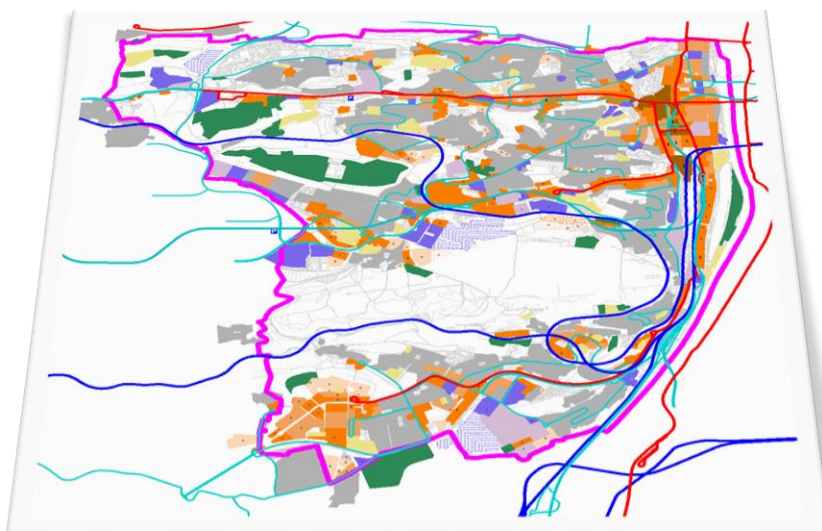


Generel dopravy městské části Praha 5

Vypořádání připomínek



verze 06/2022

O B S A H

1. ÚVOD.....	3
2. BLOK PŘIPOMÍNEK 1.....	3
3. BLOK PŘIPOMÍNEK 2.....	13
4. BLOK PŘIPOMÍNEK 3.....	16

1. Úvod

Dále uvedené připomínky, včetně reakcí zpracovatele se skládají z obdržených stanovisek připomínkových. Uvedená stanoviska byla doručena ve třech dokumentech tomu odpovídají dále uvedené bloky. Reakce zpracovatele byly projednány s připomínkovými a na základě projednání byl aktualizován Generel dopravy MČ Praha 5. Tam, kde došlo ke změnám v Generelu ať už jde o textovou část nebo o výkres bylo změněno i datum na úvodní straně či rozpisce na 05/2022, u textových částí, či výkresů, které jsou beze změn je původní datum 10/2021.

2. Blok připomínek 1

Hlavní vadou návrhu generelu je výrazně vyšší uvažovaný dopravní výkon automobilové dopravy pro rok 2030 (nárůst 7 % oproti r. 2015), než jaký uvažují strategické dokumenty města soustřeďující se na dopravu. Hlavní dopravně koncepční a strategický dokument „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ (dále jen PUMP nebo dopravní koncepce) zavazuje snížit v centru automobilovou dopravu o 12 % a jinde prakticky stagnace, klimatický plán má jako závazek dokonce 15% pokles oproti roku 2010. Přitom **jde o zásadní požadavky, které sníží kongesce a zlepší plynulost dopravy jak pro veřejnou dopravu, tak pro auta** uvnitř centrálního kordonu (Smíchov) **a přirozeně ovlivní pozitivně i přilehlé rezidenční oblasti**, ve kterých poklesne tranzitní doprava na místních komunikacích. Metodicky chybný je také výpočet deficitu rezidenčního parkování na základě celopražského koeficientu automobilizace bez ohledu na místní specifika. **Zásadní vady je třeba odstranit a generel přepracovat. 1 Opatření v dopravní koncepci je proto třeba navrhnout s ohledem na různé scénáře vývoje dopravního výkonu AD.** Jmenovitě je třeba zahrnout:

- pokles intenzit AD dle PUMP, případně pokles intenzit AD o 15 % dle klimatické strategie,
 - snížení tranzitní dopravy přes historické centrum (změna přepravních proudů) a část Smíchova uvnitř centrálního kordonu, který je vymezen zhruba Petřínem a tunelem Mrázovka,
- Reakce 1** *V prognóze dopravy vycházíme z vysoce erudovaných zdrojů, a to dopravního modelu hlavního města Prahy, který je ve správě TSK a IPR. Tyto prognózy považujeme za velmi věrohodné. Doporučujeme rozlišovat mezi předpokládaným růstem dopravy a cílem koncepčních materiálů (PUMP), ke kterému bychom se chtěli přiblížit.*

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

Reakce 2 *Analýza parkování je zpracována velmi podrobně s ohledem na parkovací místa, ať už na ulici nebo na vlastním pozemku (tedy nejen velkokapacitní parkoviště a parkovací domy). Analýza parkování je popsána v Etapě 1: Průzkumy a rozbor, v kapitole 9.2.*

Další připomínky a návrhy heslovitě:

- Doplnit doporučené termíny přípravy a realizace železničního diametru. Hlavní prioritou dopravy v Praze je rozvoj kolejové dopravy, železniční diametr má být na prvním místě je třeba jej maximálně urychlit, úloha hl.m. Prahy, včetně Prahy 5 je klíčová. **Toto je zásadní připomínka.**

Reakce 3 *Jedná se o stavbu navazující na výstavu vysokorychlostních tratí a její realizaci lze předpokládat až ve vzdálenějším výhledu. Přestože může tato stavba zasáhnout i na Prahu 5 (stejně jako SOKP), jedná se o stavbu (investici) celostátního/celopražského není tedy součástí tohoto generelu.*

- Doplnit požadavek na posouzení okružní linky metra.

