

Ř E P O R Y J E
ANALÝZA DOPRAVY A MOŽNOSTI ŘEŠENÍ

KONCEPT

ÚTVAR ROZVOJE HL.M.PRAHY

ČERVEN 2007

Úvod

Na základě požadavku zástupců MČ Praha-Řeporyje, kteří se obrátili na Útvar rozvoje hl.m.Prahy v otázce možnosti řešení neuspokojivé dopravní situace uvnitř stávající zástavby Řeporyj, zpracoval po dohodě Útvar rozvoje hl.m.Prahy dopravní analýzu MČ Řeporyje. Tato analýza představuje první fázi, která by měla přispět ke stanovení postupu při řešení problémů souvisejících s automobilové dopravou v centrálním území Řeporyj.

Analýza byla zpracována na základě podkladů, které má Útvar rozvoje hl.m.Prahy k dispozici. Využity byly rovněž výsledky průzkumů automobilového zatížení na vybrané komunikační síti, které pro rok 2006 zpracoval Ústav dopravního inženýrství hl.m.Prahy. Údaje současného zatížení sledované komunikační sítě Ústav dopravního inženýrství na základě průzkumů každý rok aktualizuje.

Analýza možností a důsledků jednotlivých zatěžovacích stavů komunikační sítě Řeporyj byla zpracována s využitím databáze ÚPn hl.m.Prahy a výpočetního modelu zatížení komunikační sítě pro výhledové období (návrhový horizont ÚPn) s využitím programového vybavení VISEM/VISUM, který má Útvar rozvoje hl.m.Prahy k dispozici a je využíván k modelovým výpočtům výhledového zatížení komunikační sítě hl.města včetně přilehlé části regionu.

Použité podklady:

Územní plán hl.m.Prahy (zprac.Útvar rozvoje hl.m.Prahy)

Kartogramy intenzit automobilové dopravy – r.2006 (Ústav dopravního inženýrství hl.m.Prahy)

Průzkumy území + fotodokumentace

Zpracovatelé:

Ing. Václav Věrtelář

Ing. Karel Hák

Ing. Jaroslava Malinová

Ing. Jakub Zajíček

Ing. Marek Zděradička

K prověření možností snížení automobilové dopravy, jejíž současný rozsah negativně ovlivňuje stávající zástavbu Řeporyj, bylo zpracováno a vyhodnoceno sedm zatěžovacích stavů komunikační sítě.

Je třeba zdůraznit, že s výjimkou doloženého kartogramu zatížení komunikační sítě pro r.2006 (tzv.současný stav), představují ostatní doložené kartogramy výhledové modelové zatížení komunikační sítě pro návrhový horizont ÚPn hl.m.Prahy. To znamená, že uvedené hodnoty zatížení komunikační sítě jednotlivých zatěžovacích stavů vycházejí z navrženého výhledového rozsahu vybrané komunikační sítě hl.města a regionu, který se předpokládá v návrhovém horizontu ÚPn (odchylky a úpravy rozsahu předpokládané komunikační sítě u jednotlivých zatěžovacích stavů jsou následně uvedeny) a zohledňují též navržený rozvoj Prahy a regionu. (Návrhový horizont ÚPn hl.m.Prahy odpovídá r.2010 před revizí ÚPn.)

Rozsah vybrané komunikační sítě hl.města v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy zahrnuje z nadřazených komunikací Pražský okruh s výjimkou jeho severovýchodní části – úseku mezi Březiněvsí a Horními Počernicemi, kompletní Městský okruh, všech sedm radiál s výjimkou západního úseku Vysočanské radiály mezi ul.Kbelskou a Balabenkou.

V širším spádovém území Řeporyj je současný komunikační skelet pro návrhový horizont ÚPn doplněn o Jinočanskou spojku, novou komunikaci propojující v regionu oblast Poberouní s Pražským okruhem u Jinočan (ve vazbě na Jinočanskou spojku), Radlickou radiálu v úseku Nové Butovice – Smíchov, část komunikačního systému Západního Města.

