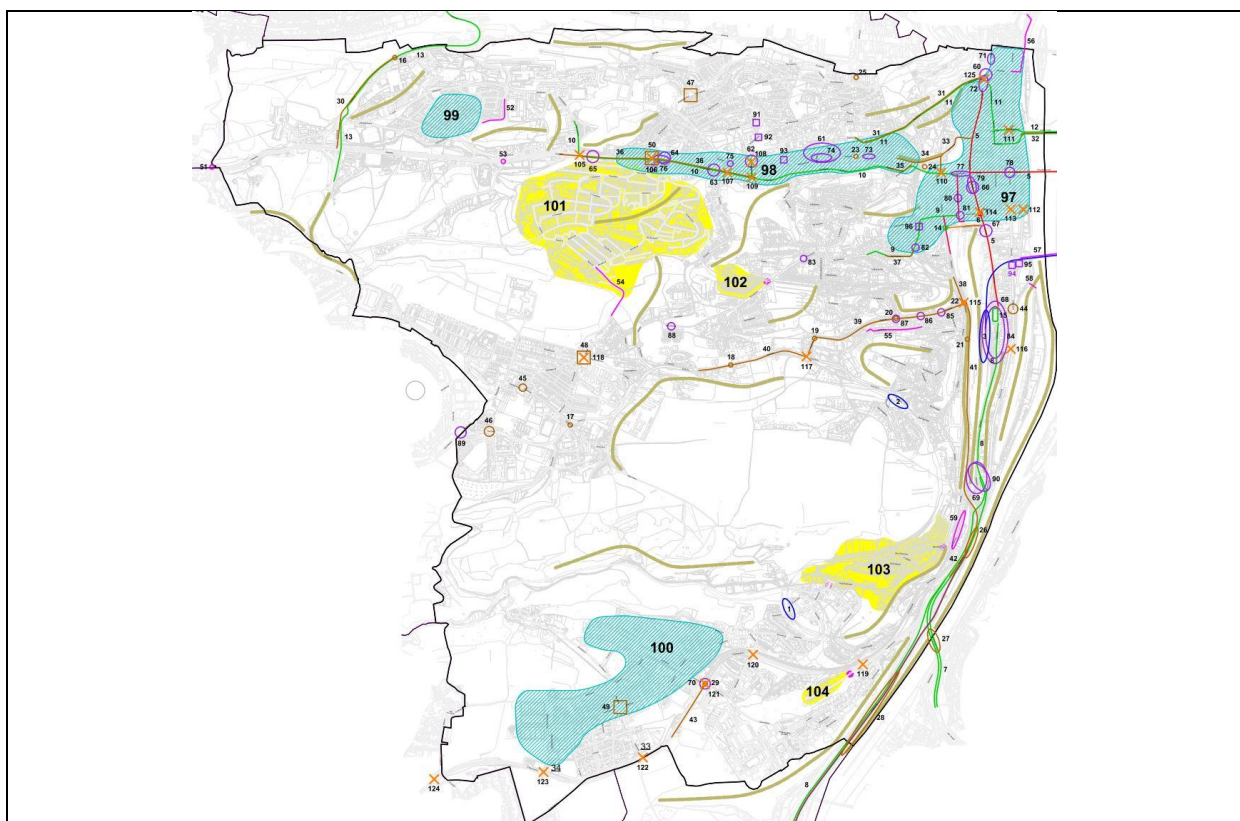
Východiska a strategické souvislosti

Tematická oblast bezpečná cyklodoprava vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje zlepšení přístupnosti a prostupnosti dotčených lokalit.

- D Nová propojení pro různé druhy dopravy
- E Podpora chůze a dopravní cyklistiky
- G Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- H Zlepšení kvality veřejných prostranství

Zajištění bezpečné cyklodopravy zároveň vychází **ze Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.5: Realizace cest ve svazích pro pěší a cyklisty, Opatření 5.3.6: Zajišťování podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy, Opatření 5.3.8: Realizace přemostění mezi Mrázovkou a parkem Sacré Coeur.

Z analytické části **Generelu dopravy MČ Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Cyklistická doprava“ především bezpečnost, ale i atraktivitu tras pravidelných a rekreačních cest. **Jedná se o problém se střední prioritou**. Dále je uveden výřez z problémového výkresu, který je doložen v příloze k analytické části.



Obrázek 2.14 – Výřez z problémového výkresu

1. **Povaha problému**, spočívá ve zvyšující se poptávce po cyklistické dopravě, které není zcela přizpůsobena infrastruktura, tak aby zajistila bezpečné atraktivní a komfortní spojení v hlavních směrech na území MČ.
2. **Územní rozsah**, se týká návrhu nových úseků na území MČ Praha 5, se zásahem v širších vztazích na území HMP a SČK.
3. **Příčiny** problému jsou v růstu poptávky po cyklistické dopravě, která je vedena mnohdy po komunikacích s vyššími intenzitami IAD. Vznikají tak kapacitní omezení i nebezpečné situace. Vzhledem k vyššímu dopravnímu stresu pro cyklisty na těchto komunikacích není potenciál cyklistické dopravy zcela využit.
4. Lokálním omezením vznikají rizikové situace, kdy je snížena bezpečnost cyklistů, která se násobí s intenzivnějším provozem ostatní dopravy. Problém má **vliv i na ostatní módy městské mobility** zejména z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu. Při návrhu nových úseků a umísťování stojanů na kola je vhodné sledovat vazbu na ostatní dopravní systémy veřejné dopravy.
5. **Možnost řešení problému** je v návrhu sítě cyklotras, která zajistí zlepšení přístupnosti a prostupnosti do zájmových území. Dále pak eliminací bezpečnostního rizika segregací cyklistické dopravy nebo jejího vhodného odklonění do méně vytížených komunikací. Při řešení těchto opatření je nutné uvažovat s koordinací s ostatními dopravními systémy ve spolupráci s MČ, HMP, TSK. Dále je vhodné navrhovanou síť v rámci generelu MČ koordinovat s dokumentem: „**Systém celoměstských cyklotras** hlavního města Prahy“, aktualizace 2021.

Návrh řešení

Změna se týká souboru dílčích opatření jako návrhu nových a úpravy starých cyklostezek, vybavení cyklotras a realizací dopravních opatření. Náměty doposud neproověřované doporučujeme prověřit z hlediska potřeby a proveditelnosti.

Cílový stav

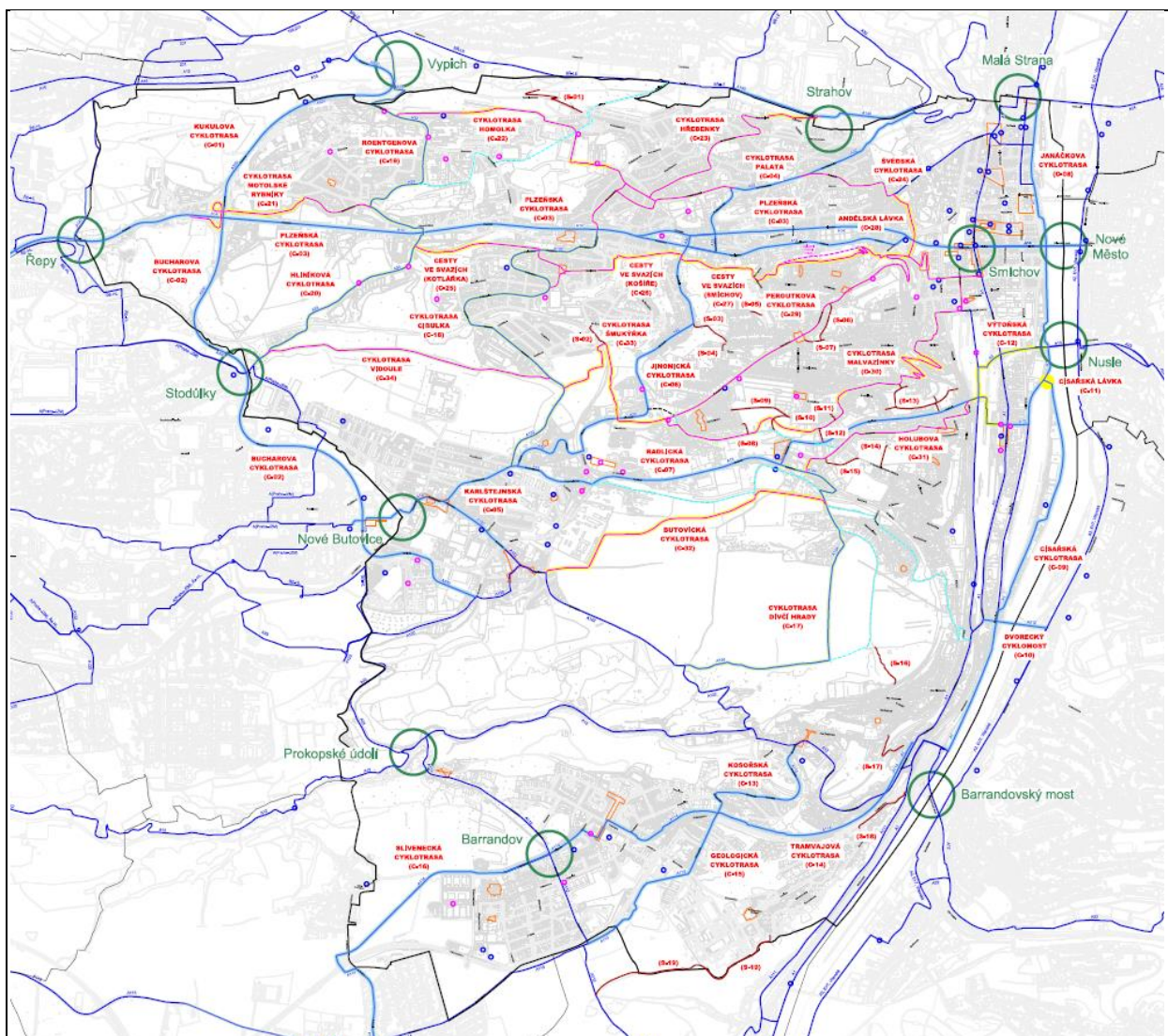
Cílovým stavem je návrh souboru dílčích opatření, který vede k usnadnění využití cyklistické dopravy pro širokou veřejnost, bez zvýšených bezpečnostních rizik spojených s jinou vnitroměstskou dopravou, ale i k zřehlednění křižovatek pro všechny lokality Prahy 5. Cílovým stavem je plná, případně částečná realizace následujících opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Realizace opatření přispěje ke zvýšení bezpečnosti cyklistů na území MČ. Vyšší podíl cyklistů pak může znamenat nižší využití motorových módů a tím přispívá k udržitelnosti dopravy. V rámci analytické části byla zpracovaná analýza umístění stojanů pro kola a B+R, které výstupem je návrh umístění nových stojanů na území MČ. Cílový stav je zobrazen na obrázku níže, kde jsou graficky znázorněny i nové stojany, a to růžovým kolečkem.

Navržena je souvislá síť značených cyklotras, které navzájem propojí rozhodující vstupy na území městské části. Navržená infrastruktura pro cyklisty zohledňuje různý charakter a potřeby jednotlivých skupin uživatelů:

- Expresní cyklotrasy převážně na existující síti místních komunikací I. a II. třídy,
- Rekreační cyklotrasy primárně segregované od ostatního provozu.

Zatímco expresní cyklotrasy na existujících komunikacích mohou být realizovány z větší části prostřednictvím dopravních opatření, tak realizace rekreačních cyklotras představuje i potřebu nových úseků – cyklostezek.

Nové a upravené prvky v síti jsou podrobněji vyznačeny ve výkresových přílohách k návrhové části.



