

# Řešení cyklistické dopravy a rekreace v ulici Nádražní a Strakonická



konceptní podklad pro diskusi  
MČ Praha 5 / Ing. arch. Tomáš Cach / 2016-04

# Řešení cyklistické dopravy a rekreace v ulici Nádražní a Strakonická

## princip celkového dopravně-urbanistického řešení území:

- územím severojižně procházejí dvě významné ulice Nádražní a Strakonická, které mezi sebou svírají transformační území bývalého lihovaru a dalších ploch v šířce cca 80 m a délce cca 1000 m;
- v uličních profilech Nádražní i Strakonické mají zůstat i nadále významná komunikační propojení, které ale budou mít nově městský charakter, umožňovat komfortní a bezpečnou chůzi i jízdu na kole a z hlediska motorové dopravy se budou navzájem vhodně doplňovat;
- ulice Nádražní slouží a nadále bude sloužit jako páteřní propojení veřejné dopravy, a to od Smíchovského nádraží v podobě tramvajové trati přes Zlíchov na Barrandov a pro silný autobusový provoz městských a příměstských linek až po uzel Lihovar, odkud téměř všechny linky pokračují napojením na městský okruh; automobilová doprava zde má být pouze lokální obslužná cílová;
- ulice Strakonická slouží a nadále má sloužit jako významná průjezdná komunikace pro automobilovou dopravu prakticky bez provozu veřejné dopravy;
- v případě ulice Nádražní by zejména z hlediska prostorové náročnosti bylo výhodnější tradiční městské uspořádání s pojížděnou tramvajovou tratí uprostřed uličního profilu v upravené poloze ve stávající šířce ulice nebo s nutností pouze menšího rozšiřování stávajícího uličního profilu oproti sledované variantě s vyoseným vedením tramvajové trati po samostatném zvýšeném tělese při západní straně podél železničního kolejíště, jejíž výhoda spočívá především v možnosti brzké realizace rekonstrukce tramvajové trati bez ohledu na postup řešení zbývajících území a převážné nezávislosti tramvajového provozu na silničním;
- v případě ulice Strakonické je zcela nevyhovující dnešní stav, kdy stará směrově nedělená čtyřpruhová vozovka, lokálně doplněná o pátý řadící pruh zúžením všech jízdních pruhů, zabírá téměř celý uliční profil a neumožňuje jeho kultivaci, přičemž její charakter a kapacita zůstaly prakticky nezměněny z doby, kdy ještě neexistoval městský okruh a toto propojení jej suplovalo – je žádoucí podrobně prověřit variantu redukce počtu jízdních pruhů, přednostně na uspořádání 1+1 běžný jízdní pruh + 1 řadící pruh navíc tam, kde je to nezbytné, a zbytek prostoru současné vozovky využít ve prospěch cyklistické infrastruktury, rozšíření chodníků a doplnění stromořadí; v případě požadavku na zachování dvou běžných souběžných jízdních pruhů v celé délce by bylo potřebné jeden z nich šířkově omezit pouze pro osobní vozidla ve prospěch vyznačení ochranných cyklistických pruhů;
- z provozního hlediska je žádoucí, aby transformační území bylo z hlediska automobilové dopravy dostupné z Nádražní a Strakonické formou pravých odbočení s eliminací levých odbočení přes protisměr, která mají výrazné negativní dopady do plynulosti a kapacity, resp. prostorové náročnosti uličních profilů; pro jízdní kola by měla být umožněna nepřímá levá odbočení;
- překládání tranzitní automobilové dopravy z historické stopy Strakonické do Nádražní ulice byť jen v krátkém úseku je zcela nepřijatelné;

## RTT v ulici Nádražní

- nově vyosené vedení TT v poloze podél železničního kolejíště při západní straně uličního profilu;
- požadavek na zajištění souběžné koordinované akce TSK / OSI / OTI, při které bude souběžně připraven projekt celkové rekonstrukce ulice Nádražní včetně zajištění majetkoprávního vypořádání (výkup nebo směna pozemků) tak, aby byl nový uliční profil vybudován optimálně jako celek najednou v koordinaci RTT a nové investiční akce přeložení a rozšíření uličního profilu, případně byly ostatní úpravy nového řešení rozšířeného uličního profilu zajištěny časově v co nejtěsnější návaznosti na RTT a dočasné úpravy zúžené vozovky přeložené do východní části profilu sloužily v této provizorní podobě co nejkratší dobu;
- v případě schopnosti samosprávy rychle zajistit potřebné pozemky a připravit projekt celkové přestavby a rozšíření uličního profilu s osovým vedením TT byla tato varianta pravděpodobně celkově výhodnější, ale zejména s ohledem na časové požadavky se jeví spíše jako nereálná