Přehled zatěžovacích stavů vybrané komunikační sítě Řeporyj:

1. Zatížení komunikační sítě v r.2006 (současný stav)
2. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy
3. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy s modelovým námětem MČ na úpravu v centru Řeporyj
4. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy s předpokladem respektování max. rychlostí vozidel v Řeporyjích 30 km/hod
5. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy s modelovým námětem na úpravu v centru Řeporyj a současně s předpokladem respektování max. rychlostí vozidel v Řeporyjích 30 km/hod
6. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy při absenci odlehčovací komunikace z Poberouní napojené u Jinočan na Pražský okruh
7. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy při absenci Jinočanské spojky a bez navrhované zástavby Západního Města

Popis a zhodnocení jednotlivých zatěžovacích stavů komunikační sítě:

1. Zatížení komunikační sítě v r.2006 (současný stav)

Zatížení komunikační sítě pro r.2006 zpracoval Ústav dopravního inženýrství na základě průzkumů na vybrané komunikační síti hlavního města Prahy.

Dopravně nejzatíženější komunikací v širším spádovém území Řeporyj na jihozápadě hl.m.Prahy je Pražský okruh, kde v roce 2006 v běžných pracovních dnech (0-24 hod) profilové automobilové zatížení (jižně od Řeporyj) dosahovalo hodnoty 50 800 vozidel.

V prostoru stávající zástavby Řeporyj je nejzatíženější úsek ul.Smíchovské mezi křižovatkami Smíchovská-K Třebonicům a Smíchovská-Jáchymovská, kde v r.2006 v průměrných pracovních dnech projíždělo na profilu celkem cca 14 000 vozidel.

Na Řeporyjském náměstí bylo v r.2006 v průměrných pracovních dnech zjištěno profilově 10 750 vozidel.

Ul.Smíchovská v úseku mezi křižovatkami s ul.Jáchymovskou a Jeremiášovou byla zatížena 8 750 vozidly, ul.Ořešská 7 100 vozidly, ul.Jáchymovská 6 800 vozidly a ul.K Zadní Kopanině 4 950 vozidly.

Ostatní místní komunikace v Řeporyjích nebyly z hlediska současného automobilového zatížení sledovány.

Rekapitulace současné situace z hlediska automobilového zatížení:

V centrální části Řeporyj dochází ke kumulaci automobilového zatížení v důsledku historicky daného založení komunikační sítě a rozvoje v širším spádovém území i obecného nárůstu automobilové dopravy vlivem vysokého stupně automobilizace. Trasa tvořená ul.Smíchovskou (Jáchymovskou) a Ořešskou (přes Řeporyjské náměstí) je využívána dopravními vztahy v relaci Jihozápadní Město – Pražský okruh – přílehlá část regionu. Prostor Řeporyjského náměstí a centrální části Řeporyj je rovněž přitěžován dopravními vztahy v relaci Slivenec – Řeporyje – JZM. Automobilové zatížení přesahující na dvoupruhových komunikacích v Řeporyjích profilově 10 000 vozidel s výraznějším podílem nákladní automobilové dopravy je v podmínkách stávající zástavby na dvoupruhových komunikacích (navíc při kumulaci s pěším provozem i provozem MHD) obtížně řešitelný problém. K jeho zásadnějšímu řešení musí přispět snížení automobilového zatížení, bez kterého lze dosáhnout pouze dílčích úprav na úrovni zkvalitnění parteru veřejných prostranství se zřetelem na zlepšení podmínek pro pěší.

Dokud nebude existovat náhradní trasa umožňující převést část automobilového zatížení mimo Řeporyje, nelze očekávat výraznější snížení automobilového zatížení na stávajících komunikacích této městské části.

2. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy

Modelové zatížení komunikací zahrnuje předpokládaný rozvoj v návrhovém horizontu ÚPn a výhledový rozsah komunikační sítě hl.města i regionu rámcově popsany v úvodní kapitole.

Dopravně nejzatíženější komunikací v širším spádovém území Řeporyj zůstane i do výhledu Pražský okruh, jehož automobilové zatížení jižně od Řeporyj dosáhne v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy hodnot cca 65 700 vozidel/den, což představuje nárůst zatížení přibližně o 30 % vůči současnému stavu.

V prostoru stávající zástavby Řeporyj bude ve výhledu dle ÚPn hl.m.Prahy nejzatíženější komunikací prostor Řeporyjského náměstí, kde modelovým výpočtem ve vazbě na ÚPn vychází 7 100 vozidel/den a úsek ul.Smíchovské mezi křižovatkami Smíchovská-K Třebonicům a Smíchovská-Jáchymovská, kde se předpokládá profilové zatížení celkem cca 6 900 vozidel/den.