Reakce 4 Okružní linka metra je zcela mimo rámec GD P5. Jedná se pouze o námět, k případnému prověření na celopražské úrovni.

- Doplnit návrhy na prověření tramvaje nebo parciálního trolejbusu v trasách Plzeňská - Velká Ohrada (PUMP) a Jinonice - Nové Butovice (v koridoru ul. Radlické).

Reakce 5 Směr na Nové Butovice je v návrhu obsluhován autobusovými linkami 137, 149 a 232. Z pohledu řešeného GD MČ nelze prověřovat vazby na území mimo MČ P5. GD je koncepční dokument. Detailní prověření je možné v rámci samostatné dílčí studie zaměřené na konkrétní návrh/opatření.

- Doplnit návrh na prověření spojení pro veřejnou dopravu v koridoru Barrandov / Holyně - Jihozápadní Město.

Reakce 6 Zajímavý námět k případnému bližšímu prověření v rámci samostatné studie mimo GD. Jedná se o lokality s významnou přepravní poptávkou, dle našeho názoru však přepravní proudy míří spíše do centra města, poptávka mezi oběma lokalitami je očekávána spíše nižší.

- Doplnit vytipování autobusových linek vhodných k převedení na trolejbusy. **Zásadní připomínka.**

Reakce 7 Prověření trakce ve veřejné dopravě je nad rámec GD.

- Upozornit na přetížení MÚK na Barrandovském mostě v případě realizace Radlické radiály a navrhnout řešení. **Toto je zásadní připomínka.**

Reakce 8 O úrovni zatížení na Barrandovském mostě informují zátěžové kartogramy v Příloze P.2. Do zprávy doplníme odkaz na studii ČVUT „Dopravně inženýrská studie pro oblast Barrandovský most - Dobříšská“ z roku 2018, kde je problematika rozpracována v dostatečném detailu.

- Odstranit úvahy o zobousměrnění ulice Na Pomezí pro AD. Stávající, kompromisní návrh vznikl po důkladných a dlouhodobých jednáních zodpovědných orgánů s odborníky i občany. Obousměrný zde bude pouze kyvadlový provoz MHD. **Zásadní připomínka.**

Reakce 9 U zobousměrnění vycházíme z problémové analýzy, ze které vyplývají požadavky na kvalitnější napojení izolovaných lokalit na nadřazenou síť. Viz příloha B.2. Souhrnný výkres dopravních problémů a nedostatků. Tato problematika je ještě zvýrazněna plánovaným dalším rezidenčním/komerčním rozvojem v oblasti Jinonic.

- Navrhnout vedení autobusových, resp. trolejbusových linek v oblasti Kavalírky

Reakce 10 Vedení autobusových linek je v oblasti navrženo, případné detailnější prověřování je nad rámec GD. Součást Etapy 2: Návrh Generelu dopravy, graficky zobrazeno ve výkresové příloze B.5.3. Návrh základní sítě – silniční hromadná doprava.

- Vyřadit návrh na zmimoúrovňování křižovatek na barrandovské spojení.

Reakce 11 Řešíme dopravní problém, který v oblasti objektivně existuje a bude se do výhledu prohlubovat. Vzhledem k vysokým intenzitám dopravy a pokračující výstavbě v oblasti se bude jednat o problematiku lokality i ve výhledu. Řešení křižovatek pomůže zvýšení bezpečnosti v oblasti. Z dopravního hlediska je mimoúrovňové řešení nejefektivnější. Může však způsobovat nesoulad s urbanistickou koncepcí v oblasti. Lze tedy případně zvažovat i alternativní řešení. Zpracování dopravně urbanistické studie v několika variantách je nad rámec GD. (dále v textu evidujeme protichůdnou připomínku)

- Analýzu problémových míst cyklo doplnit o vybrané problémy z databáze Cyklisté sobě a opatření požadované ODO MHMP.

Reakce 12 Cyklistická doprava jako udržitelný mód dopravy je v rámci GD zpracována výrazně podrobněji, než by odpovídalo jejímu podílu na celkové dopravě. Další rozpracovávání je nad rámec GD.

- Plán cyklo a pěší dopracovat do větší míry podrobnosti, obvyklé pro generely cyklodopravy.
1/10

Viz Reakce 12

- V křižovatce Plzeňská x Musílkova doplnit přejezd pro cyklisty umožňující průjezd z ulice Nad Zámečnicí do Musílkovy.

Viz Reakce 12

- V křižovatce Na Václavce x Peroutkova upřednostňujeme návrh 1 (bez okružní křižovatky)
Konstatování...

- Formulovat požadavek na chráněné řešení cyklo v koridoru Plzeňské a Radlické ulice.

Viz Reakce 12

- Plán cyklo doplnit o návrhy cykloobousměrek a legalizací mimo navržené cyklotrasy.

Viz Reakce 12

- Zklidnit ulice Plzeňská a Vrchlického před realizací Radlické radiály. **Zásadní připomínka.**
Reakce 16 Vzhledem k předpokládaným růstům dopravy by zklidnění bez vymístění tranzitu vedlo ke snížení kvality života na MČ, zhoršení bezpečnosti, zvýšení emisí apod.

- S ohledem na platné závazky poklesu AD uvnitř centrálního kordonu (Smíchov) zrušit dočasně zřízení, tzv. Malý Smíchovský okruh.