## cyklistická koncepce v ulici Nádražní:

- průjezd jízdních kol ve vozovce:
  - 2016: ve společném provozu s automobily, autobusy a tramvaji, s možností bezpečného míjení s autobusy téměř v celé délce úseku v obou směrech bez nutnosti vyjíždět do protisměru, v případě tramvají je problémový ve směru z centra severní úsek s parkováním a oblast zastávky Lihovar; je zde vedena dlouhodobá přeložka páteřní rekreačně-dopravní cyklotrasy A 1
  - po RTT v podobě zpracovaného projektu (Metroprojekt – studie 2011-12) ve společném provozu s automobily a autobusy při proměnné převážně kolizní šířce vozovky 6,50 m – 7,50 m, kde automobily i autobusy musejí jízdní kolo v celé délce úseku předjíždět přes protisměr
  - cílový stav (RTT+): kontinuální cyklistické jízdní pruhy ve vozovce šířky min. 1,50 m u obruby, resp. 1,75 m podél parkování: optimálně jako vyhrazené, s ohledem na celkovou koncepci a řešení veřejných prostranství přípustné jako ochranné (pojízditelné autobusy); v cílovém stavu tudy prochází hlavní dopravní cyklotrasa A 111 poté, co je A 1 přeložena na Císařskou louku
- cyklistický průjezd mimo vozovku (na stezce či chodníku apod.) se s výjimkou návazností do transformačního území v uličním profilu Nádražní ulice nepředpokládá

## cyklistická koncepce v ulici Strakonická:

- průjezd jízdních kol ve vozovce:
  - 2016: legálně možný ve vozovce bez zvláštních úprav, jízdní pruhy mají zpravidla kolizní šířku nebo zejména v oblasti řazení jsou úzké pouze pro jízdu za sebou s ostatními vozidly: s ohledem na intenzity automobilové dopravy a zejména maximální povolenou rychlost (70 km/h) tento stav není ideální
  - výhled: zřídit při pravé straně vozovky jízdní pruhy pro cyklisty: optimálně jako vyhrazené, s ohledem na celkovou koncepci a řešení veřejných prostranství přípustné jako ochranné (pojízditelné rozměrnějšími vozidly)
- průjezd jízdních kol v přidruženém prostoru:
  - 2016: legálně možný není, v praxi se však odehrává na chodníku při východní straně ulice (při západní prakticky v převážné části úseku žádný chodník není), kde je zanedbaný povrch a navíc je již základní úzký profil dále zúžen nevhodnými betonovými květináči se stromy
  - výhled: při východní straně uličního profilu vhodné zřídit stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol, případně stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem a světlou efektivní šířkou minimálně 2,5 m, optimálně alespoň 3,0 m – toto propojení může dlouhodobě suplovat chráněný průjezd cyklotrasy A 1 namísto průjezdu císařskou loukou, nebo v případě zprovoznění tohoto propojení novou lávkou i nadále sloužit jako alternativa rozkládající bezmotorové zatížení v území a zpřístupňující novou zástavbu v oblasti bývalého lihovaru a smíchovského nádraží