Obrázek 2.15 – Výřez z výkresu návrh základní sítě – cyklistická a pěší doprava

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
C-01	Cyklo + pěší	Kukulova cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-02	Cyklo + pěší	Bucharova cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-03	Cyklo + pěší	Plzeňská cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-04	Cyklo + pěší	Cyklotrasa Palata	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-05	Cyklo + pěší	Karlštejnská cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-06	Cyklo + pěší	Jinonická cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-07	Cyklo + pěší	Radlická cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-08	Cyklo + pěší	Janáčkova cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-09	Cyklo + pěší	Císařská cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-10	Cyklo + pěší	Dvorecký cyklomost	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy na Dvoreckém mostě
C-11	Cyklo + pěší	Císařská lávka	Nová lávka pro pěší a cyklisty mezi Císařskou loukou a přístavištěm Kotevní
C-12	Cyklo + pěší	Výtoňská cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-14	Cyklo + pěší	Tramvajová cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-15	Cyklo + pěší	Geologická cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-16	Cyklo + pěší	Slivenecká cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-17	Cyklo + pěší	Cyklotrasa Dívčí hrady	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-18	Cyklo + pěší	Cyklotrasa Cibulka	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-19	Cyklo + pěší	Roentgenova cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-20	Cyklo + pěší	Hliníková cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy
C-21	Cyklo + pěší	Cyklotrasa Motolské rybníky	Návrh rekreační cyklotrasy
C-22	Cyklo + pěší	Cyklotrasa Homolka	Návrh rekreační cyklotrasy
C-23	Cyklo + pěší	Cyklotrasa Hřebenky	Návrh rekreační cyklotrasy
C-24	Cyklo + pěší	Švédská cyklotrasa	Návrh rekreační cyklotrasy
C-25	Cyklo + pěší	Cesty ve svazích (Kotlářka)	Návrh rekreační cyklotrasy
C-26	Cyklo + pěší	Cesty ve svazích (Košíře)	Návrh rekreační cyklotrasy
C-27	Cyklo + pěší	Cesty ve svazích (Smíchov)	Návrh rekreační cyklotrasy
C-28	Cyklo + pěší	Andělská lávka	Nové přemostění pro pěší a cyklisty mezi Mrázovkou a parkem Sacre Coeur
C-29	Cyklo + pěší	Peroutkova cyklotrasa	Návrh rekreační cyklotrasy
C-30	Cyklo + pěší	Cyklotrasa Malvazinky	Návrh rekreační cyklotrasy
C-31	Cyklo + pěší	Holubova cyklotrasa	Návrh rekreační cyklotrasy
C-32	Cyklo + pěší	Butovická cyklotrasa	Návrh rekreační cyklotrasy
C-33	Cyklo + pěší	Cyklotrasa Šmukýřka	Návrh rekreační cyklotrasy
C-34	Cyklo + pěší	Cyklotrasa Vidoule	Návrh rekreační cyklotrasy

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), vhodných pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 10 M1	Náměty - prověření, potřeby, proveditelnosti	C, P, VP	Vhodné pro další přípravu	MČ koordinace s HMP
AP 10 M2	Projektová příprava	C, P, VP		MČ koordinace s HMP
AP 10 M4	Realizace opatření	C, P, VP	C, P, VP	MČ koordinace s HMP
AP 10 M5	Monitoring, příp. úprava opatření	C, P, VP	Vhodné pro optimální využití	MČ koordinace s HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být **koordinace** plánovaných opatření s organizacemi HMP a s platnými koncepcemi a strategickými dokumenty. Jedná se zejména bližší prověření nově vzniklých námětů a na základě těchto prověření pak návrhy na úpravu či doplnění nadřazených strategických koncepčních materiálů.

Další informace

Problematicke týkající se cyklistické dopravy, se dále věnuje dokument „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ a „Generel rozvoje cyklistické dopravy“ a nejaktuálněji i Systém celoměstských cyklotras hlavního města Prahy, Aktualizace 2021. Se všemi těmito dokumenty bylo snahou provést koordinaci, s ohledem na optimální řešení pro přepravní potřeby MČ Praha 5.

2.13 P, S, AP 11 Zvýšení bezpečnosti přechodů

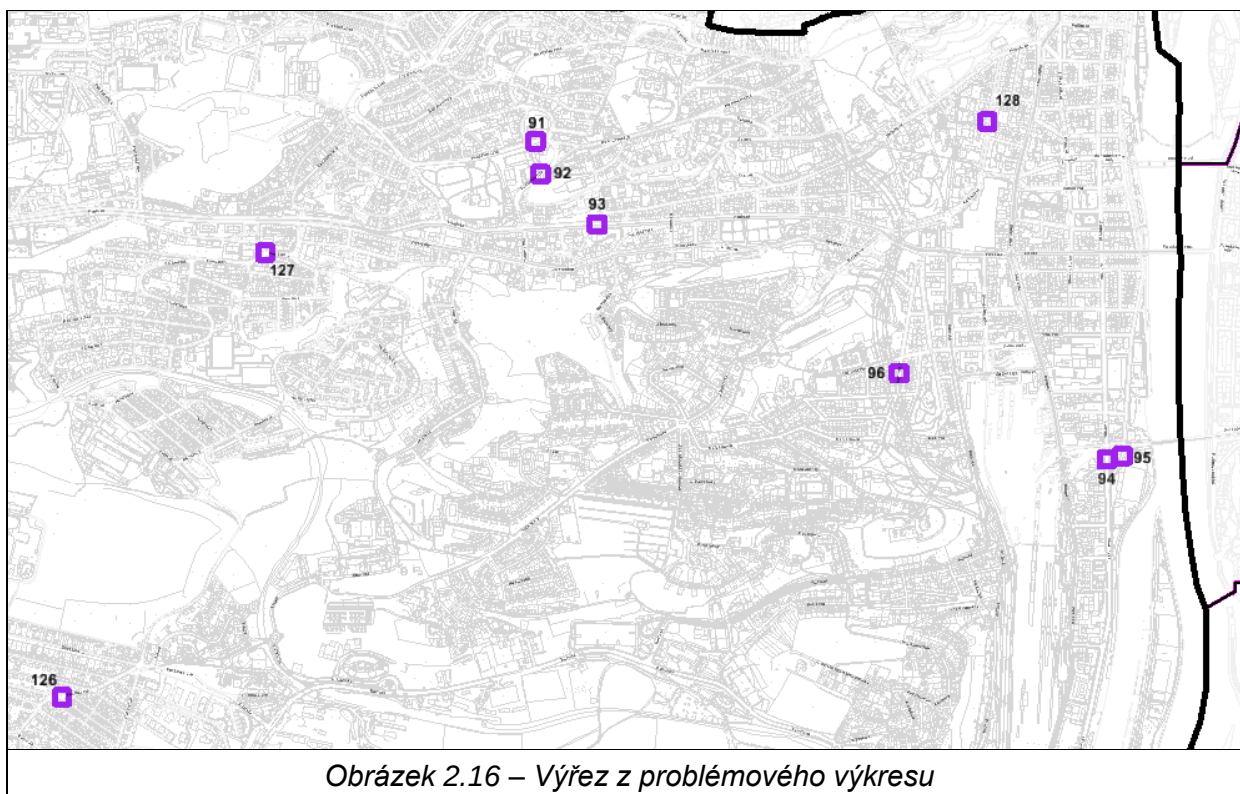
Východiska a strategické souvislosti

Zvýšení bezpečnosti přechodů vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje nové impulsy pro dopravní obsluhu dotčených oblastí:

- C Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- E Podpora chůze a dopravní cyklistiky
- K Snížení dopravní nehodovosti

Zajištění bezpečnosti přechodů pro chodce zároveň vychází **ze Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.4: Zajišťování a podpora komfortních podmínek pro pěší dopravu a 5.3.9: Bezpečnost dopravy.

Z analytické části **Generelu dopravy Městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Nedostatky dopravních sítí“ i úpravu přechodů a zvýšení bezpečnosti provozu. Jedná se o problém se **střední prioritou**. Dále je uveden výřez z **problémového výkresu**, který je doložen v příloze k analytické části. Lokality s problémovými přechody jsou vyznačeny **fialovým čtvercem**.



Obrázek 2.16 – Výřez z problémového výkresu

1. **Povaha problému**, spočívá v nevhodném prostorovém uspořádání křižovatek, nevhodném stávajícím řešení a v jiných dopravních nedostatcích ovlivňujících především bezpečnost chodců.
2. **Územní rozsah**, týká se vybraných křižovatek MČ Praha 5, graficky vyznačených výše ve výřezu z problémového výkresu (fialový čtverec). Problém je řešitelný na území MČ. Přechody byly vybírány s ohledem na intenzity silniční dopravy v oblasti, ale i s ohledem na intenzitu pěší dopravy často je v rámci opatření řešena bezpečná pěší cesta dětí do škol.
3. **Příčinou problému** je nedostatečná podpora nemotorové dopravy v minulých letech. Důsledkem je ne vždy bezpečná cesta pěších přes přechod.
4. Problém má **vliv na ostatní módy městské mobility** z pohledu bezpečnosti provozu, je však vhodné sledovat vazbu na ostatní dopravní systémy veřejné dopravy zejména na systém IAD. Problémem vznikají rizikové situace, kdy je snížena bezpečnost všech účastníků provozu.
5. **Možnost řešení problému** je u jednoho přechodu v doplnění bezpečnostních ostrůvků, nebo v zabezpečení přechodu světelnou signalizací v ostatních případech. Při řešení těchto opatření je nutné uvažovat s koordinací s ostatními dopravními systémy ve spolupráci s MČ, HMP, TSK. Řešení problémových přechodů představuje lokální kvalitativní a bezpečnostní zlepšení podmínek pro chodce. Doporučujeme tedy bližší prověření, pokud nebude v blízkém výhledu opatření již prověřeno.

Návrh řešení

Spočívá v odstranění problematických křižovatek v rámci celého území Prahy 5. Kritérium pro výběr problémových přechodů tvořil zejména přechod přes tři jízdní pruhy bez dělení bezpečnostním ostrůvkem. Dílčí opatření na zvýšení bezpečnosti chodců je vhodné koordinovat zejména s TSK. Před vlastním návrhem SSZ by bylo vhodné dopravně inženýrské prověření, vlivu na kapacitu křižovatek, příp. mikrosimulace.

Cílový stav

Cílovým stavem jsou bezpečné přechody na území MČ. Jedná se o tematický okruh, jež se může ve výhledu vyvíjet. Prioritou v je v současnosti plná, případně částečná realizace následujících opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Realizace opatření přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu na území MČ. Ve výhledu je vhodné monitorovat bezpečnost na přechodech na území MČ z důvodu měnících se intenzit silniční dopravy.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
K-07/1	komunikace	Úprava přechodu ul. Podbělohorská (Pod Lipkami)	Úprava přechodu (doplnění ostrůvků nebo SSZ)
K-07/2	komunikace	Úprava přechodu ul. Podbělohorská (Mošnova)	Úprava přechodu (doplnění ostrůvků nebo SSZ)

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
K-07/3	komunikace	Úprava přechodu ul. Plzeňská (Holečkova)	Úprava přechodu (doplnění ostrůvků nebo SSZ)
K-07/4	komunikace	Úprava přechodu ul. Strakonická (Pod Trať) - západ	Úprava přechodu (doplnění ostrůvků nebo SSZ)
K-07/5	komunikace	Úprava přechodu ul. Strakonická (Pod Trať) - východ	Úprava přechodu (doplnění ostrůvků nebo SSZ)
K-07/6	komunikace	Úprava přechodu ul. U Santošky	Úprava přechodu (doplnění ostrůvků nebo SSZ)
K-07/7	komunikace	Úprava přechodu ul. Karlštejnská (Záleská)	Úprava přechodu (doplnění ostrůvků nebo SSZ)
K-07/8	komunikace	Úprava přechodu ul. Nepomucká (Pod Školou)	Úprava přechodu (doplnění ostrůvků nebo SSZ)
K-07/9	komunikace	Úprava přechodu ul. Drtinova (Victoria Huga)	Úprava přechodu

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), vhodných pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 11 M1	Dopravně-inženýrské prověření	P, S	Vhodné pro další přípravu	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 11 M2	Projektová příprava	P, S	Nutná podmínka pro realizaci	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 11 M3	Realizace opatření	P, S		MČ koordinace s TSK, HMP
AP 11 M4	Monitoring, příp. úprava opatření definovaných v rámci M3	P, S	Vhodná zejména optimalizace SSZ	MČ koordinace s TSK, HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být inicializace diskuse o plánovaném opatření s organizací TSK a HMP. Následně pak monitorování přípravy, realizace a funkčnosti daného opatření. V rámci finančních možností a vytčených postupných kroků, se MČ Praha 5 snaží o odstranění problémových míst určených k přecházení (např. nepřehledných, bariérových, s častým výskytem dopravních nehod apod.)