Viz Reakce 1

- V parkovacím domě označovaném v generelu jako „P+R Smíchovské nádraží“ vyhradit 500 míst rezidentům. **Zásadní připomínka.**

Reakce 17 Nad rámec podrobnosti GD. Změna režimu je řešitelná po konci výstavby v území a zůstává v kompetenci MHMP. Je k tomu nutné vytvořit analýzu parkování v této oblasti.

Podrobnější podklad pro formulaci připomínky

Komentář a připomínky k analytické části

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

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

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

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

- Další rozpor ve výhledových intenzitách spočívá v tom, že klimatický plán 2030 předpokládá naopak snížení dopravního výkonu AD v roce 2030 o 15% oproti stavu 2010. Cíle v PUMP, se kterými je predikce návrhu generelu v rozporu (změny 2030 vs. 2017):
- Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce se zvýší ze 70 % na 73 %. Tj. pokles podílu IAD o 3%, relativně o 10%. Při souběžném nárůstu dopravního výkonu VHD o cca 10% (z predikce v generelu) to znamená, že v absolutní hodnotě by dopravní 2/10 výkon AD neměl do roku 2030 vůbec růst ani podle závazků dopravní koncepce, kterým se tento generel zavazuje řídit.
- Počet automobilů projíždějících přes centrální kordon se sníží z 530 na 464 tisíc denně, tj. o 12.5 % (o jednu osminu). Vzhledem k tomu, že tento závazek platí i pro centrální část Prahy 5, tak to znamená lepší plynulost dopravy a menší kongesce i na uličních komunikacích v navazujících oblastech

Viz. **Reakce 1**

Závěr 1

S ohledem na to, že výhledové dopravní výkony jsou evidentně jiné, než jaké koncept generelu předpokládá, z čehož vyplývají jiné nároky na návrh dopravních staveb, je nutné celý generel přepracovat. Doporučujeme opatření v návrhu generelu posoudit ve třech variantních scénářích co do vývoje dopravního výkonu AD:

1. Scénář dle dopravní koncepce (PUMP), kde se do roku 2030 předpokládá víceméně nezvyšování dopravního výkonu AD, a v centrálním kordonu je dokonce závazek snížit AD o osminu.

2. Scénář dle pražské klimatické strategie, kde se do roku 2030 předpokládá snížení dopravního výkonu AD o 15% oproti roku 2010. 3. Již zpracovaný scénář s předpokladem růstu dopravního výkonu AD do roku 2030 o 7 % ponechat jako srovnávací.

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

Viz. **Reakce 1**

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

Též v závěrech s. 183:

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

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

Reakce 18 Realizací Radlické radiály významně poklesne dopravní zatížení na hlavních třídách (Jinonické, Radlické a Peroutkově). A následujícím zklidněním Plzeňské pak na těchto komunikacích dopravní zatížení mírně vzroste (viz analytická část, kartogramy dopravního modelu, Příloha P.2, str. 1,3 a 11).

Řešením je pro vnitřní město daleko spíše snížení dopravní zátěže ve vnitřním městě snížením dopravního výkonu AD, přechodem do alternativ (např. výhledová okružní linka metra), snížením zátěže uličního prostoru parkovacími místy (viz další část týkající se parkování

o započtení garážových stání) a případné využití parkovacích míst pro dopravu v pohybu či alternativy AD.

Viz **Reakce 4, 2, 1**

Parkování

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

- Není jasná metodika, jak bylo započteno parkování v garážích a mimo pozemní komunikace? Je zcela nesprávné předpokládat, že všechna vozidla mají parkovat na ulici, a co se tam nevejde, je “nedostatek parkování”. Naopak, parkovací místa na vlastním pozemku a v garážích je nutné do analýzy parkování započítávat a počet těchto míst se snažit zččřěšovat.

Reakce 19 viz str 103, analytická část ...*„Další položkou (analýzy parkování) bylo tzv. volné parkování, tedy neomezené a nezaplatněné kapacity parkování, buď na ulici, nebo na vlastním pozemku“...*

- Bylo použito celopražské číslo koeficientu automobilizace, které dá ve vnitřním městě větší nedostatek, než jaký odpovídá realitě (žijí zde třeba víc lidí, kteří upřednostňují tomu být blíž centru a mít aut méně). Stupeň automobilizace se navíc vztahuje i na nerezidenční vozidla (například služební) a vytváří se tak falešný obrázek katastrofálního nedostatku parkovacích míst. Vhodnější by bylo přepočítat přes koeficienty parkovacích stání v Pražských stavebních předpisech, tzn. začít zmapováním počtu parkovacích míst v garážích, na vlastních pozemcích, na ulicích, jakož i obytné plochy.

Doporučení 2

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

Reakce 20 *Lze přepočíst i jiným (nižším) koeficientem, výsledné problémové lokality, však budou stejné jako doposud Dle našeho názoru použitý plošný koeficient odpovídá účelu problémové analýzy i úrovni koncepčního dokumentu GD, bude tedy zachován beze změn.*

Problematika je natolik specifická a zahrnuje v sobě tolik různých aspektů, lze na ní též pohlížet v protichůdných pohledech, že zasluhuje zpracování samostatného analytického materiálu.

Autoři návrhu generelu konstatují, že P+R na Smíchově by mělo mít 500 míst+ a nyní je navrženo 1000 celkové kapacity. Z toho lze vyvodit doporučení mít 2/4 pater skutečně pro rezidenty. Velkorysá rezerva parkovacího domu má patřit odstavům autobusů VHD, aby se odstranily zbytečné cesty Prahou 5 na vzdálené odstavy. Uvažuje se cca 150 míst v nových podzemních garážích na nám. 14. října.