## cyklistická koncepce v uzlu Lihovar

- cyklistický průjezd pro základní dopravní vztahy by měl být možný ve vozovce (optimálně s vyznačenými jízdními pruhy) na Strakonické ulici až po stávající SSZ a obdobně u napojení na Nádražní ulici, jižně od stávající SSZ se provoz jízdních kol směrem na městský okruh nepředpokládá (nicméně v tomto úseku se i nadále nezakazuje a případně toleruje)
- cyklistický průjezd dopravní i rekreační se předpokládá ve stopě páteřní levobřežní cyklotrasy celoměstského významu A 1 od stávající stezky u přívozu po šikmé rampě po východní chodník Strakonické a odtud společně s chodci k mostu na Císařskou louku, resp. souběžně se Strakonickou v koridoru jejího stávajícího (východního) chodníku;
- propojení ulice Nádražní a chráněné stezky (cyklotrasy A 1) by mělo být zajištěno přesmykem z vozovky ulice Nádražní, resp. propojky ke Strakonické, do sdíleného prostoru s chodci v prostoru bývalé trolejbusové smyčky, a odtud pomocí dvou SSZ přejezdů přes vozovku Strakonické ulice;
- stávající SSZ by mělo být doplněno o cyklistické přejezdy přes severní a západní rameno včetně nového přechodu pro chodce u autobusových zastávek a rozšířeno o nově upravenou křižovatku tvaru T napojení Císařské louky, která by měla umožnit dnes chybějící pohyby automobilové dopravy a přímou pěší a cyklistickou vazbu formou přechodů pro chodce a přejezdu pro cyklisty
- výhledové bezmotorové napojení Dvoreckého mostu bude do Nádražní ulice a současné SSZ křižovatky na Strakonické ulici

## Řezy – doplňující popis

- **N.01a / NÁDRAŽNÍ / SEVERNÍ ČÁST (ZÚŽENÝ ÚSEK) – STÁVAJÍCÍ ŠÍŘKA ULICE PO RTT**
  - v případě realizace vyosené RTT a zajištění alespoň ochranných jízdních pruhů pro cyklisty na zcela minimální rozměr zbývá prostor pro chodník pouze cca 1,75 m (neměl by klesnout ani v nejužším místě pod 1,50 m), prostor pro stromořadí samozřejmě není zajištěn
  - tato varianta z hlediska budoucího rozvoje umožňuje posun uliční čáry a rozšíření chodníku při transformaci přilehlého území, není přitom nezbytně nutné zasahovat do vozovky, případný posun obruby o cca 0,5m ale umožní lepší uspořádání ochranných cyklopruhů
  - toto uspořádání je přípustné, při transformaci území musí být ale nezbytnou podmínkou minimálně rozšíření uličního profilu a chodníku, případně i vozovky
- **N.01b / NÁDRAŽNÍ / SEVERNÍ ČÁST (ZÚŽENÝ ÚSEK) – STÁVAJÍCÍ ŠÍŘKA ULICE PO RTT**
  - oproti variantě N.01a je v tomto případě vozovka realizována na minimální rozměr s ohledem na význam komunikace a provoz autobusů, přičemž je sice zajištěna vhodnější šířka chodníku, avšak provoz jízdních kol ve vozovce je ve zcela kolizních šířkách a i možnost předjíždění cyklolistů autobusy je horší než v případě úzkých ochranných cyklopruhů
  - z hlediska budoucího rozvoje je pro zajištění bezpečných podmínek pro jízdu na kole zcela nezbytně nutné zasahovat do nově rekonstruované vozovky a do té doby se navíc jedná o velmi nevhodný stav
  - toto řešení není vhodné realizovat – do doby transformace území je zde tranzitní cyklistický provoz významnější než zcela minimální pěší provoz
- **N.02 / NÁDRAŽNÍ / SEVERNÍ ČÁST (ZÚŽENÝ ÚSEK) S MIN. REGULACÍ NA 17.50 m**
  - v případě realizace vyosené RTT by v cílovém stavu měl být toto minimální profil ulice zejména v nejkritičtějším místech s požadavkem na zachování některých současných (hodnotných) objektů
  - alespoň dílčí rozšíření profilu na 18 a více metrů by umožnilo například optimální základní šířky ochranných jízdních pruhů pro cyklisty, širší chodník apod.
  - toto řešení zajišťuje pouze základní minimální nepodkročitelný standard z hlediska pěší a cyklistické dopravy a neumožňuje realizovat stromořadí
- **N.03a / NÁDRAŽNÍ / NOVÁ REGULACE – ULIČNÍ ČÁRA 24 m (U BUDOV LIHOVARU cca 23,5–26 m)**
  - nová regulace umožňuje plnohodnotné městotvorné řešení uličního profilu, jako nová uliční a stavební čára mohou sloužit obvodové zdi revitalizovaných (transformovaných) nebo nových budov bývalého Lihovaru
  - toto řešení představuje dostačující úpravu, která zajišťuje uspokojivý standard pro cyklistickou dopravu formou ochranných cyklistických pruhů s velkorysejšími parametry pro chodník a dvěma stromořadími s parkovacím pásem v rámci jednoho stromořadí
- **N.03b / NÁDRAŽNÍ / NOVÁ REGULACE – ULIČNÍ ČÁRA 24 m (U BUDOV LIHOVARU cca 23,5–26 m)**
  - toto řešení představuje optimální úpravu, která zajišťuje vysoký standard pro cyklistickou dopravu formou vyhrazených cyklistických pruhů s dostatečně komfortními parametry chodníku v případě realizace pouze menšího počtu jednotlivých parkovacích míst a dvěma stromořadími
- **N.04a / NÁDRAŽNÍ / NOVÁ REGULACE – ULIČNÍ ČÁRA 24 m (U BUDOV LIHOVARU cca 23,5–26 m)**
  - toto řešení představuje dostačující úpravu, která zajišťuje uspokojivý standard pro cyklistickou dopravu formou ochranných cyklistických pruhů s nadstandardně velkorysími parametry pro chodník a souvislým parkovacím pásem, ale pouze jedním stromořadím
- **N.04b / NÁDRAŽNÍ / NOVÁ REGULACE – ULIČNÍ ČÁRA 24 m (U BUDOV LIHOVARU cca 23,5–26 m)**
  - toto řešení představuje optimální úpravu, která zajišťuje vysoký standard pro cyklistickou dopravu formou vyhrazených cyklistických pruhů s dostatečně komfortními parametry chodníku a souvislým parkovacím pásem, ale pouze jedním stromořadím