2.14 P, C, VP, AP 12 Zvýšení prostupnosti území pěší dopravou

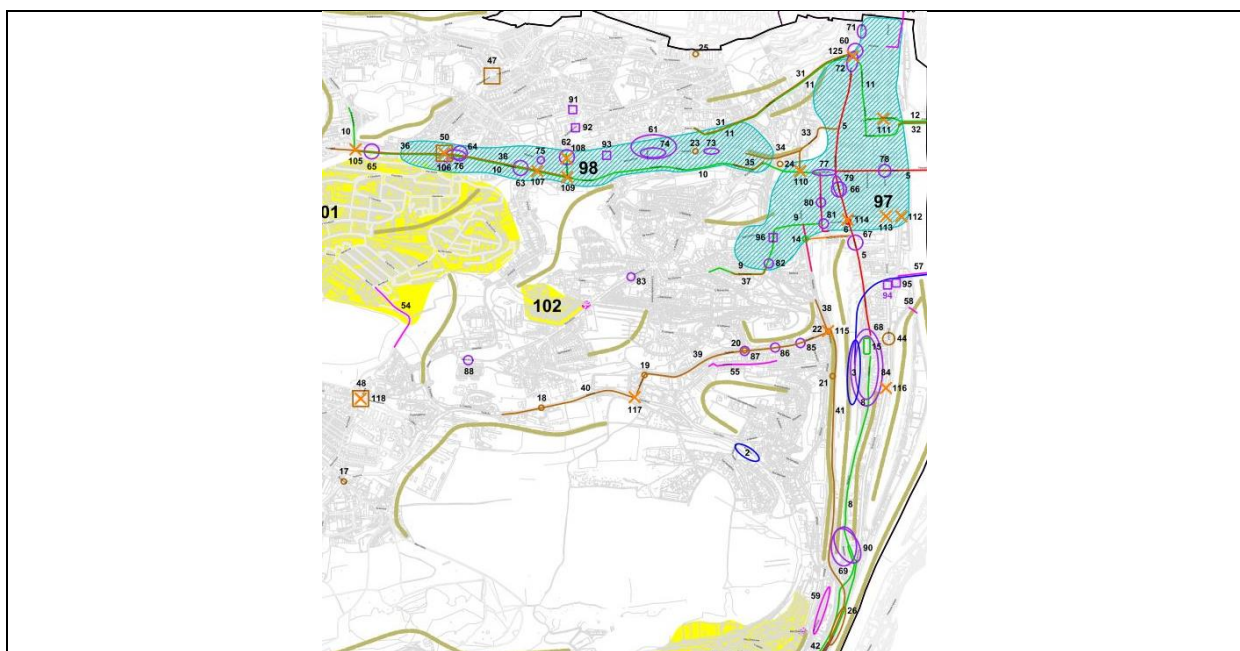
Východiska a strategické souvislosti

Tematická oblast Zvýšení prostupnosti území pěší dopravou vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje zlepšení přístupnosti a prostupnosti dotčených lokalit:

- D Nová propojení pro různé druhy dopravy
- E Podpora chůze a dopravní cyklistiky
- G Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- H Zlepšení kvality veřejných prostranství
- K Snížení dopravní nehodovosti

Zvýšení prostupnosti území pěší dopravou zároveň vychází **ze Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.4: Zajišťování a podpora komfortních podmínek pro pěší dopravu. Dále pak dvě konkrétní opatření 5.3.5 Realizace cesty ve svazích pro pěší a cyklisty a 5.3.8 Realizace přemostění mezi Mrázovkou a parkem Sacré Coeur.

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Pěší prostupnost“ především prostupnost územím, ale i bezpečnost a atraktivitu tras. **Jedná se o problém se střední prioritou**. Dále je uveden výřez z problémového výkresu, který je doložen v příloze k analytické části. Lokality s problémy v pěší dopravě jsou vyznačeny **fialovou** elipsou. Fialovým čtvercem jsou vyznačeny nebezpečné přechody, které jsou řešeny v samostatném AP.



Obrázek 2.17 – Výřez z problémového výkresu

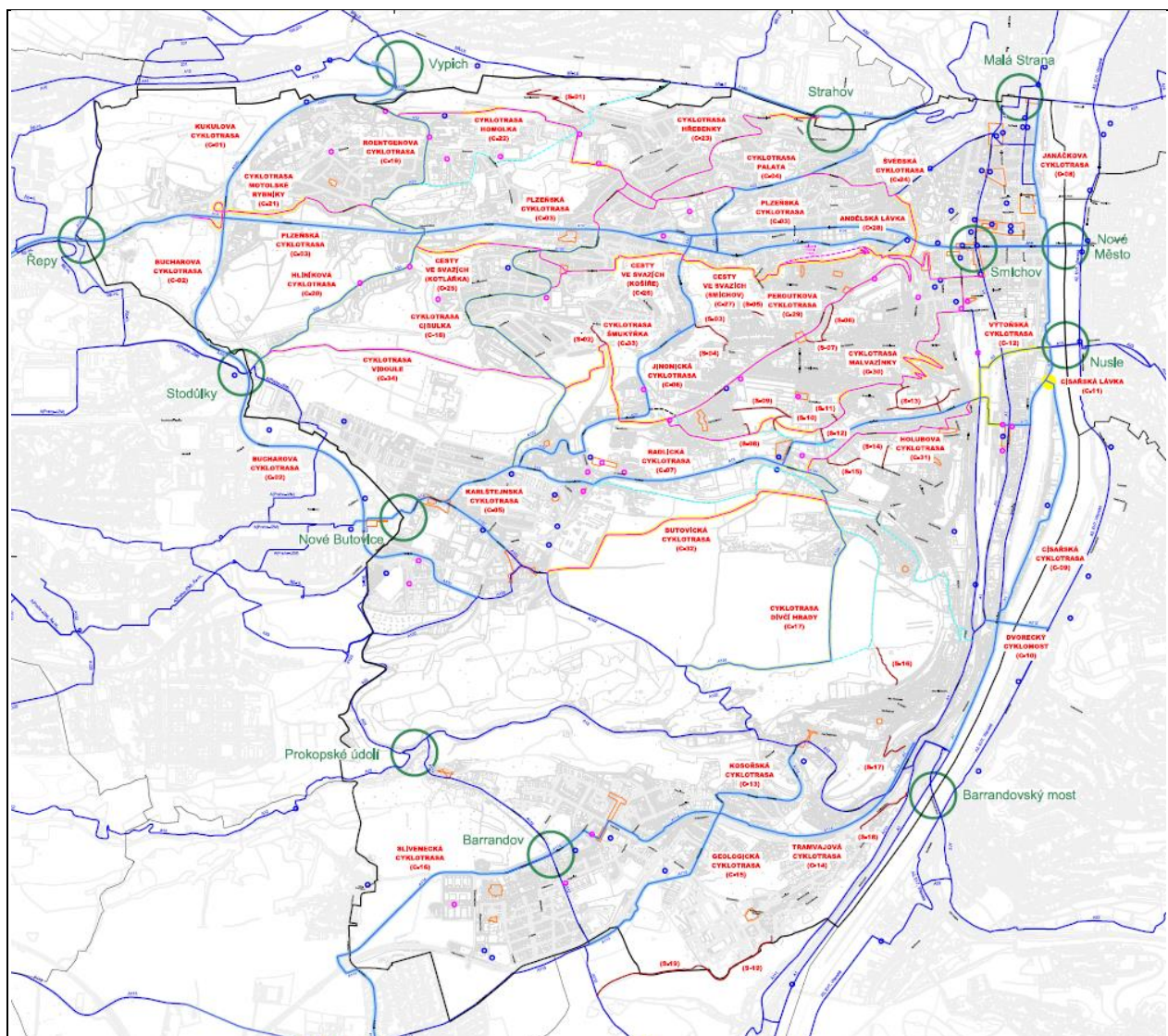
1. **Povaha problému**, spočívá v nedostatečném pěším propojení vybraných lokalit, v nevhodné úpravě chodníků, což vede ke snížení bezpečnosti chodců. Problémová místa jsou v problémovém výkresu vyznačena jako lokality s opakovaným výskytem nehod.
2. **Územní rozsah**, se týká návrhu nových pěších propojení a úpravou stávajících na území MČ Praha 5, se zásahem v širších vztazích na území HMP a SČK.
3. **Příčinou problému** je nedostatečná podpora nemotorové dopravy v minulých letech. Sníženou bezpečností v pěší dopravě a nedostatečným propojením zájmových území lze očekávat přiklání se účastníků provozu k jiným módům, což má vliv na udržitelnost dopravy.
4. Problém má **vliv i na ostatní módy městské mobility** zejména z pohledu bezpečnosti a životního prostředí, kde vhodné řešení úseku může vést k přiklání se k chůzi místo využití dopravních prostředků. Při návrhu nových pěších propojení je vhodné sledovat vazbu na ostatní dopravní systémy veřejné dopravy, dále pak sledovat ne/vhodnost společného vedení s cyklistickou dopravou a také bezbariérovost. Správným návrhem odpočinkových zón lze cestu pěších dále zatraktivnit.
5. **Možnost řešení problému** je v návrhu nových pěších propojení, ve zlepšování plošné dostupnosti a prostupnosti do zájmových území, parků a veřejných prostranství. Při řešení těchto opatření je nutné uvažovat s koordinací s HMP a také diskuse s občany o potřebnosti záměrů. Velkou část opatření je nutné koordinovat příp. kombinovat s opatřeními bezpečná cyklodoprava.

Návrh řešení

Změna se týká souboru dílčích opatření jako návrhu nových, úpravou starých chodníků a stezek pro pěší. Pro zvýšení prostupnosti území pěší dopravou navrhujeme prověřit potřebnost (názor obyvatel), proveditelnost, prostupnost územím a pak pokračovat v další přípravě a realizaci.

Cílový stav

Cílem opatření je podpora pravidelné i rekreační pěší dopravy ve formě zvýšené bezpečnosti chodců, eliminací dopravních nehod, zpřístupnění zájmových území, nebo lepší a rychlejší dostupnost k zastávkám VD. Prioritou je v současnosti je plná, případně částečná realizace následujících opatření ze Souhrnné databáze dopravních opatření. Realizace opatření přispěje ke zvýšené bezpečnosti a celkové prostupnosti územím MČ Praha 5 pro pěší a cyklisty, a to i v přírodních lokalitách a na hranici se sousedními MČ. Cílový stav je zobrazen na obrázku níže. Pěší propojení jsou zobrazena hnědou barvou.



