

# Základní principy městské dopravy

## & vztah dopravních principů ke stavbě Radlické radiály a jiným dopravním stavbám

### Obyvatelé jsou na 1. místě !!!

Radlická radiála se **NEstaví** proto, aby se zvýšila kapacita silnic, aby jezdilo více aut v Praze. Radiály a okruh se staví proto, aby se **odklonil** tranzit z obytných čtvrtí, aby se ulevilo obyvatelům Smíchova, Košíř, Jinonic.

### Zlepšení životního prostředí v Praze

To je heslem každé nové dopravní stavby. Co to znamená v praxi? Vedle odklonění tranzitu z obytných čtvrtí hlavně to, že **se nesmí dopravní stavbou zvýšit škodlivé emise z dopravy**. Emise jsou v prvním přiblížení určeny ujetými kilometry aut v Praze (myšleno uvnitř Pražského okruhu nebo vnějších hranic Prahy, kde okruh není).

### Auta jsou jako voda

Auta ve velkoměstě jsou jako voda: všechny cesty, které se jim naskytnou, dokáží zaplnit ([Václav Malina, viz zde](#)). Jestliže se nákladně postaví objezdné okruhy a radiály, je třeba přepečlivě zajistit, aby se tranzit nevracel do obytných čtvrtí a nezvýšil počet ujetých km IAD. Současnou dopravní prioritou musí být vysokokapacitní parkoviště P+R u stanic metra na okraji města a menší P+R u železničních stanic ve Středočeském kraji.

### Perfektní dostupnost pro auta

Protože obyvatelé jsou 1. místě a současně auta jsou jako voda, tak **je nutné dopravu směřovat**: Zvyšovat atraktivitu MHD, pěší a nemotorové dopravy oproti IAD. **Každá minuta rozhoduje, který způsob dopravy se volí!** Přes nižší atraktivitu IAD a prostupnost města pro IAD je současně zajištěna perfektní dostupnost každé adresy autem.

## Východiska k dopravní studii Jinonic včetně Na Pomezí

**Shodneme-li se na výše uvedených principech, tak z toho vyplývají následující východiska pro dopravní studii Jinonic v souvislosti se stavbou RR:**

- **Nenapojit kruhovou křižovatku Řeporyjská na ulici Karlštejská**
- **Nerozšiřovat ulici Na Pomezí a neměnit její stávající klasifikaci**

Jakékoliv jiné řešení povede ke zmaření investic do RR, což by sem mělo nechat ověřit i numerickým dopravním modelem, při uvažování dvou scénářů (tunel RR jede a tunel RR stojí) a následujících dvou variant provozu:

- Stav bez úlevy Jinonicím: Karlštejská napojená na RR (kapacita 16500 vozů za den) a Na Pomezí S4 (cca stejný počet aut jako v Jinonické, 10 100 aut za den).
- Navrhovaný stav: Karlštejská u RR (0/0) a Na Pomezí zůstává pro auta jednosměrnou místní komunikací jen pro místní obyvatele (0/500)

Řetěz je tak silný, jak silný je jeho nejslabší článek. Proto obyvatele zajímá zejména scénář ucpaných výjezdů z RR (scénář tunel RR stojí), to bude určovat jejich pohodu bydlení nebo stres. Dopravní scénáře pro řešení ucpaných tunelů nesmí počítat s rozpuštěním dopravy v obytných čtvrtích Prahy 5, ale většinou již před Prahou 5 (optimálně na Pražském okruhu) a větším využitím P+R.

**Poučme se z chyb Blanky. Praha 5 musí přestat být dopravním otloukánkem!**