- **N.05 / NÁDRAŽNÍ / SEVERNÍ ČÁST (ZÚŽENÝ ÚSEK) – STÁV. ŠÍŘKA ULICE ALT. S NOVOU TT VE VOZOVCE**
  - v případě zachování současného tradičního městského principu vedení pojižděné tramvajové trati uprostřed vozovky je možné zajistit plnohodnotný uliční profil ve stávajícím komornějším měřítku, bez nutnosti směn pozemků a posunu uliční, resp. stavební čáry a s vysokým standardem veřejných prostranství
  - z hlediska veřejné dopravy je nezbytné zachovat velmi nízký provoz automobilové dopravy a možnost projíždění autobusů veřejné dopravy i při stanicování tramvaje v zastávkách
  - toto řešení představuje optimální úpravu, která zajišťuje vysoký standard pro cyklistickou dopravu formou vyhrazených cyklistických pruhů s dostatečně komfortními parametry chodníku v případě realizace pouze menšího počtu jednotlivých parkovacích míst a dvěma stromořadími
- **N.06a / NÁDRAŽNÍ / SEVERNÍ ČÁST (ZÚŽENÝ ÚSEK) S MIN. REGULACÍ NA 17.50 m ALT. S TT VE VOZOVCE**
  - oproti dopravně-utilitymu řešení v minimálních parametrech s vyosenou tramvajovou tratí (N.02) je shodně široký profil uspořádaný odlišně se zachováním současného tradičního městského principu vedení pojižděné tramvajové trati uprostřed vozovky plně funkční a s vysokým standardem veřejných prostranství, při nutnosti splnění požadavků na minimální provoz automobilové dopravy apod. viz N.05
  - u nové regulace území by bylo vhodné stanovit zaokrouhlenou šířku uličního profilu např. 18 m a užší profil ponechat jen v místech se zachovávanými budovami
  - toto řešení představuje optimální úpravu, která zajišťuje vysoký standard pro cyklistickou dopravu formou vyhrazených cyklistických pruhů s komfortními parametry chodníku v případě realizace pouze menšího počtu jednotlivých parkovacích míst a dvěma stromořadími
- **N.06b / NÁDRAŽNÍ / SEVERNÍ ČÁST (ZÚŽENÝ ÚSEK) S MIN. REGULACÍ NA 17.50 m ALT. S TT VE VOZOVCE**
  - viz N.06a, rozdíl je pouze v rozšíření vozovky o 0,5m na úkor šířky chodníku: přestože je tramvajový pás i nadále pojižděn autobusy veřejné dopravy a ostatními motorovými vozidly, nemusejí tato vozidla přímo pojíždět pneumatikami po tramvajových kolejkách a přitom nezajedou do souběžných cyklistických pruhů, což je z hlediska adhezních vlastností a celkového komfortu i bezpečnosti řízení výhodnější
- **N.07 / NÁDRAŽNÍ / STARONOVÁ REGULACE – ULIČNÍ ČÁRA 20 m ALT. S TT VE VOZOVCE**
  - viz N.06a, rozdíl je v komfortním šířce chodníku s integrovaným stromořadím a souvislým parkovacím pásem, možnosti umístění předzahrádek apod.