Obrázek 2.18 – Výřez z výkresu návrh základní sítě – cyklistická a pěší doprava

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
S-01	pěší	Pěší propojení Podbělohorská	Pěší stezky do odpočinkové zóny
S-02	pěší	Pěší propojení Šmukýřka	Pěší propojení
S-03	pěší	Pěší propojení Jinonická	Pěší propojení
S-04	pěší	Pěší propojení Houdova	Pěší propojení
S-05	pěší	Pěší propojení K Měchurce	Pěší propojení
S-06	pěší	Pěší propojení Nad Mrázovkou	Pěší propojení

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
S-07	pěší	Pěší propojení U Nikolajky	Pěší propojení
S-08	pěší	Pěší propojení Na Farkáně	Pěší propojení
S-09	pěší	Pěší propojení Od Vysoké - Klímová	Pěší stezky do odpočinkové zóny
S-10	pěší	Pěší propojení Klímová - Radlická	Pěší stezky do odpočinkové zóny
S-11	pěší	Pěší propojení Štorkánova	Pěší propojení
S-12	pěší	Pěší propojení Na Loužku	Pěší propojení
S-13	pěší	Zpřístupnění Pavího vrchu	Pěší stezky do odpočinkové zóny
S-14	pěší	Pěší propojení Pod Kesnerkou	Pěší stezky do odpočinkové zóny
S-15	pěší	Pěší propojení Na Brabenci	Pěší stezky do odpočinkové zóny
S-18	pěší	Pěší propojení Barrandovské terasy	Pěší stezky do odpočinkové zóny
S-19	pěší	Pěší propojení Filmové ateliéry	Pěší stezky do odpočinkové zóny

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), jejichž realizace je vhodná pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresané subjekty
AP 12 M1	Projednání opatření	P, C, VP	Vhodné pro další přípravu	MČ koordinace s občany a HMP
AP 12 M2	Projektová příprava	P, C, VP	Nutná podmínka pro realizaci	MČ koordinace HMP
AP 12 M3	Realizace opatření	P, C, VP		MČ koordinace s HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být inicializace diskuse o plánovaném opatření s občany a HMP. Následně pak monitorování přípravy, realizace a funkčnosti daného opatření.

2.15 V, VP, AP 13

Optimalizace zastávek PID

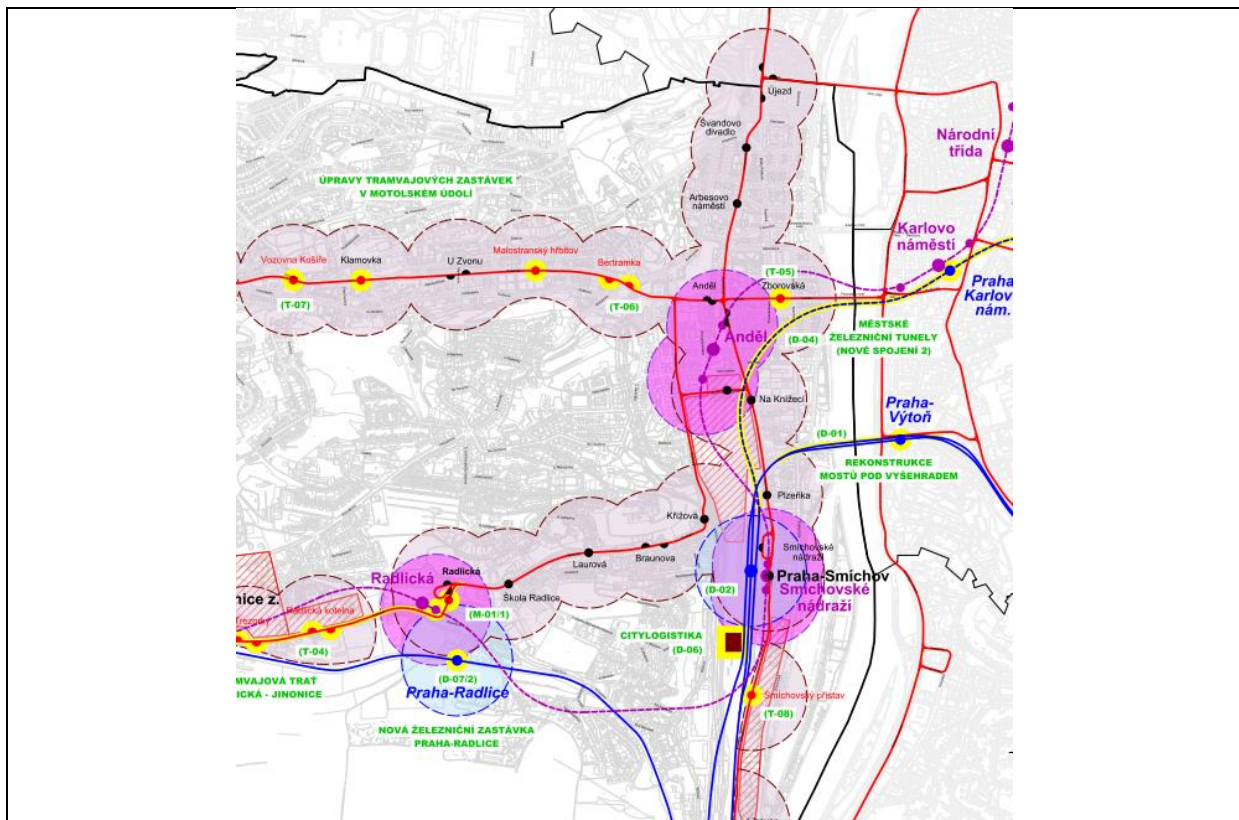
Východiska a strategické souvislosti

Cílem optimalizace zastávek PID je zvýšit dostupnost VD na území MČ. Optimalizace zastávek PID vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje kvalitativní a bezpečnostní zlepšení přístupu do vozidel VD:

- A Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy
- B Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy
- G Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- H Zlepšení kvality veřejných prostranství

Optimalizace zastávek PID zároveň vychází **ze Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.1: Podpora realizace klíčových dopravních staveb v gesci HMP, Opatření 5.3.2: Podpora městské hromadné dopravy.

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Potenciál pro rozvoj MHD“ i možnost **výstavby nových** a úpravu stávajících zastávek PID. **Jedná se o problém se střední prioritou**. Dále je uveden výřez z **výkresu hodnot** pro veřejnou dopravu, který je doložen v příloze k návrhové části.



Obrázek 2.19 – Výřez z výkresu návrh základní sítě – kolejová hromadná doprava

1. **Povaha problému** spočívá v nedostatečném prostorovém rozmístění zastávek (pokrytí území) z hlediska dopravní obslužnosti, čím není plně využita nabídka veřejné dopravy (VD). Dále pak v nevhodném přístupu k některým zastávkám.
2. **Územní rozsah** se týká jak autobusové, tak tramvajové VD. V oblasti autobusové VD je z analytické části zřejmé, že se jedná o oblast **Jinonic** (Botanica) a okolí ulice **Podbělohorské**. U tramvajové VD se jedná o oblast Motolského údolí (ul. Plzeňská), dále pak oblasti mezi zastávkou Lihovar a Smíchovské nádraží (ul. Nádražní).
3. **Příčinou problému** je rozvoj okolních ploch bytovou výstavbou, ale i rozvoj komerčních aktivit v zájmových oblastech, který není vždy plánován s ohledem na vedení VD.
4. Problém má **vliv na ostatní módy městské mobility**
5. **Možnost řešení problému** je v posunu a doplnění nových zastávek městské hromadné dopravy. V autobusové dopravě by bylo vhodné bližší prověření potřebnosti např. formou **workshopu** s občany, kde by byly přesněji zjištěny jejich potřeby a názory. Je potřebné zjistit i technickou proveditelnost, vedení autobusových linek v uvedených lokalitách. Realizace třech nových zastávek na území Motolského údolí je **navržena** v urbanisticky architektonické studii **okolí ulic Plzeňská – Vrchlického**. Není však blíže aktuálně studijně prověřena z pohledu možných přínosů a nákladů. Doporučujeme tedy bližší prověření, pokud nebude v blízkém výhledu opatření již prověřeno. Při řešení těchto opatření je nutné uvažovat s koordinací a návazností s ostatními dopravními systémy.

Návrh řešení

Při optimalizaci zastávek PID navrhujeme prověřit potřebnost a proveditelnost nových/optimalizovaných zastávek. Na základě pozitivních výsledků prověření pak pokračovat v další přípravě. Dále je uveden výřez z výkresu návrhu základní sítě – kolejové hromadné dopravy.

Cílový stav

Cílovým stavem je optimální dostupnost VHD na území MČ s ohledem na současnou i předpokládanou poptávku po VHD. Prioritou je plná, případně částečná realizace následujícího opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Opatření pro kolejovou dopravu jsou vztažena ke **stávajícím** tramvajovým tratím. Jedná se tedy o **optimalizaci** jejich využití. Dále pak realizace **dalších opatření** týkajících se **autobusové dopravy**, které vzejdou z bližšího **studijního** prověření.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
T-06	tramvaj	Výstavba nové tramvajové zastávky Bertramka	Nová tramvajová zastávka v místě křížení ulic Plzeňská x Mozartova
T-07	tramvaj	Výstavba nové tramvajové zastávky Vozovna Košíře	Nová tramvajová zastávka v místě křížení ulic Plzeňská x Pod Klamovkou

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
T-08	tramvaj	Výstavba nové tramvajové zastávky Smíchovský přístav	Ulice Nádražní, mezi tramvajovou zastávkou Lihovar a Smíchovské nádraží

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), jejichž realizace je vhodná pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 13 M1	Studie proveditelnosti nových/optimalizovaných zastávek	V	Pozitivní výsledek nutná podmínka pro další přípravu	MČ koordinace s HMP
AP 13 M2	Projektová příprava zastávek	V	Nutná podmínka pro další přípravu	MČ koordinace s HMP
AP 13 M3	Zajištění optimálního propojení s dalšími dopravními systémy	V, P, S, DvK	Velmi vhodné pro optimální využití navržených zastávek	MČ koordinace s HMP
AP 13 M4	Realizace opatření	V, P, S, DvK		MČ koordinace s HMP
AP 13 M5	Monitoring, příp. úprava opatření definovaných v rámci M3	V, P, S, DvK	Velmi vhodné pro optimální využití navržených zastávek	MČ koordinace s HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být inicializace diskuse o plánovaném opatření s organizací ROPID a HMP. V pokročilejší fázi je návrh opatření v tramvajové dopravě. Bližší prověření by zhodnotilo pozitiva **pro občany MČ, celospolečenské přínosy** a vyčíslilo finanční **náročnost** při případné realizaci. Na základě **studie proveditelnosti**, kterou je nutno koordinovat zejména s organizací ROPID, pak může následovat další příprava.

V autobusové dopravě by nejprve bylo vhodné definovat opatření ve výše zmíněných lokalitách a ty následně prověřit z hlediska potřeby a proveditelnosti. Pak může pokračovat obdobná příprava jako v případě tramvajových zastávek.

V průběhu přípravy je úlohou MČ zejména důsledné monitorování zajištění jak prostorových, tak časových návazností na ostatní VD, kvalitní pěší dostupnosti vč. bezbariérovosti v případě nově vzniklých zastávek. Tedy komunikace zejména s organizací ROPID, Dopravním podnikem hl. m. Prahy (DPP) a Hlavním městem Praha (HMP).