Reakce 101 *Podzemní garáže na nám 14. jsou z návrhu GD P5 vypuštěny.*

Veřejná doprava

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

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

Viz **Reakce 4, 6**

Komentář a připomínky k výkresům stavu Rizika

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

Reakce 21 Text GD (část A.3, kapitola 4.5) lze v tomto smyslu rozšířit. Podrobnější prověření rozpracování je nad rámec GD.

Problémy cyklo

- Problémy cyklo pro problémový výkres a analýzu byly převzaty z PUMP, což je dokument na celopražské úrovni a není v míře podrobnosti vyhovující pro řešení cyklo na úrovni MČ. Nebyl patrně prováděn vlastní průzkum problémů cyklo, nebyly začleněny podněty Cyklisté sobě nebo cykloobousměrky požadované ODO MHMP a zasílané na městskou část. Taktéž nejsou registrovány problémy související se zástavbou vzniklou v posledních několika letech (např. Waltrovka).

- č 55 (jednosměrnost v ul. Holubova) - již vyřešeno, nemusí být ve výkresu.

- Není formulován plošný problém cyklo v podobě absence plošné prostupnosti v klidových zónách s jednosměrnými ulicemi.

Doporučujeme doplnění konkrétních problémů cyklo k řešení přímo z databáze Cyklisté sobě (viz mapa zde:

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

105
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/292-podjezd-jiraskuv-most> Podjezd Jiráskův most 0 Praha 5 Investiční akce

106
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/998-legalizace-vodorovne-cesty-petrinem>
 Legalizace vodorovné cesty Petřínem 0 Praha 5 Legalizace

107
https://mapa.prahounakole.cz/#misto=c_325
 2
 Návrh cykloobousměrky

U Nesypky 0 Praha 5 Cykloobousměrka

109
https://mapa.prahounakole.cz/#misto=c_325
 8

<https://www.cyklistesobe.cz/issues/353-cyklo-obousmerka-hamsikova>
 obousměrka-hamsikova
 Cykloobousměrky
 Brdlíkova nebo
 Hamsíkova 0 Praha 5 Cykloobousměrka

110
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/1142-lesni-cyklotrasa-v-borovickach>
 -cyklotrasa-v-borovickach
 Lesní cyklotrasa V

Borovičkách 0 Praha 5 Investiční akce
 5/10
 111
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/408-zakaz-vjezdu-mezi-jinonicka-a-trachtova>
 Zákaz vjezdu mezi
 Jinonická a Trachtova 0 Praha 5 Legalizace
 112
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/407-slepa-ulice-lukavskeho-pro-cyklisty-neni-slepa-Slepá-ulice>
 "Slepá ulice"
 Lukavského, pro cyklisty
 není slepá. 0 Praha 5 Falešná slepá ulice
 115
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/821-vjezd-kol-pesi-zona-mechanica>
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/809-lavka-metro-jinonice-pesi-zona-mechanica>
 Vjezd kol, pěší zóna
 Mechanica 0 Praha 5 Legalizace
 116
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/319-legalizace-radlicka-za-csob>
 Legalizace Radlická za
 ČSOB 0 Praha 5 Legalizace
 117
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/1154-legalizace-chodniku-radlicke-od-smycky-ke-skole>
 Legalizace chodníku
 Radlické od smyčky ke
 škole 0 Praha 5 Legalizace
 120
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/224-legalizace-a-vyznacni-cyklotrasy-a13-v-useku-pod-trati-rasinovo-nabrezi>
 Legalizace a vyznační
 cyklotrasy A13 v úseku
 Pod Tratí - Rašínovo
 nábřeží 0 Praha 5 Legalizace
 122
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/80-cyklostezka-podel-ulice-k-barrandovu>
<https://www.cyklistesobe.cz/issues/196-cyklostezka-podel-tramvaje-na-barrandov>
 Cyklostezka podél
 tramvaje na Barrandov 0 Praha 5 Legalizace
Viz Reakce 12

Připomínky a návrhy k Návrhové části

Městská železnice

- Víťame podrobný návrh konceptu železničního diametru.
- Pro diametr není uveden žádný časový horizont. Je žádoucí stanovit v generelu dopravy doporučení učinit vše pro realizaci do roku 2030. **Tuto připomínku považujeme za zásadní**
Viz Reakce 3 GD nemůže určovat časový rámec investic SŽ.

Rozvoj sítě metra

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

Viz **Reakce 4**

Nadmístní spojení veřejnou dopravou

Rozvoj veřejné dopravy na jihovýchodě Prahy vyžaduje doplnění tangenciálních spojení, která v současnosti nejsou zajištěna veřejnou dopravou vůbec nijak, a automobilovou dopravou jsou zpravidla realizována s výhodou (Barrandov - Zličín, Velká Chuchle - Barrandov). Jakkoliv je prostor pro tangenty z větší části na území Prahy 13, realizace těchto spojení by měla zásadní dopady na atraktivitu veřejné dopravy na Praze 5 a je proto správné taková spojení navrhnout. Tato spojení lze realizovat nebo výrazně zkvalitnit buď jako tramvajové trati, nebo jako parciální trolejbusy.