Poznámka: v rámci projektu RTT je vhodné prověřit možnost zmenšení odstupů tramvaje od opěrné zdi železničního svršku z nyní navržených 2,25 m na menší vzdálenost, případně i s prověřením (ekonomické) náročnosti přemístění velkých stožárů trakce železničního kolejiště, které nyní vystupují do uličního profilu: získaný prostor by bylo výhodné využít ve prospěch cykloopatření, resp. bezpečnosti provozu.

- **S.01a / STRAKONICKÁ – SOUČASNÝ STAV 2+2 JP – ULIČNÍ ČÁRA cca 20 m**
  - současný profil ulice Strakonická s cyklistickou dopravou nijak nepočítá, legálně je možný průjezd ve vozovce s problematickými šířkami jízdních pruhů, nelegálně se pak jezdí také na úzkém chodníku
- **S.01b / ÚPRAVA VDZ 2+2 JP + CYKLOPRUHY + LEGALIZACE CHODNÍKU – ULIČNÍ ČÁRA cca 20 m**
  - v rámci převážné délky současného profilu Strakonické lze relativně rychlými a levnými úpravami doplnit ochranné jízdní pruhy pro cyklisty ve vozovce a současně legalizovat provoz jízdních kol na chodníku, např. doplněním režimu stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol, přičemž je velmi žádoucí odstranit betonové květináče se stromy, které zbytečně výrazně zužují průjezdný, resp. průchozí profil
- **S.01c / ÚPRAVA VDZ 2+2 JP + CYKLOPRUHY + LEGALIZACE CHODNÍKU – ULIČNÍ ČÁRA cca 20 m**
  - alternativa k S.01b s 2,50 m úzkým levým jízdním pruhem pouze pro osobní vozidla umožňuje průjezd rozměrnějších vozidel standardně pouze pravým jízdním pruhem tak, že nemusejí pojíždět jízdní pruh pro cyklisty – koncept řešení doplněn na základě diskuse a požadavku MČ Praha 5
- **S.02 / STRAKONICKÁ – SOUČASNÝ STAV 3+2 JP – ULIČNÍ ČÁRA cca 20 m**
  - v rámci úseku řazení ve směru z centra před levým odbočením na SSZ do přístaviště, resp. obdobně ve směru do centra před ulicí Moulíkova, byly původní čtyři jízdní pruhy doplněny o pátý odbočovací pruh uprostřed
  - při požadavku na zachování stávajícího počtu jízdních pruhů v prostoru stávající vozovky nelze zajistit žádné podstatné zlepšení průjezdu cyklistů ve vozovce, ochranné jízdní pruhy zde musejí být přerušeny a provoz jízdních kol a vozidel řešen jako společný; průjezd po legalizované chodníkové stezce může být zajištěn kontinuálně
- **S.03a / STRAKONICKÁ – ÚPRAVA VDZ 2JP +2JP ZÚŽENÉ +CYKLO +ROZŠÍŘENÍ STEZKY – UL. ČÁRA cca 20 m**
  - v případě požadavku na zachování čtyř jízdních pruhů pro automobilovou dopravu je vhodné zvážit zúžení vozovky alespoň o cca 1 m ve prospěch rozšíření chodníkové stezky
  - ve vozovce je pak možné jako kompromis levý jízdní pruh šířkově omezit na 2,50 m (tj. pouze na osobní vozidla) a díky tomu zajistit prostor pro ochranné cyklistické pruhy nebo piktogramový koridor, kdy rozměrnější vozidla cyklistu předjíždějí přes levý jízdní pruh
- **S.03b / STRAKONICKÁ – ÚPRAVA VDZ 2+2 JP + ROZŠÍŘENÍ STEZKY – ULIČNÍ ČÁRA cca 20 m**
  - stavební řešení viz S.03a, ale ve vozovce standardní řešení 2x2 jízdní pruhy šířky 3,25 m bez zohlednění cyklistického provozu, ale s možností doplňkového průjezdu (v problematické šířce)
- **S.04a / STRAKONICKÁ – NÁVRH 1+1 / 1+2 JP – ULIČNÍ ČÁRA cca 20 m (STAV)**
  - z dlouhodobého hlediska je žádoucí, aby se podoba Strakonické ulice výrazněji proměnila městotvorným způsobem a s tím souvisí i požadavek na redukci počtu jízdních pruhů: nově by měl být jako základ pro každý směr jízdy pouze jeden běžný jízdní pruh a jeden jízdní pruh pro cyklisty a třetí jízdní pruh by měl být pouze jako radicí, zpravidla pro levá odbočení
  - stávající uliční profil lze při této transformaci obohatit o minimálně jedno stromořadí a širokou chráněnou stezku pro chodce a cyklisty, a to prakticky bez zásahů do jiných pozemků (případně lokálně za cenu užší stezky v první etapě a jejím výhledovém rozšíření následně)
  - podobu západní strany uličního profilu zatím vnímat jako dočasnou do doby rozvoje transformačního území, případně prověřit možnost doplnění stromořadí
- **S.04b / STRAKONICKÁ – NÁVRH 1+1 / 1+2 JP – ULIČNÍ ČÁRA cca 23 m  
(NOVÁ REGULACE U NÁROŽNÍ BUDOVY MOULÍKOVA)**
  - základ viz S.04b
  - v cílovém stavu předpoklad na rozšíření uličního profilu Strakonické západním směrem v severní a střední, případně částečně i jižní části až o několik metrů na šířku min. 23 m, což mj. odpovídá založení nové nárožní budovy u ulice Moulíkova, a doplnění souvislého komfortního chodníku se stromořadím podél celého transformačního území