Rozvoj tramvajových tratí

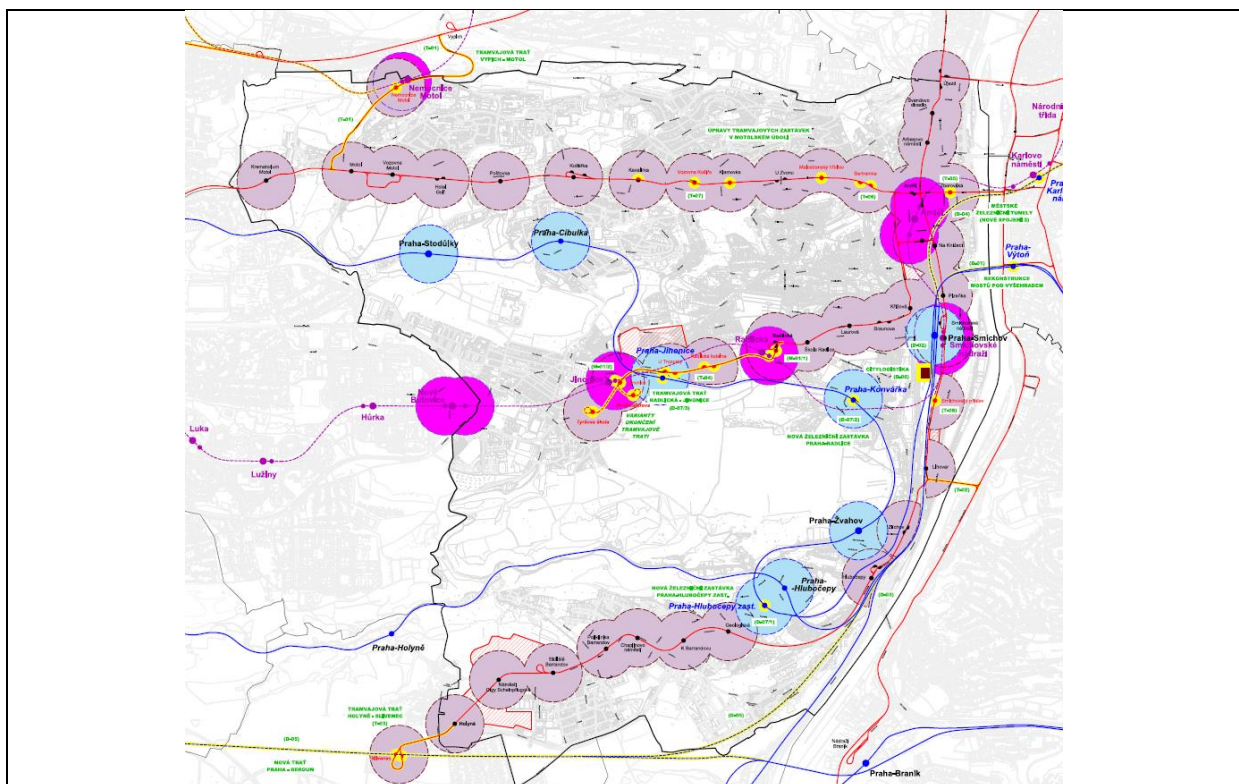
Východiska a strategické souvislosti

Rozvoj tramvajových tratí vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje prodloužení pražské tramvajové sítě:

- | | |
|---|--|
| A | Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy |
| C | Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti |
| D | Nová propojení pro různé druhy dopravy |
| G | Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel |

Rozvoj tramvajových tratí zároveň vychází ze **Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.1: Podpora realizace klíčových dopravních staveb v gesci HMP, Opatření 5.3.2: Podpora městské hromadné dopravy, Opatření 5.3.7: Podpora rozvoje nových a rekonstrukce stávajících tramvajových tratí.

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Potenciál pro rozvoj MHD“ i možnost výstavby nových a úprava stávajících tramvajových zastávek. **Jedná se o problém se střední prioritou.** Dále je uveden výřez z **výkresu návrhu základní sítě** pro kolejovou hromadnou dopravu, který je doložen v příloze k návrhové části.



Obrázek 2.20 – Výřez z výkresu návrh základní sítě – kolejová hromadná doprava

1. **Povaha problému** spočívá v nedostatečné nabídce kapacitní VD v některých lokalitách na území MČ. Tím dochází ke snížení komfortu ve veřejné dopravě (VD) a v některých relacích tak může být preferována individuální automobilová doprava (IAD). Dále je vhodné v rámci snižování emisí, kde je to vhodné nahrazovat vozidla se spalovacími motory, vozidla s elektrickou trakcí.
2. **Územní rozsah**, problematika se týká zejména tratě Vypich – Nemocnice Motol – Motol, Barrandov – Holyně – Slivenec, Radlická – Jinonice.
3. **Příčinou problému** je obecně růst mobility, dále rozvoj okolních ploch bytovou výstavbou, ale i rozvoj komerčních aktivit, který není vždy adekvátně pokryt kapacitní veřejnou dopravou.
4. Problém má **vliv na ostatní módy městské mobility** a je vhodné sledovat vazbu na ostatní dopravní systémy veřejné dopravy i na systém IAD. Dále je nutné sledovat dobrý přístup k zastávkám i jejich atraktivní umístění z hlediska docházkových vzdáleností a délky přestupních vazeb.
5. **Možnost řešení problému** je v návrhu propojení radiálních tramvajových tratí mezi Vypichem – Motolem. Další část řešení spočívá v prodloužení stávajících tramvajových tratí zejména v úseku Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec a v úseku Radlická – Jinonice. Dalším zásadním opatřením, které rozšiřuje tramvajovou síť je realizace Dvoreckého mostu, který propojí MČ Praha 5 a P4 a nabídne tak další propojení vltavských břehů. Toto opatření je však podrobněji popsáno v rámci TOAP č. 7. Při řešení těchto opatření je nutné uvažovat s koordinací s ostatními dopravními systémy. Při realizaci nových zastávek je nutné uvažovat s návazností na jiná dopravní opatření.

Návrh řešení

Při prodloužení stávajících tramvajových tratí a propojení radiálních tramvajových tratí navrhujeme prověřit proveditelnost včetně ekonomického hodnocení (přínosy/náklady). Na základě pozitivních výsledků prověření pak pokračovat v další přípravě, v případě negativních výsledků přípravu odložit.

Cílový stav

Cílovým stavem je realizace kapacitního a k životnímu prostředí šetrného systému VHD tam kde odpovídá úrovni přepravní poptávky. Prioritou je plná, případně částečná realizace následujícího opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Realizace opatření přispěje k udržitelnému rozvoji dopravy na území MČ.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
T-01	tramvaj	Tramvajová trať Vypich – Nemocnice Motol – Motol	Propojení radiálních tramvajových tratí mezi Vypichem a Motolem, obsluha Nemocnice Motol

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
T-03	tramvaj	Tramvajová trať Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec	Prodloužení tramvajové trati z důvodu rozsáhlé rezidenční výstavby
T-04	tramvaj	Tramvajová trať Radlická – Jinonice	Prodloužení tramvajové trati od zast. Radlická do zast. Jinonice, obsluha rozvojové lokality podél ul. Radlická

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), jejichž realizace je vhodná pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 14 M1	Studie proveditelnosti	V	Pozitivní výsledek podmínka pro další přípravu	MČ koordinace s HMP a DPP
AP 14 M2	Projektová příprava	V	Nutná podmínka pro další přípravu	MČ koordinace s HMP a DPP
AP 14 M3	Zajištění optimálního propojení s dalšími dopravními systémy	V, P, S, DvK	Velmi vhodné pro optimální využití navržených zastávek	MČ koordinace s HMP a DPP
AP 14 M4	Realizace opatření	V, P, S, DvK		MČ koordinace s HMP a DPP
AP 14 M5	Monitoring, příp. úprava opatření definovaných v rámci M3	V, P, S, DvK	Velmi vhodné pro optimální využití navržených zastávek	MČ koordinace s HMP a DPP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být inicializace diskuse o plánovaném opatření s organizací DPP, ROPID a HMP. Záměr je částečně prověřen v dokumentu „Rozvoj linek PID v Praze 2019-2029“ který zachycuje předpokládaný vývoj linkového vedení PID z pohledu možných přínosů, orientačních nákladů, či počtu spojů. Bližší prověření by zhodnotilo pozitiva **pro občany MČ, celospolečenské přínosy** a vyčíslilo finanční **náročnost** při případné realizaci. Na základě **studie proveditelnosti**, kterou je nutno koordinovat zejména s organizací DPP, pak může následovat další příprava celého opatření, nebo jeho části (pouze některé tangenciální vazby budou doporučeny k realizaci), případně odložení opatření.

V průběhu přípravy je úlohou MČ zejména důsledné monitorování zajištění jak prostorových, tak časových návazností na ostatní MHD, kvalitní pěší dostupnosti vč. bezbariérovosti v případě nově vzniklých zastávek. Tedy komunikace zejména s organizací ROPID, Dopravním podnikem hl. m. Prahy (DPP) a Hlavním městem Praha (HMP).

2.17 S, P, C AP 15 Řešení neprůjezdných oblastí Žvahova a Cibulek

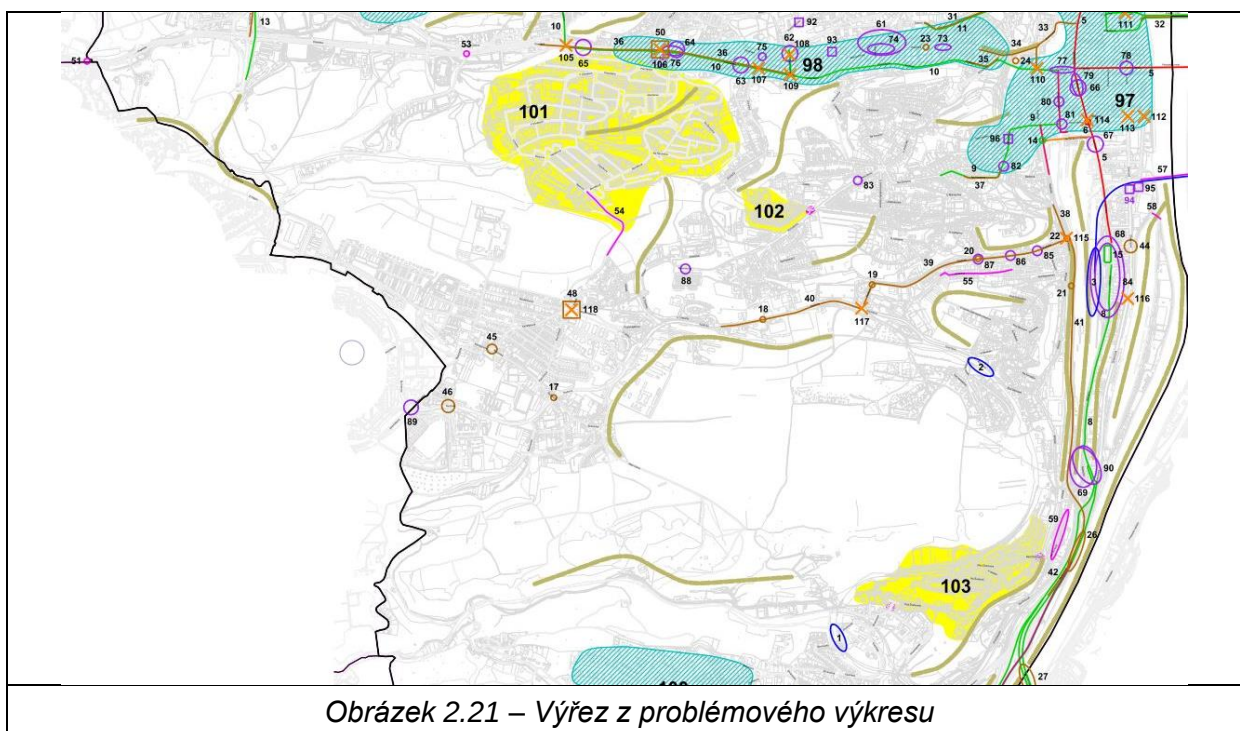
Východiska a strategické souvislosti

Řešení neprůjezdných oblastí vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje nové impulsy pro dopravní obsluhu dotčených oblastí:

- C Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- D Nová propojení pro různé druhy dopravy
- E Podpora chůze a dopravní cyklistiky
- G Snížení dopravní nehodovosti
- H Zlepšení kvality veřejných prostranství
- K Snížení dopravní nehodovosti

Řešení neprůjezdných oblastí Žvahova a Cibulek zároveň vychází ze **Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.4: Zajišťování a podpora komfortních podmínek pro pěší dopravu, Opatření 5.3.6: Zajišťování podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy, Opatření 5.3.9: Bezpečnost dopravy.

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Obtížně dostupné plochy“ i úpravu křižovatek, zvýšení bezpečnosti či zkapacitnění. **Jedná se o problém se střední prioritou**. Dále je uveden výřez z **problémového výkresu**, který je doložen v příloze k návrhové části.