Viz **Reakce 6**

Rozvoj sítě tramvajových tratí

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

Jakkoliv jsou záměry převážně za hranicemi MČ, měly by zásadní pozitivní dopad na atraktivitu veřejné dopravy v MČ vytvořením zkratk oproti AD. Alternativně lze prověřit upgrade na trolejbusy. Za vhodné považujeme prověření tangenty pro veřejnou dopravu z Barrandova na Prahu 13. Současný stav, kdy se mezi Barrandovem a Zličínem jezdí VHD přes Smíchov, je neúnosný.

*Viz **Reakce 5** – GD případnou další realizaci tramvajových tratí nevylučuje. Případná variantní řešení či detailnější prověření za hranicemi MČ P5 jsou však již nad rámec GD.*

Linky BUS

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

Reakce 24 Vedení linky 123 v generelu reaguje na problémovou analýzu, ze které vyplývá, že by bylo zřejmě vhodné posílit tangenciální spojení Jinonice – Košíře veřejnou dopravou. Další variantní prodlužování linky je možné, je otázka, zda by bylo dostatečně využito a zda není vhodnější linku navázat na kapacitní a udržitelný mód metra ve stanici Jinonice. Případná variantní řešení či detailnější prověření jsou však již nad rámec GD.

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

Viz **Reakce 7**

Automobilová doprava

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

Viz předchozí **reakce 11** (protichůdná připomínka) a **12**

Zklidnění Motolského údolí

Intenzita provozu IAD je k výchozímu modelovanému (sčítanému) roku 2015 cca 35 tis. vozidel IAD v obou směrech v oblasti Kavalírky, v oblasti zastávky U Zvonu pak cca 43 tis. vozidel (souhrnně Plzeňská + Vrchlického). Má-li dojít ke skutečnému zklidnění této hustě obydlené oblasti, bude žádoucí snížení výhledového objemu individuální automobilové dopravy alespoň na 50 %. Částečného snížení lze dosáhnout realizací Radlické radiály, která přinese možnost odlehčení především od dálkových tranzitních vztahů. V prognózovaném roce 2030 může dojít k redukci na cca 22 tis. vozidel IAD v oblasti Kavalírky a cca 32 tis. vozidel v oblasti zastávky U Zvonu. Pouhou realizací Radlické radiály tak může dojít k redukci objemu provozu v centrální části Košíř na cca 70 %, což je vzhledem k absolutní výši počtu vozidel stále ke zklidnění oblasti a zkvalitnění životních podmínek bez dalších úprav nedostatečné.

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

Postrádané návrhy úpravy dopravních vztahů se zklidněním centra Snížení AD v centrálním kordonu, včetně snížení tranzitní dopravy historickým centrem se přímo dotýká organizace dopravy na Praze 5, kde povede ke snížení AD na místních komunikacích v navazujících rezidenčních částech. Generel MČ by na tyto koncepty měl reagovat přinejmenším návrhem volitelných opatření reagujících na změnu dopravních proudů. Navrhujeme proto zpracovat v generelu koncepty dopravního řešení včetně dopravního modelu:

- Koncept organizace dopravy navazující na snížení tranzitu historickým centrem (zejména Malou Stranou), jmenovitě zlepšení návaznosti z oblasti Kinského nám. Na Městský okruh. (Tato připomínka je zásadní)
- Koncept organizace dopravy navazující na cca 30% snížení intenzity AD uvnitř MO. Součástí tohoto konceptu by mělo být prověření zrušení Malého Smíchovského okruhu (tzv.

“smíchovské magistrály”), který měl dle našeho názoru být zrušen už s Mrázovkou. **Tato připomínka je zásadní.**

Viz Reakce 1

Parkování

- Pro stanovení návrhu parkování je nutné především přepočítat nedostatky parkování vůči PSP, nikoliv vůči celopražskému stupni automobilizace, o zejména na tomto základě přehodnotit požadavky na nové kapacity parkování na nám. 14. října
- U P+R Smíchovské nádraží doporučujeme ponechat pro P+R max. 500 vozidel a zbytek vyhradit pro rezidenty za zvýhodněnou cenu. *Viz předchozí reakce 2 a 17 (Vysoce přesahující rámec GD - první bod.)*

Návrh cyklo

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

Viz Reakce 12

U trasy **v koridoru Radlické ulice** je stejný problém v úseku Radlická škola - Jinonice, kde není dostupný sklonově příznivý koridor paralelními ulicemi. I zde je třeba vznést požadavek na chráněnou trasu s minimem ztracených spádů. Dále doporučujeme doplnění **expresní trasy z Radlic v koridoru Radlické ulice**, jedná se o nejnižší sedlo mezi Jihozápadním městem a centrem.

Viz Reakce 12

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

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

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

Viz předchozí reakce 12

3. Blok připomínek 2

Úvodní připomínky k návrhu Generelu dopravy městské části Praha 5 (verze z 24.1.2022)

Na základě usnesení Dopravního výboru ze dne 24.1.2022 zasílám tyto níže uvedené připomínky. Vzhledem k rozsahu generelu budou připomínky předmětem dalších doplnění.

Souhrnné připomínky

Chybí mi zejména rozpracování následujících oblastí:

1. Dopravní kapacita komunikací v oblasti Smíchova i s ohledem na realizaci projektu Smíchov City (vč. Smíchov – jih), dalších plánovaných projektů (např. na místě Erpet golf centrum nebo hotelu na Smíchovské náplavce, nových administrativních budov u křižovatky Anděl a v lokalitě Lihovaru) a zhodnocení dopadu na prostupnost. Kapitola E1-1, části 4.6 a 5.1 jsou v tomto ohledu obecné.