## Doporučený postup

### Nádražní ulice

- zahájit intenzivní jednání s vlastníky soukromých pozemků, zejména bývalého Lihovaru, resp. developerem projektu Zlatý Lihovar (<http://www.zlatylihovar.cz>):
  - cílem je odkup nebo směna pozemků tak, aby došlo k zajištění potřebné šířky uličního profilu především v Nádražní, výhledově případně také v rámci Strakonické (viz kapitoly výše)
- následně, resp. souběžně zahájit jednání s Dopravním podnikem hl. m. Prahy:
  - plánovaná RTT Nádražní (investor DPP) může v případě optimálního postupu investora (rozpočet, dotace apod.) proběhnout již v roce 2017 či 2018 podle připravené projektové dokumentace (DÚR), která počítá s vyoseným vedením tramvajové trati
  - pro další vývoj je důležité, s jakou vstřícností bude DPP ochoten akceptovat (a za jakých podmínek) případné časové zdržení RTT a dále také variantu obsahující městské osově vedení tramvajové trati s nutností připravit nový alternativní projekt RTT
- na základě předchozích dvou bodů zahájit jednání s MHMP (zejména na úrovni RHMP, odboru majetku a TSK Praha) a zajistit koncepční souhlas IPR Praha:
  - řešit směnu nebo odkup soukromých a veřejných pozemků
  - zahájit projekční přípravu přestavby a rozšíření Nádražní ulice
  - zařadit příslušné položky do plánu investic v rozpočtu HMP
- v závislosti na součinnosti soukromých subjektů a DPP jsou možné zejména tyto scénáře:
  - DPP bude v co nejbližším možném termínu realizovat vyosenou TT s pouze nejnezbytnějšími úpravami navazujících komunikací: pokud se souběžně s tím naplno nezahájí příprava projektu navazujících komunikací a veřejných prostranství, což je téměř jisté, bude po dobu i mnoha let profil ulice Nádražní velmi kolizní pro cyklo dopravu a bez reálné alternativy objízdné trasy;
  - v opačném vhodnějším případě se podaří celý uliční profil realizovat souběžně nebo v těsné návaznosti na vyosenou RTT po majetkoprávním pozmenkovém vypořádání, jako samostatná investiční akce TSK Praha, v plném rozsahu celého uličního profilu, případně k datu zprovoznění s užším chodníkem a teprve jeho následným dotvořením v rámci výstavby Zlatého lihovaru;
  - v případě, že bude zvoleno osově vedení TT, bude se muset DPP projekčně a následně i realizačně intenzivně koordinovat s přestavbou celého uličního profilu, která proběhne rovnou do cílového stavu – pro RTT to bude oproti rychlému prvnímu scénáři znamenat zdržení (pravděpodobně o cca o 1–3 roky), ale ulice bude mít městotvornější charakter a nejlepší podmínky pro cyklo dopravu;