Obrázek 2.21 – Výřez z problémového výkresu

1. **Povaha problému** spočívá v chybějícím propojení lokalit na území MČ nevhodném či obtížném napojení na komunikační síť z pohledu pěší, cyklistické a individuální automobilové dopravy, dále pak v kapacitní nedostatečnosti křižovatek.
2. **Územní rozsah**, týká se zejména oblastí Žvahova a Cibulek, na obrázku výřezu z problémového výkresu zobrazeného výše jsou oblasti vyznačeny žlutě s přiřazeným číslem 101 (Cibulka) a 103 (Žvahov). Problém je řešitelný na území MČ.
3. **Příčinou problému** je spojení dynamického rozvoje rezidenčních a komerčních ploch a stávajícího nevhodného a nedostatečného napojení na komunikační síť. Některé z rezidenčních lokalit, tak mají omezený počet a nevhodné parametry připojení na nadřazenou komunikační síť.
4. Problém má **vliv i na ostatní módy městské mobility** v podobě vzniklých kongescí v řešených lokalitách, které mají dopad na individuální automobilovou a veřejnou hromadnou dopravu. Problémem vznikají potenciální rizikové situace, kdy je snížena bezpečnost účastníků provozu, především cyklistů a chodců. Nedostatečná dostupnost lokalit v oblasti Žvahova nemotorovou dopravou pak způsobuje zvýšené využívání IAD i pro velmi krátké cesty.
5. **Možnost řešení problému** v oblasti Šmukýřka je v úpravě křižovatek, čímž se zvýší jejich bezpečnost a kapacita. Problém neprůjezdnosti do oblastí lze řešit alternativními trasami. V oblasti Žvahova pak lze zvýšit dostupnost novým pěším a cyklistickým propojením. V obou případech se jedná o náměty nově vzniklé na základě analytické části tohoto GD. Bude je tedy vhodné studijně prověřit ve větším detailu, a to jak z pohledu dopravního, tak i technického. Pro další postup přípravy doporučujeme spolupráci s organizacemi HMP, TSK a IPR. Napojení Žvahova do sítě cyklotras vychází z generelu cyklistické dopravy. Úprava křižovatky Plzeňská x Musílkova vychází z Dopravně technické studie zadané MČ Praha 5.

Návrh řešení

Pro další přípravu je nutné detailněji prověřit navrhovaná opatření tak jak je uvedeno v předchozím odstavci. Na základě prověření upřesněného řešení pak pokračovat v další přípravě.

Cílový stav

Cílovým stavem je zvýšení dostupnosti obou lokalit. Tomu napomůže plná, případně částečná realizace následujícího opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Realizace opatření přispěje ke zvýšení bezpečnosti, dostupnosti a udržitelnému rozvoji dopravy na území MČ.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
K-03	komunikace	Napojení oblasti Šmukýřka	Zpřístupnění oblasti alternativní trasou

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
K-06/4	komunikace	Úprava křižovatky Plzeňská x Musílkova	Úpravy křižovatky, zkapacitnění. Toto opatření je uvedeno a může být realizováno i v rámci AP 9.
S-16	pěší	Pěší propojení Dívčí hradu – Žvahov	Pěší stezky do odpočinkové zóny
S-17	pěší	Pěší propojení Pod Žvahovem	Pěší propojení
C-13	cyklo+pěší	Kosořská cyklotrasa	Expresní cyklotrasa dle Generelu cyklistické dopravy

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), jejichž realizace je vhodná pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainterесované subjekty
AP 15 M1	Bližší prověření, zjištění potřeb, proveditelnosti	S, P, C	Nutná podmínka pro další přípravu	MČ koordinace s HMP
AP 15 M2	Projektová příprava	S, P, C		MČ koordinace s HMP
AP 15 M4	Realizace opatření	S, P, C		MČ koordinace s HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být inicializace diskuse o plánovaných opatřeních HMP. Důležité je vnímat tematickou oblast komplexně, tedy jako zlepšení dostupnosti pro nemotorovou dopravu a zvýšení bezpečnosti IAD v kontextu s ostatními módy. Bližší prověření by zhodnotilo pozitiva **pro občany MČ** a vyčíslilo finanční **náročnost** při případné realizaci. Pro bližší analýzu dostupnosti zejména Žvahova, ale i Cibulek by bylo vhodné zorganizovat např. **workshop** s občany, kde by byly přesněji zjištěny jejich potřeby a názory na navrhovaná opatření. Na základě **bližšího prověření**, které je nutno koordinovat zejména s organizacemi HMP TSK a IPR, pak bude následovat další příprava celého opatření, nebo jeho části.

V průběhu přípravy je úlohou MČ zejména důsledné zjištění potřeb obyvatel, zajištění kvalitní pěší dostupnosti vč. bezbariérovosti. Tedy komunikace zejména s Hlavním městem Praha (HMP).

1. **Povaha problému** spočívá v nedostatečné dopravní nabídce v identifikované oblasti. Na základě dopravního modelu byly určeny významnější přepravní vazby mezi Jinonicemi a Košíři, které nejsou dostatečně obslouženy veřejnou dopravou. To má za následek, že může být preferována individuální automobilová doprava (IAD). V případě tangenciálního spojení Barrandov – Velká Chuchle se jedná o zvýšenou poptávku po dopravě z oblasti Barrandova, kde je plánován další významný rozvoj rezidenčních ploch a napojení této lokality na kapacitní železnici.
2. **Územní rozsah** se týká zejména linky č. 123 v trase navrhovaného prodloužení Košíře – metro B Jinonice (A-02) a dále pak v úseku Košíře – Nové Butovice (A-05). Částečně pak i prodloužení linky č. 230 Barrandov – Velká Chuchle.
3. **Příčinou problému** je rozvoj okolních ploch bytovou výstavbou v případě Barrandova i Jinonic, a dále nedostatečná dopravní nabídka Mezi Košíři a Jinonicemi a Novými Butovicemi.
4. Problém má **vliv na ostatní módy městské mobility** je vhodné sledovat vazbu na ostatní dopravní systémy veřejné dopravy i na systém IAD. Dále je nutné sledovat dobrý přístup k zastávkám i jejich atraktivní umístění z hlediska docházkových vzdáleností a délky přestupních vazeb. V případě vazby autobusové dopravy Barrandov – Velká Chuchle zajistit plynulou vazbu na železniční mód.
5. **Možnost řešení problému** je v návrhu prodloužení autobusové linky č. 123 k metru B Jinonice a autobusové linky č. 230 k žel. zastávce Praha-Velká Chuchle, čím se vytvoří nové tangenciální vazby Jinonice – Košíře a Barrandov – Velká Chuchle. Při řešení těchto opatření je nutné uvažovat s návazností na jiná dopravní opatření a na koordinaci s ostatními dopravními systémy. Dalším řešením se nabízí autobusové propojení Košíře – Nové Butovice. Realizace nových tangenciálních vazeb je **navržena** v rámci **Rozvoje linek PID v Praze 2019-2029**. Opatření je v současnosti zařazeno do staveb připravovaných organizací ROPID. Námětem zpracovatele GD je pak návrh nové autobusové linky Košíře – Nové Butovice, opatření (A-05). Touto linkou by vzniklo další posílení dopravní nabídky pro uvedené tangenciální vazby. Její funkčnost by však bylo nutné minimálně prověřit dopravním modelem, zda je posílení této vazby v kontextu s dalšími opatřeními adekvátní a zda už není předimenzované. Z prověření také vyjde návrh přiměřeného rozsahu obsluhy k dalšímu jednání s ROPID.

Návrh řešení

Při vytvoření nových tangenciálních vazeb navrhujeme prověřit potřebnost dopravním modelem Prahy zejména u opatření (A-05), která nejsou sledována v rámci Rozvoje linek PID. Dále je nezbytné prověřit technickou proveditelnost záměrů a průchodnost územím. Na základě pozitivních výsledků prověření pak pokračovat v další přípravě, v případě negativních výsledků přípravu odložit.

Cílový stav

Cílovým stavem je posílení těch tangenciálních vazeb VHD, které v současnosti nejsou dostatečně obslouženy. Ve výhledu může být těchto vazeb identifikováno ještě více na základě rozvoje rezidenčních oblastí. Řešením současného problému může být plná, případně částečná

realizace následujících opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Realizace opatření přispěje k udržitelnému rozvoji dopravy na území MČ.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
A-02	autobus	Prodloužení aut. linky 123 k metru B Jinonice	Vytvoření nové tangenciální vazby Jinonice – Košíře
A-03	autobus	Prodloužení aut. linky 230 k žel. zastávce Praha-Velká Chuchle	Vytvoření nové tangenciální vazby Barrandov – Velká Chuchle
A-05	autobus	Autobusové propojení Košíře – Nové Butovice	

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), vhodných pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 16 M1	Prověření potřebnosti linek	V	Nutná podmínka pro další přípravu	MČ koordinace s ROPID, DPP, HMP, TSK, IPR
AP 16 M2	Projektová příprava	V	Nutná podmínka	MČ koordinace s ROPID, HMP, DPP
AP 16 M3	Zajištění optimálního propojení s dalšími dopravními systémy	V, P, DvK	Velmi vhodné pro optimální využití opatření A-03	MČ koordinace s ROPID, HMP, DPP
AP 16 M4	Realizace opatření	V, P, DvK		MČ koordinace s ROPID, HMP, DPP
AP 16 M5	Monitoring, příp. úprava opatření	V, P, DvK	Velmi vhodné pro optimální využití cestujícími	MČ koordinace s ROPID, HMP, DPP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být inicializace diskuse o plánovaném opatření s organizací ROPID a HMP. Záměr je částečně prověřen v dokumentu „Rozvoj linek PID v Praze 2019-2029“ který zachycuje předpokládaný vývoj linkového vedení PID z pohledu možných přínosů, orientačních nákladů, či počtu spojů. Bližší prověření by zhodnotilo pozitiva pro občany MČ a vyčíslilo finanční náročnost při případné realizaci. Toto prověření je nutno koordinovat zejména s organizací ROPID, případné využití dopravního modelu k posouzení pak s organizacemi TSK a IPR.

V průběhu přípravy je úlohou MČ zejména důsledné monitorování zajištění jak prostorových, tak časových návazností na ostatní MHD a u opatření (A-03) na železniční dopravu, kvalitní pěší dostupnosti vč. bezbariérovosti v případě nově vzniklých autobusových zastávek. Tedy komunikace zejména s organizací ROPID, Dopravním podnikem hl. m. Prahy (DPP) a Hlavním městem Praha (HMP) včetně TSK a IPR.

2.19 V, AP 17 Výstavba nových železničních zastávek

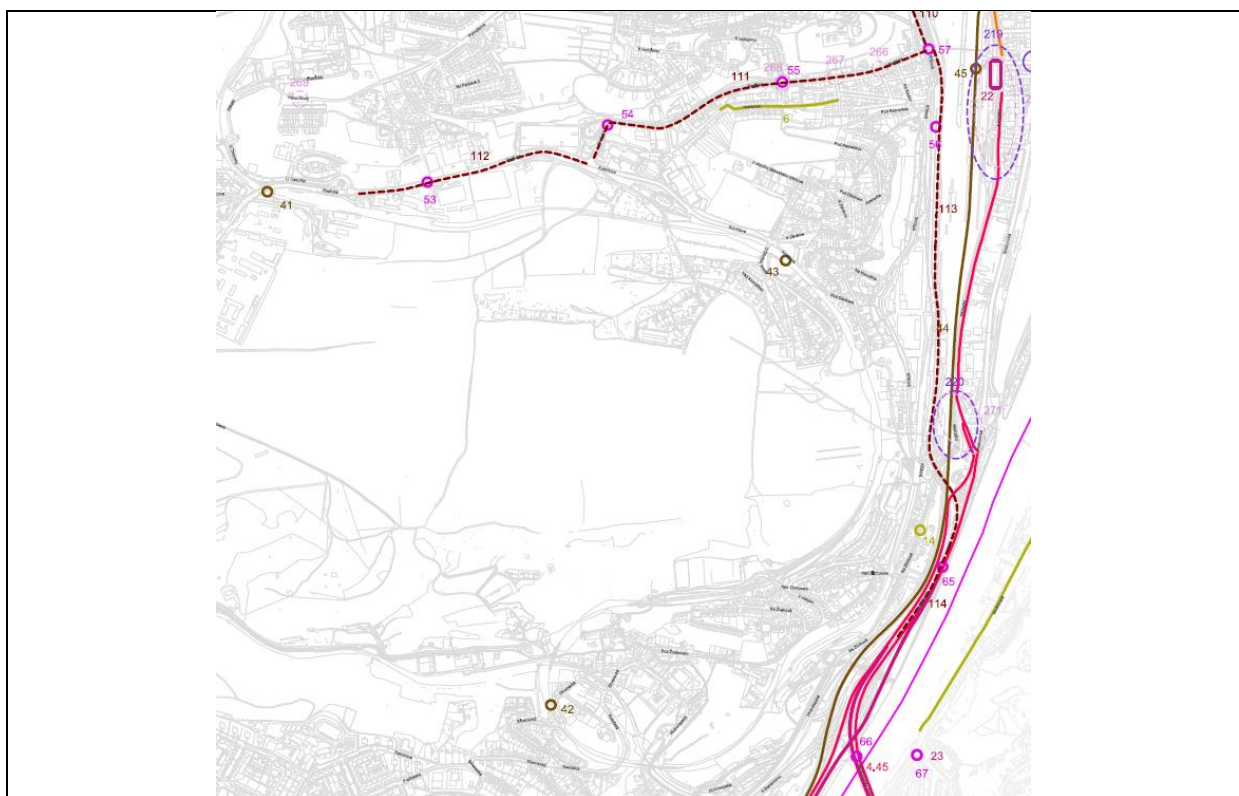
Východiska a strategické souvislosti

Výstavba nových železničních zastávek vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje nové impulsy pro dopravní obsluhu dotčených oblastí:

- A Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy
- B Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy
- D Nová propojení pro různé druhy dopravy
- G Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- N Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti

Výstavba nových železničních zastávek zároveň vychází **ze Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.2: Podpora městské hromadné dopravy

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Potenciál pro rozvoj MHD“ i možnost zřízení nových zastávek. **Nejedná** se však o problém s vysokou **prioritou**. Dále jen uveden výřez z **problémového výkresu**, uvedeného v příloze k analytické části.



Obrázek 2.23 – Výřez z problémového výkresu

1. **Povaha problému** spočívá v nízkém využití některých stávajících tratí na území MČ pro městskou a příměstskou dopravu. Tím není plně využita nabídka veřejné dopravy (VD) a v některých relacích tak může být preferována individuální automobilová doprava (IAD).
2. **Územní rozsah** týká se zejména trati č. 122 Praha-Smíchov – Hostivice.
3. **Příčiny problému** dynamický rozvoj IAD v Praze a ČR po roce 1990. Teprve v posledních letech na základě strategického městského plánování je zvažováno využití stávající kapacitní železniční infrastruktury pro zlepšení dopravní nabídky VD u městských či příměstských vztahů.
4. Problém má **vliv na ostatní módy městské mobility** je vhodné sledovat vazbu na ostatní dopravní systémy veřejné dopravy i na systém IAD. Dále je nutné sledovat dobrý přístup k zastávce i její atraktivní umístění z hlediska docházkových vzdáleností a délku přestupních vazeb.
5. **Možnost řešení problému** je v návrhu nových zastávek na trati č. 122 Praha-Smíchov – Hostivice. Nutná je však koordinace s ostatními dopravními systémy. Realizace třech nových zastávek na trati č. 122 je **navržena** v rámci **Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí**. Není však blíže aktuálně studijně prověřena z pohledu možných přínosů a nákladů. Opatření není v současnosti zařazeno do staveb připravovaných Správou železnic (SŽ). Doporučujeme tedy bližší prověření, pokud nebude v blízkém výhledu opatření již prověřeno např. v rámci Studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha (SP ŽUP).
Případný námět vybudovat novou zastávku v blízkosti ul. Beníškové není sledován v Metropolitním plánu ani v dokumentu Strategie rozvoje městské železnice, (IPR, 2018). Předpokládaná zastávka by byla cca 500 m od zastávky Praha-Cibulka. Tomu neodpovídá intenzita zástavby a výše přepravní poptávky v oblasti, kterou dostatečně obslouží zastávka Praha-Cibulka. Zastávku nedoporučujeme ani v úrovni prověřování námětu.

Návrh řešení

Navrhujeme prověřit proveditelnost včetně ekonomického hodnocení (přínosy/náklady) nových zastávek na trati č. 122. Na základě pozitivních výsledků prověření pak pokračovat v další přípravě, v případě negativních výsledků přípravu odložit.

Cílový stav

Cílovým stavem je zvýšit dostupnost železniční dopravy jako udržitelného systému dopravy. Tomu napomůže realizace nových bodů zastavení, ovšem pouze v oblastech s dostatečnou přepravní poptávkou. Plná případně částečná realizace následujících opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření** přispěje k udržitelnému rozvoji dopravy na území MČ.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
D-07/1	železnice	Výstavba nové železniční zastávky Praha-Hlubočepy zast.	Nová železniční zastávka

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
D-07/2	železnice	Výstavba nové železniční zastávky Praha-Konvářka	Nová železniční zastávka
D-07/3	železnice	Přesun železniční zastávky Jinonice	Přesun železniční zastávky

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), jejichž realizace je vhodná pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 17 M1	Studie proveditelnosti nových zastávek	V	Pozitivní výsledek nutná podmínka pro další přípravu	MČ koordinace se SŽ, HMP, nové zadání, příp. využití aktuálně zpracované
AP 17 M2	Projektová příprava zastávek	V	Nutná podmínka pro další přípravu	MČ koordinace se SŽ, HMP, DPP, nové zadání
AP 17 M3	Zajištění optimálního propojení s dalšími dopravními systémy	V, P, DvK	Velmi vhodné pro optimální využití navržených zastávek	MČ koordinace se SŽ, HMP, DPP
AP 17 M4	Realizace opatření	V, P, DvK		MČ koordinace se SŽ, HMP, DPP
AP 17 M5	Monitoring, příp. úprava opatření definovaných v rámci M3	V, P, DvK	Velmi vhodné pro optimální využití navržených zastávek	MČ koordinace se SŽ, HMP, DPP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být inicializace diskuse o plánovaném opatření se SŽ a HMP. Záměr není blíže studijně prověřen z pohledu možných **přínosů a nákladů**. Bližší prověření by zhodnotilo pozitiva **pro občany MČ** a vyčíslilo finanční **náročnost** při případné realizaci. Na základě **studie proveditelnosti**, kterou je nutno koordinovat zejména se **SŽ**. Pak bude následovat další příprava celého opatření, nebo jeho části (pouze některé zastávky budou doporučeny k realizaci), případně odložení opatření.

V průběhu přípravy je úlohou MČ zejména důsledné monitorování zajištění jak prostorových, tak časových návazností na MHD, kvalitní pěší dostupnosti vč. bezbariérovosti, možnost parkování. Tedy komunikace zejména se SŽ, Dopravním podnikem hl. m. Prahy (DPP) a Hlavním městem Praha (HMP).

2.20 S, AP 18 Napojení rezidenčních oblastí na dopravní síť

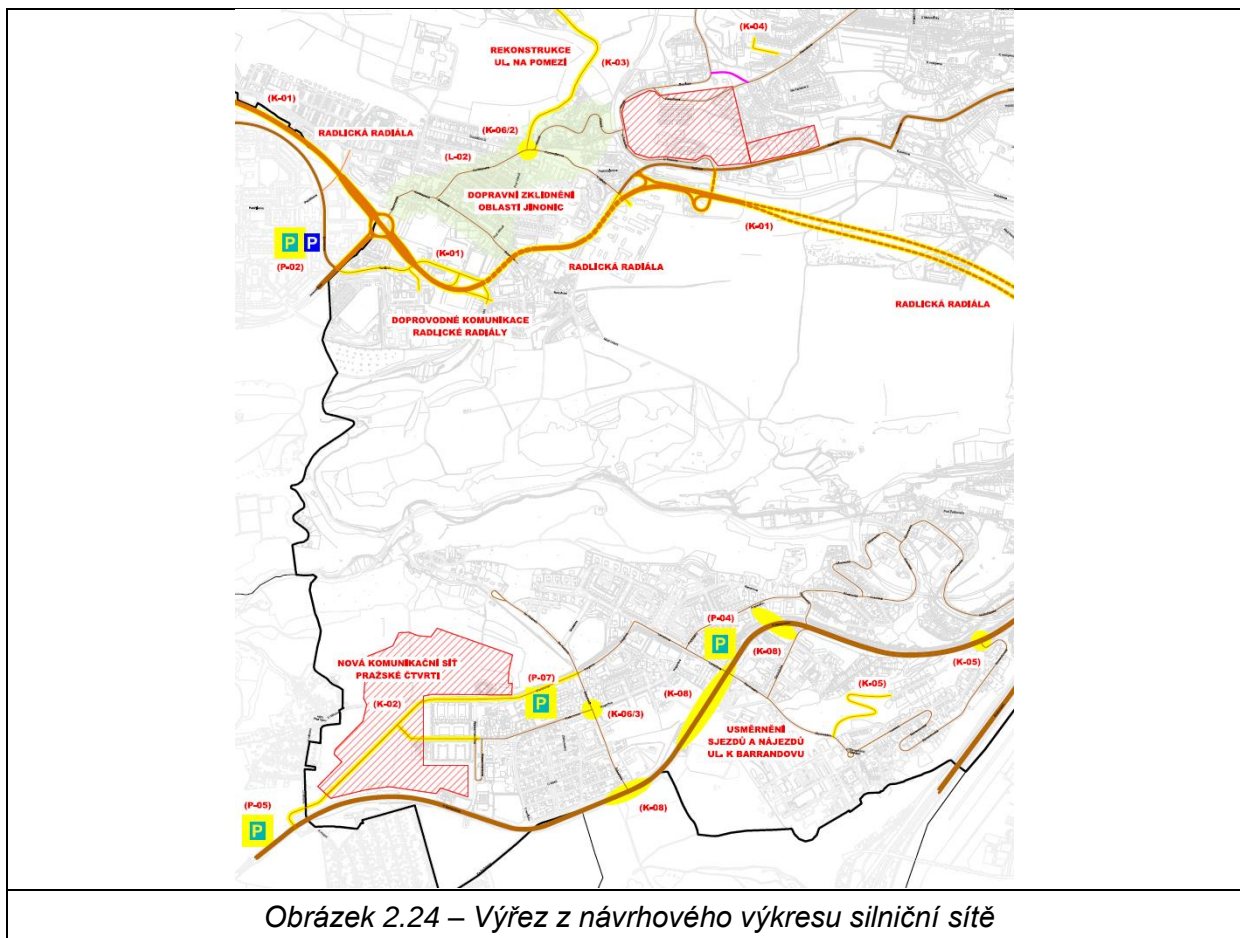
Východiska a strategické souvislosti

Tematický okruh vychází z následujících **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje nové impulsy pro dopravní obsluhu dotčených oblastí:

- C Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- K Snížení dopravní nehodovosti
- G Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel

Řešení tematického okruhu vychází **ze Strategie rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.9: Bezpečnost dopravy.

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Nedostatky dopravních sítí“ i nově vzniklou potřebu dobudování silničního napojení nově vzniklých, či dále se rozvíjejících rezidenčních čtvrtí. **Jedná se o problém se střední prioritou**. Dále je uveden výřez z **návrhového výkresu**, který je doložen v příloze k návrhové části.



Obrázek 2.24 – Výřez z návrhového výkresu silniční sítě

1. **Povaha problému** jsou stále se zesilující vnitroměstské vazby, generované komerčním i rezidenčním rozvojem území, které vyvolávají potřebu doplnění sítě místních komunikací II. třídy. Těmi nejvýznamnějšími jsou ul. Gollové (Barrandov, Pražská čtvrť) a ul. Na Pomezí (Košíře – Jinonice).
2. **Územní rozsah**, týká se uvedených komunikací. Problém je řešitelný na území MČ.
3. **Příčinou problému** je zvyšující se intenzita dopravy i měnící se směřování přepravních proudů vlivem rezidenční i komerční výstavby.
4. Problém má **vliv na módy městské mobility** v podobě možných kongescí, které mají dopad na individuální automobilovou a veřejnou silniční hromadnou dopravu. Vznikají tak i potenciální rizikové situace kdy přetíženým komunikacím, je snížena bezpečnost účastníků provozu, především chodců.
5. **Možnost řešení problému** je v realizaci nových propojení, čímž se zvýší bezpečnost kapacita napojení rezidenčních lokalit. Řešení představuje lokální kvalitativní a bezpečnostní zlepšení podmínek pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích. V uvedených lokalitách, zejména na Barrandově, doporučujeme bližší dopravně-inženýrské prověření.