Reakce 27 Nad úroveň podrobnosti GD

2. Chybí zhodnocení potřeby zásadní rekonstrukce Barrandovského mostu (viz studie ČVUT projednávána na dopravním výboru).

Viz Reakce 21

3. Chybí zohlednění budoucích studií, které v souvislosti se zlepšením Radlické radiály již byly zadány ze strany HMP.

Reakce 29 Nad úroveň podrobnosti GD

4. Řada návrhů řešení, s výjimkou těch, které navazují na již konkrétně zpracované studie, které byly předmětem jednání dopravního výboru, je v současné verzi ve stadiu velké obecnosti. Pro funkčnost generelu v praxi je vhodné jejich upřesnění.

Reakce 30 zpracování návrhů ve větším detailu není předmětem GD, lze řešit specifickými studiemi mimo GD.

5. Navrhuji, aby po úvodním vysvětlení připomínek, resp. vysvětlení a rozpracování detailního řešení, byl návrh generelu dále prodiskutován v dopravním výboru.

E1-1 Analytická část

6. 11.1.4 - PK Smíchov – dopravní generel nezohledňuje Memorandum uzavření mezi P5 a HMP, a také dlouhodobý postoj P5, která konzistentně odmítá vybudování nové plavební komory. Navrhuji tuto kapitolu dopracovat o tento aspekt.

Reakce 31 Bude doplněno

E2-1 Návrhová část

7. Kapitoly 4.1 a dále v mnoha případech obsahují již existující projekty a existující studie, ale nejsou doplněny relevantními odkazy pro další, detailnější zhodnocení. Mezi jinými např. varianty spojení Praha – Beroun jsou jen stručně shrnuty. Bez detailnějších (v případě online dostupných podkladů interaktivních) odkazů ztrácí generel na hodnotě, což by byla škoda vzhledem k vynaloženému úsilí. Prosím proto o doplnění.

Reakce 32 Odkaz na interaktivní podklady již GD obsahuje viz E2-1, Příloha P.1.

8. Na to navazuje velmi stručný popis opatření. Konkrétně 4.3.2 – Dvorecký most – ale bez detailů (není např. ani zohledněn vypsání tendr).

Reakce 33 Nad úroveň podrobnosti GD. V době zpracování nebyly dostupné informace. GD byl zpracován k určitému datu.

9. Totéž 4.3.3 – nová tramvajová trať je umístěna již řadu let. Není ale uvedeno, jaký je aktuální stav.

Reakce 34 *Nad úroveň podrobnosti GD. V době zpracování nebyly dostupné informace. GD byl zpracován k určitému datu.*

10. 4.4.4 – jak je zohledněno, že Česká pošta svou budovu prodává a pozemek v cípu je soukromý, bude zřejmě předmětem bytové nebo administrativní výstavby? Je zohledněn rozpor návrhu s platným územním plánem?

Reakce 35 *Nad úroveň podrobnosti GD*

11. 4.5.1 – kde se řeší diskutované úpravy Radlické radiály – zejména MÚK Řeporyjská (je rozpracována navazující kapitola 4.6.2, která obsahuje některé podstatné skutečnosti?) a zakrytí v oblasti Tyršovy školy? Odkazují také na to, že Rada HMP, usnesením č. 1455 schválila materiál k záměru odboru investičního MHMP na realizaci veřejné zakázky Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice. Není ani zohledněno usnesení Rady MČ P5 RMČ/OÚR/2019/1511 k otázce RR a potřebných úprav její trasy.

Reakce 36 *Nad úroveň podrobnosti GD, může být předmětem samostatného prověření mimo GD.*

12. V souvislosti s realizací RR není řešena návaznost na nutnou podstatnou rekonstrukci Barrandovského mostu. Odkazují na studii ČVUT diskutovanou na dopravním výboru a nutnost realizace některých opatření pro zlepšení průjezdnosti Barrandovského mostu, bez nichž by realizace RR nemusela vést zcela k zamýšleným cílům spočívajícím ve zklidnění dopravy. Zejména ve dopravních spíčkách by hrozilo uzavření tunelů RR a po zklidnění stávajících tras (a tím i zmenšení jejich propustnosti) naopak další zhoršení i oproti současnosti.

Viz Reakce 21

13. 4.6.2 – nevychází druhá část kapitoly (oblast staré Jinonice) z předpokladů rozporných s první částí, která předpokládá změnu MÚK Řeporyjská?

Reakce 37 *Domníváme se, že obě části jsou v souladu, uvažují se čtyřramennou křižovatkou Řeporyjská. Studie se zpracovává se.*

14. 4.7: o P+R Kotlářka (Poštovka) – je reálné posunutí tramvajové zastávky blíže k P+R?

Reakce 38 *Nad rámec GD*

15. Kapacitní parkoviště Nám. 14.října – jaké jsou očekávané náklady na podzemní parkoviště? Jaká je prostupnost komunikací – i s ohledem na parkoviště v centru Nový Smíchov a nové výstavbě a nebude zatahována další doprava do klidové čtvrti?

Reakce 39 *Jedná se o čtvrt' s výrazným deficitem parkovacích míst (viz analytická část a problémová mapa GD). Detaily řeší „Dopravně urbanistická studie náměstí 14. října a okolí“ z roku 2019.*

16. 4.8.1 proč v návrhu cyklotras chybí klíčové cyklopropojení podél Strakonické ulice (namísto stávajícího chodníku, kde byly dříve umístěny betonové truhlíky)

Reakce 40 *Poznámka je relevantní a měla by být zohledněna. Před vydáním SP.*

E.2-2 Návrhová část

17. 2.3 - k tématu RR – opět není zmíněna studie zadaná ze strany HMP a nutnost zvážit alternativní řešení.