### Strakonická ulice

- zajistit legální cyklistickou průjezdnost a dílčí úpravy na východním chodníku, vhodné vymístit květináče do jiné lokality na území MČ Praha 5 (v rámci udržitelnosti tohoto projektu)
- na úrovni TSK Praha a IPR Praha nechat podrobněji ve variantách dopravně-inženýrsky prověřit možné scénáře dopravního zklidňování a případnou redukci šířek, resp. počtu běžných jízdních pruhů
- v závislosti na výsledku podrobnějšího prověřování (modelování dopravy apod.) zvolit další postup:
  - řešit směnu nebo výkup pozemků při východní, resp. západní straně uličního profilu v souladu s naznačenou, resp. podrobněji prověřenou regulací území, která bude vycházet zejména z prostorových požadavků automobilové dopravy
  - v případě zmenšení ploch vozovek pro automobilový provoz oproti současnému stavu bude možné provést pouze dílčí úpravy uličních, resp. stavebních čar, v opačném případě se bude jednat o rozšíření v řádu několika metrů uličního profilu



## uzel Lihovar

- v současnosti je zadáno zpracování podrobnější dopravně-inženýrské studie na řešení bezmotorové prostupnosti uzlu pro bezmotorovou dopravu (objednatel RFD MHMP, zpracovatel ADOS)
- následně zajistit na úrovni radního HMP a TSK Praha, aby se řešení celého uzlu dostalo do tzv. "Zakázky Praha Eltodo", kde bude provedena obnova stávající SSZ a doplnění novostavby SSZ včetně zohlednění a zapracování požadavků z tohoto dokumentu, resp. z podrobnější studie ADOS
- projekční a realizační úpravy SSZ by měly probíhat na základě jednoho rozšířeného projektu SSZ, nebo alternativně koordinovaného projektu SSZ a projektu z investičního rozpočtu TSK Praha (např. pro cyklodopravu, Besip apod.)

## cyklotrasa A 1

- v krátkodobém horizontu (2016–2017):
  - zajistit legalizaci a dílčí úpravy východního chodníku v ulici Strakonická, jako střednědobé náhrady za optimální vedení přes Císařskou louku, včetně přeznačení směrového značení cyklotrasy A 1 (a náhradu jejího současného vedení za A 111 v ulici Nádražní): oproti Nádražní toto vedení zajistí přímější rekreační návaznost a chráněný standard, přestože v neatraktivním prostředí;
  - připravovat úpravy uzlu Lihovar a ulice Nádražní viz výše;
  - zajistit přípravu PD alespoň jedné lávky mezi Císařskou loukou a Smíchovským břehem, zejména na základě jednání s TSK Praha, která nejnověji v roce 2015 nechala zpracovat tři projektové varianty řešení lávky v severní části, a IPR Praha, který požadoval zajištění architektonické soutěže a nový návrh;
- ve střednědobém horizontu (2017–2018):
  - zajistit obnovu a dostavbu SSZ včetně dalších potřebných úprav celého uzlu Lihovar
  - zajistit případnou přeložku trasy z jediné účelové komunikace do nové východnější stopy podél Vltavy v jižní části ostrova
- v dlouhodobějším horizontu (2019+)
  - realizovat alespoň jednu z projednaných a projekčně připravených lávek, včetně návaznosti na Smíchovské straně severním směrem ke Smíchovské náplavce, resp. k oblasti Smíchovského nádraží