Návrh řešení

Opatření je vhodné koordinovat zejména s TSK. Před vlastní realizací by bylo vhodné dopravně inženýrské prověření, vlivu na kapacitu křižovatek na nadřazené síti, příp. mikrosimulace.

Cílový stav

Cílovým stavem je dopravní síť napojující rezidenční oblasti odpovídající přepravní poptávce, realizovaná tak, aby nedocházelo ke kongescím a snížení bezpečnosti. Cílem je celková prostupnost územím a vytvoření plnohodnotných dopravních vazeb na vnitřní město. Nástrojem je plná realizace následujících opatření ze Souhrnné databáze dopravních opatření. Realizace opatření přispěje k udržitelnému rozvoji dopravy na území MČ.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
K-02	komunikace	Nová komunikace ul. Gollové	Prodloužení komunikace z důvodu rozsáhlé rezidenční výstavby
K-04	komunikace	Napojení oblasti Bulovka (ul. Od Vysoké)	Vytvoření alternativního komunikačního přístupu do oblasti

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), vhodných pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 18 M1	Dopravně-inženýrské prověření	S	Vhodné pro další přípravu	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 18 M2	Projektová příprava	S	Nutná podmínka pro realizaci	MČ koordinace s TSK, HMP
AP 18 M3	Realizace opatření	S		MČ koordinace s TSK, HMP
AP 18 M4	Monitoring, příp. úprava opatření definovaných v rámci M3	S	Vhodná zejména optimalizace SSZ	MČ koordinace s TSK, HMP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být inicializace diskuse o plánovaném opatření s organizací TSK a HMP. Následně pak monitorování přípravy, realizace a funkčnosti daného opatření.

2.21 V, AP 19 Koordinace opatření na železniční síti

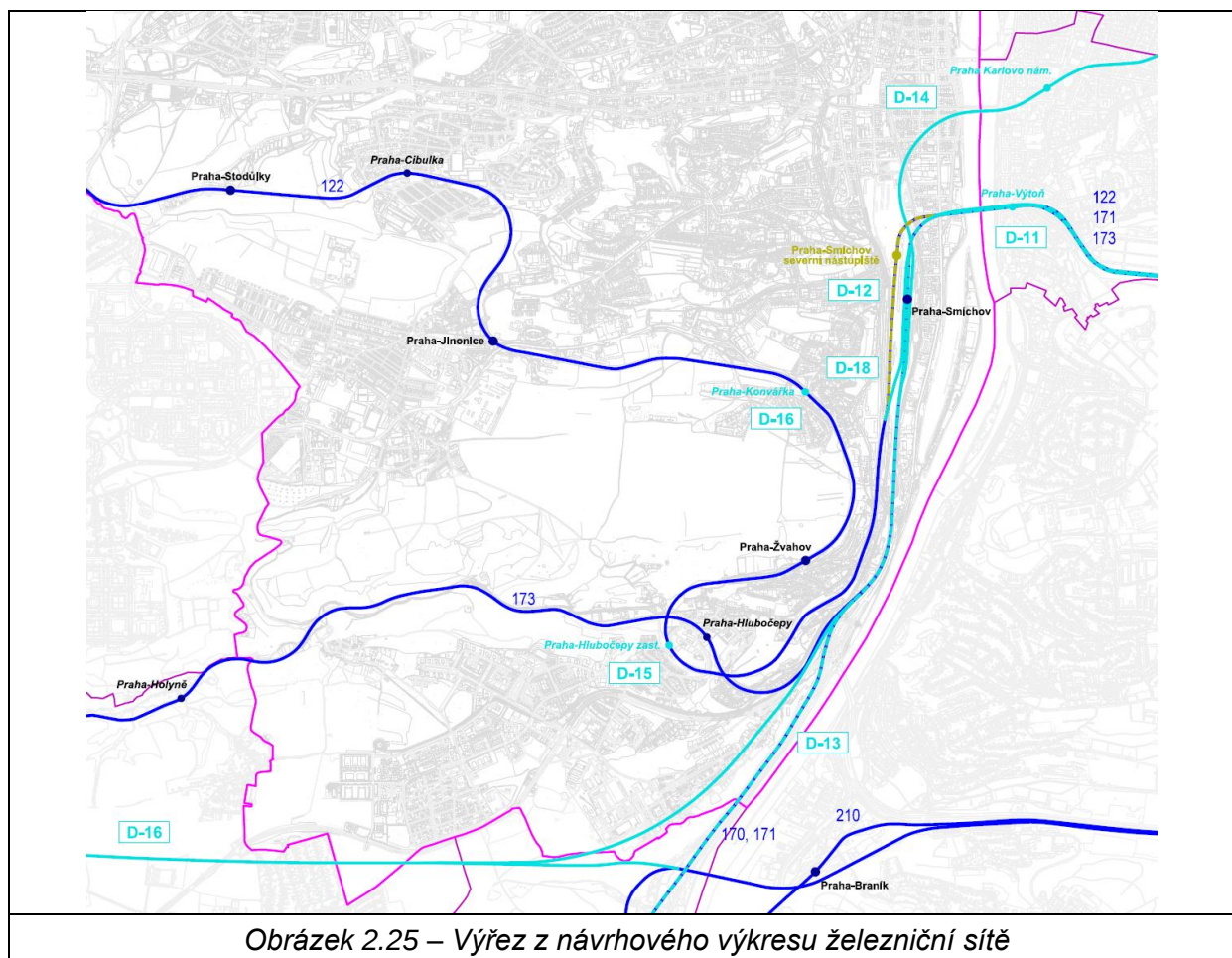
Východiska a strategické souvislosti

Zvýšení kvality a parametrů železniční sítě na území MČ vychází z **prioritních os Dopravní politiky hl. m. Prahy** a představuje nové impulsy pro dopravní obsluhu v řešené oblasti:

- A Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy
- B Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy
- D Nová propojení pro různé druhy dopravy
- N Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti

Realizace opatření na železniční síti je v souladu se **Strategií rozvoje městské části Praha 5 do roku 2030**. Jedná se o Strategický cíl 5.3: Zajištění plynulé, bezpečné a pohodlné dopravy, Opatření 5.3.2: Podpora městské hromadné dopravy

Z analytické části **Generelu dopravy městské části Praha 5** vyplývá vhodnost řešit v rámci oblasti „Nedostatky dopravních sítí“. Jedná se o problém se střední **prioritou**. Dále jen uveden výřez z **návrhového výkresu železniční sítě**, uvedeného v příloze k analytické části.



Obrázek 2.25 – Výřez z návrhového výkresu železniční sítě

1. **Povaha problému.** Nejedná se o problém v dopravě na Praze 5, ale spíše na úrovni Prahy a SČK v širším kontextu i ČR. Proto ani není vyznačen na problémové mapě. Problémem může být **nedostatečná koordinace investora s MČ** při přípravě a realizaci stavby, a to zejména v koordinaci navazující MHD po realizaci nových kapacitních železničních staveb. Nové tratě se realizují zejména z důvodu nedostatečné kapacity stávajících tratí pro příměstskou i dálkovou dopravu.
2. **Územní rozsah** přesahuje významně území městské části, viz předchozí bod
3. **Příčiny problému** stále zvyšující se poptávka po příměstské dopravě plyne zejména z pokračující suburbanizace, a to velmi výrazně právě v blízkosti trati 170 procházející městskou částí.
4. Problém má **vliv na ostatní módy městské mobility** je vhodné sledovat optimální vazbu na ostatní dopravní systémy veřejné dopravy, ale i na nemotorovou dopravu a IAD. Kapacitu pro parkování nerezidentů uvažovanou v rámci opatření je vhodné pečlivě sledovat vzhledem k možnému dalšímu zvýšení zatížení centra MČ radiální dopravou.
5. **Možnost řešení problému** je ve sledování přípravy stavby SŽ a HMP a úzké koordinaci navazujících dopravních opatření po její realizaci.

Návrh řešení

Projekty není nutné prověřovat, jejich prověření, přípravu a případný posun k realizaci bude sledovat SŽ. Vhodné je však koordinovat návaznou dopravu, s ohledem na preferenci veřejné a nemotorové dopravy.

Cílový stav

Cílovým stavem je kapacitní Železniční uzel Praha čemuž napomůže plná, případně částečná realizace následujícího opatření ze **Souhrnné databáze dopravních opatření**. Realizace opatření přispěje k udržitelnému rozvoji dopravy na území MČ.

Kód	Oblast	Název opatření	Popis opatření
D-01	železnice	Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem	Rekonstrukce železniční trati včetně nového mostu přes Vltavu
D-03	železnice	Optimalizace trati Praha-Smíchov – Praha-Radotín	Rekonstrukce železniční trati
D-04	železnice	Městské železniční tunely (Nové spojení II)	Nové tunelové železniční propojení Smíchova, Karlína a Vršovic, zkapacitnění centrální části železničního uzlu Praha
D-05	železnice	Nová trať Praha – Beroun	Nová tunelová trasa Praha – Beroun, vymístění tranzitní dopravy z údolí Berounky a zkrácení jízdních dob

Milníky akčního plánu

Dále je uveden **seznam milníků** (M), jejichž realizace je vhodná pro realizaci tohoto tematického okruhu **akčního plánu**. V případě tohoto **tematického okruhu** se jedná o prověření, přípravu, vlastní realizaci a monitorování dopravního opatření.

Kód	Název milníku	Mód dopravy	Návaznost milníků	Zainteresované subjekty
AP 19 M1	Sledování přípravy uvedených opatření	V		MČ koordinace se SŽ, HMP
AP 19 M5	Zajištění optimální navazující dopravy	V, P, C, DvK		MČ koordinace se SŽ, HMP, DPP

Úloha MČ

Úlohou MČ by měla být diskuse o přípravě plánovaných opatření se SŽ a HMP. V průběhu přípravy je úlohou MČ zejména důsledné monitorování zajištění jak prostorových, tak časových návazností na MHD, kvalitní pěší a cyklo dostupnosti vč. bezbariérovosti. Tedy komunikace zejména se SŽ, Dopravním podnikem hl. m. Prahy (DPP) a Hlavním městem Praha (HMP).

3 Použité podklady

Dopravní politika hl. m. Prahy

Plán udržitelné mobility hl. m. Prahy

Strategie rozvoje MČ Praha 5 do roku 2030

Studie okolí Radlické radiály (HMP 2016).

Radlická radiála JZM – Smíchov (HMP)

www.radlickaradiala.info

Centrální Smíchov (A69, 2011)

Smíchov – Plzeňská, Ověřovací studie (QARTA ARCHITEKTURA)

Plzeňská – Vrchlického, proměna ulic Motolského údolí“ (A69 – architekti, s.r.o., 2017)

Plzeňská – Motol, proměna Motolského údolí“ (A69 – architekti, s.r.o., 2018)

Aktualizace studie dopravních uzlů Smíchov, (A69 – architekti, s.r.o., 2019)

Studie možností dopravního zklidnění oblasti Jinonic“ (VHE a spol., s.r.o., ve spolupráci s Pudis a.s., 12/2016)

<https://www.mdcr.cz/Uzitecne-odkazy/Bezbarierovost>

Systém celoměstských cyklotras hlavního města Prahy, (HMP aktualizace 2021)

Generel cyklistické dopravy Praha, (2018)

Akční plán rozvoje cyklistické infrastruktury na území MČ v letech 2016-2017, (kol. aut. 2016)

Rozvoj linek PID v Praze 2019-2029, (ROPID 2018)