Viz Reakce 21

18. 2.3 - není zde popsána ani zhodnocena problematika omezení tranzitní dopravy centrem města přes centrální část Smíchova směrem na Karmelitskou a na druhé

straně řeky po Smetanově nábřeží. Tato otázka byla předmětem diskusí na úrovni HMP a měl by být zhodnocen i její dopad na P5 v rámci osy Vymístění tranzitu mimo rezidenční lokality.

Reakce 41 *Záměr je mimo řešenou oblast P5. Pokud se průjezd omezí, může dojít ke zvýšení zátěže na území MČ Praha 5.*

19. 2.8 - bylo by vhodné porovnat možnosti a náročnost co do financí, majetkové a projektové přípravy vybudování jednotlivých P+R a prioritizovat je. Vzhledem k očekávané vysoké finanční náročnosti navrhuji vypustit realizaci kapacitního parkoviště Nám. 14.října.

Reakce 42 *Nad rámec GD. Investice P+R je v kompetenci MHMP.*

20. 2.12 – chybí zde návrh cyklotrasy podél Strakonické ulice, kterou je možné realizovat již nyní. Alternativní trasa (tzv. rekreační) přes Císařskou louku je podmíněna změnou územního plánu a vybudováním lávky u dnešního Erpet golfu, tj. jde až o výhledovou stavbu, na kterou není možné čekat. Cyklotrasa podél Strakonické ulice na stávajícím chodníku je realizovatelná již dnes a je žádoucí i jako vhodná kombinace cesty pro pěší a cyklostezky. Ve výkresu B.5.4 není zakreslen ani stoupací cyklopruh, jako významná cyklotrasa přes ulici Holečkova (dále je pak částečně vyznačena ulicí Švédská, chybí ale vyznačení v Na Hřebenkách a dále na Stadion Strahov v duchu dřívějších usnesení dopravního výboru).

Reakce 43 *Strakonická - viz reakce 40; Holečkova - v rámci generelu jsme se snažili hledat i alternativní bezpečnější trasy pro cyklisty mimo trasy s vysokými intenzitami automobilové dopravy.*

21. 2.12 – Cyklotrasa vyznačená okolo Domu dětí a mládeže na Smíchově (nad ulicí Drtinova) by byla vzhledem ke zvýšenému pohybu chodců a i vzhledem ke sklonu terénu podle mého názoru nebezpečná. Požaduji proto její vypuštění. Alternativně požaduji odůvodnění návrhu vzhledem k těmto aspektům.

Reakce 44 *Odůvodnění viz reakce 43*

22. 2.12 – Není vyznačena klíčová (jednosměrná) cyklotrasa v ulici Zborovská, a to ačkoliv (taktéž jednosměrná) cyklotrasa na Janáčkově nábřeží vyznačena je. Navrhuji nápravu a prosím o vysvětlení.

Reakce 45 *Bude doplněno*

23. 2.12 – Není zakresleno plánované cyklo propojení přes novou zástavbu Smíchov – jih.

Reakce 46 *Bude doplněno*

24. 2.12 – nedohledal jsem konkrétní detail vyznačených cyklotras – prosím o potvrzení, že nebyl součástí generelu. Totéž platí u jiných částí generelu (např. otázka přechodu ve Viktora Huga není podle mne nikde blíže rozvedena nad rámec obecné zmínky – viz níže bod 24.).

Reakce 47 *Zpracování navrhovaných cyklotras v detailu bylo nad rámec GD.*

25. 2.13 – prosím o vysvětlení důvodu pro opatření K-07/9 Úprava přechodu ul. Drtinova (Viktora Huga). Ulice Viktora Huga je jednosměrná, v klidové části, jaký význam dává SSZ? Kde mají být umístěny ostrůvky (ulice Drtinova má dvě větve, které jsou také jednosměrné)?

Reakce 48 *Námět vycházel z projektu „Bezpečně do školy“, kdy byl tento přechod vyhodnocen jako problémový. Technický detail řešení je nad rámec GD.*

26. 2.14 – prosím o upřesnění, kde lze nalézt detail řešení / návrhových opatření

Reakce 49 *V rámci GD se navrhla na základě problémové analýzy opatření vhodná k dalšímu prověření (náměty), případně byla převzata opatření již řešená ve větším detailu (studie). Toto označení je uvedeno v příloze P.1. sloupec Zdroj. U pěších propojení se většinou jedná o námět zpracovatele GD k dalšímu bližšímu prověření.*

4. Blok připomínek 3

4.5.5 Usměrnění sjezdů a nájezdů ulice K Barrandovu

Zde mám komentář hned k úvodnímu popisu výchozího stavu, kde je uvedeno: "Ulice K Barrandovu je v současné době velmi silně vytíženou rychlostní komunikací, která tvoří významný prvek základní komunikační sítě Prahy." Tato formulace může být zavádějící. Ulice K Barrandovu nepatří do "základní komunikační sítě Prahy" (dle TSK označováno také jako "nadřazený komunikační systém"), ale slouží pouze jako náhrada dosud nevybudované Radlické radiály (ta je součástí nadřazeného komunikačního systému). Tento fakt by bylo vhodné zdůraznit s ohledem na to, že primární účel ulice K Barrandovu by neměl být pro tranzitní dopravu, ale primárně pro obslužnost oblasti Barrandova, Slivence a Holyně. Dále v textu je tato skutečnost naznačena, ale bylo by vhodné, aby bylo zřejmé, že je nutné tuto problematiku řešit již před zprovozněním RR.

Reakce 50 Lze v tomto smyslu přeformulovat.

Varianta 1 již očividně realizovatelná není, ale varianta 2 by rozhodně byla prospěšná jak z hlediska propustnosti, plynulosti i bezpečnosti dopravy. Předpokládám však, že investiční náročnost takové přestavby by byla velmi vysoká. Z dopravního hlediska v ní však prakticky nevidím nevýhody. Prioritu bych samozřejmě viděl hlavně v úpravě křižovatky K Barrandovu x Lamačova. Obecně by této křižovatce prospěla i úprava, které by byla výrazně méně náročná (zejména prodloužení fáze pro levé odbočení z ulice Slavínského - směr D0 a prodloužení tohoto odbočovacího pruhu).

Reakce 51 Komentář...

4.8.1 Infrastruktura cyklistické dopravy

Zde bych určitě podpořil zřízení expresních cyklotras - zejména úsek od Geologické mezi Lidlem a ateliéry podél ulice K Barrandovu směrem ke Slivenci. V současnosti toto spojení nemá reálnou alternativu. Celkově je pak spojení (starý) Barrandov - Slivenec pro cyklo/pěší dopravu nedostatečné a nevyužitý prostor podél ulice K Barrandovu by mohl být tímto způsobem kultivován. Dokázal bych si představit tuto cyklostezku prodloužit také okolo Slivence až k budoucí konečné tramvaje. Vhodná by také byla odbočka této cyklostezky, případně rozšíření stávající silnice a zřízení cyklopruhu, od Lidlu na Kříženeckého náměstí.

Reakce 52 *Propojení Slivence a Starého Barrandova je navrhováno realizovat cyklotrasou A113. Další náměty je možné případně prověřit detailněji ve studii věnované území Starého Barrandova z pohledu potřebnosti a proveditelnosti. Toto je nad rámec GD.*

Souhlasím s požadavkem na rozpracování uvažovaných cyklotras do většího detailu, jelikož takto opravdu není zcela konkrétní.

Reakce 53 Nad rámec GD

Ostatní

Nápad na propojení ulice Pod Habrovou mi přijde zajímavý, ale chybí zde větší podrobnosti, které by se daly posoudit.

Reakce 54 Nad rámec GD

Zda bude intenzita dopravy do roku 2030 růst či klesat je v současné chvíli téměř nemožné odhadnout, jelikož se sešlo několik faktorů, se kterými modely dosud nepočítali (změna návyků kvůli Covidu, omezená dostupnost automobilů - "křemíková krize", Green deal ad.). Osobně se však nedomnívám, že by intenzity oproti roku 2015 poklesly a už vůbec bych tomu nepřizpůsobil koncepci. Nárůst 7 % mi osobně přijde jako nejrealističtější varianta, ale není to reálně o co přít.

Reakce 55 *V prognóze dopravy vycházíme z vysoce erudovaných zdrojů, a to dopravního modelu hlavního města Prahy, který je ve správě TSK a IPR. Tyto prognózy považujeme za velmi věrohodné. Samozřejmě prognózy neuvažují s donedávna bohužel nepředstavitelnými globálními hrozbami, které mohou působit výrazné výkyvy v poptávce.*

Spojení Barrandova s Prahou 13 (např. navržená tramvajová trať) je určitě dobrou myšlenkou, ale pravděpodobně aktuálně nereálnou zejména s ohledem na citlivost území, kterým by procházelo, investiční náklady, a také vzhledem k aktuálním přepravním vztahům (avšak s velkým potenciálem do budoucna). Rozpracování je vhodné.

Reakce 56 *Nad rámec GD, může být podrobněji prověřeno v samostatné studii.*

Nemyslím si, že by mimoúrovňové křižovatky byly "neměstotvorné". Naopak se domnívám, že usnadní příčné vztahy, které jsou nyní rozděleny téměř "nepřekročitelnou" bariérou s obrovskými bezpečnostními riziky (jak pro pěší, cyklisty i IAD). A pokud by od nich bylo upuštěno, tak by vzhledem ke rozšiřující se zástavbě muselo být zásadně upraveny fáze na všech SSZ, aby preferoval nájezd/sjezd z ulice K Barrandovu na úkor přímého směru (výrazně snížit průjezdnost ve směru centrum - D0). A k určité úpravě zmiňované křižovatky K Barrandovu x Lamačova bude muset dojít v každém případě, současný stav je opravdu neúnosný.

Reakce 57 *Řešíme dopravní problém, který v oblasti objektivně existuje a bude se do výhledu prohlubovat. Vzhledem k vysokým intenzitám dopravy a pokračující výstavbě v oblasti se bude jednat o problematickou lokalitu i ve výhledu. Řešení křižovatek pomůže zvýšení bezpečnosti v oblasti. Z dopravního hlediska je mimoúrovňové řešení nejefektivnější. Může však způsobovat nesoulad s urbanistickou koncepcí v oblasti. Lze tedy případně zvažovat i alternativní řešení. Zpracování dopravně urbanistické studie v několika variantách je nad rámec GD. Připomínky jsou protichůdné ve vztahu k připomínce výše v textu.*