Ul.Ořešská bude ve výhledu zatížena na profilu cca 6000 vozidly/den, ul.Jáchymovská 3 600 vozidly/den, ul.Smíchovská v úseku mezi křižovatkami s ul.Jáchymovskou a Jeremiášovou bude zatížena 3 300 vozidly/den, a ul.K Zadní Kopanině 1 300 vozidly/den, ul.K Třebonicům v centrální části Řeporyj 1 800 vozidly/den.

Ostatní místní komunikace v Řeporyjích nejsou do modelového výhledového zatížení komunikační sítě zahrnuty.

Rekapitulace

V prostoru stávající zástavby Řeporyj dojde do výhledu k poklesu automobilového zatížení na všech stávajících místních komunikacích vůči současnému stavu. Tato skutečnost

je dána dostavbou celoměstského komunikačního systému hlavního města Prahy, vyšší kvalitou hromadné dopravy a příznivějším rozložením nabídky pracovních příležitostí vůči obytné zástavbě na území hl.města.

V návrhovém horizontu ÚPn, pokud se naplní všechny předpoklady, dojde dle modelových výpočtů zatížení ve stávající zástavbě Řeporyj i při rozvoji Prahy k poklesu automobilového zatížení na sledovaných komunikacích.

Na Řeporyjském náměstí poklesne automobilové zatížení cca o jednu třetinu vůči současnému stavu, v nejzatíženějším úseku ul.Smíchovské (mezi křižovatkami Smíchovská-K Třebonicům a Smíchovská-Jáchymovská poklesne automobilové zatížení přibližně na polovinu vůči současnému stavu. V ul.Jáchymovské předpokládá modelové zatížení komunikační sítě ÚPn do výhledu pokles automobilového zatížení rovněž cca o 50 %, ve východním úseku ul.Smíchovské v Řeporyjích lze do výhledu očekávat pokles automobilového zatížení cca o 60 %.

Nejméně výrazný pokles automobilového zatížení vychází na ul.Ořešské a to cca o 15 % oproti současnému stavu.

3. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy s modelovým námětem MČ na úpravu v centru Řeporyj

Tato varianta modelového zatížení komunikační sítě vychází z podnětu zástupců MČ Řeporyje ověřit, zda ke snížení automobilového zatížení v centru stávající zástavby přispěje doplnění stávající komunikační sítě o eventuelní komunikační propojení ul.K Třebonicům s ul.Ořešskou.

Modelové výhledové zatížení komunikační sítě v této variantě předpokládá rozsah komunikační sítě odpovídající návrhovému horizontu ÚPn hl.m.Prahy, lokálně upravený v centru Řeporyj. K znesnadnění průjezdu vozidel stávající zástavbou Řeporyj je do modelového výpočtu navržena úprava provozního režimu na komunikacích v centru Řeporyj, založená na principu jednosměrnosti s využitím námětového (ideového) nového úseku komunikace propojujícího ul.K Třebonicům a Ořešskou podél žst.Praha-Řeporyje. Na Řeporyjském náměstí, v centrálním úseku ul.K Třebonicům, námětovém novém úseku komunikace propojujícím ul. K Třebonicům a Ořešskou se v modelovém výpočtu zatížení předpokládá jednosměrný provozní režim. Do výpočtu je zahrnut předpokládaný rozvoj odpovídající návrhovému horizontu ÚPn.

Dopravně nejzatíženější komunikací v širším spádovém území Řeporyj zůstane do výhledu Pražský okruh, jehož automobilové zatížení jižně od Řeporyj dosáhne v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy za uvedených vstupních předpokladů hodnot cca 65 700 vozidel/den, což představuje nárůst zatížení přibližně o 30 % vůči současnému stavu.

V prostoru stávající zástavby Řeporyj bude ve výhledu v návrhovém horizontu ÚPn za uvedených vstupních modelových podmínek nejzatíženější úsek ul.Smíchovské mezi křižovatkami Smíchovská-K Třebonicům a Smíchovská-Jáchymovská, kde se předpokládá profilové zatížení celkem cca 5 500 vozidel/den.

Na Řeporyjském náměstí modelovým výpočtem vychází 4 600 vozidel/den a Ul.Ořešská bude ve výhledu zatížena na profilu cca 4 300 vozidly/den, ul.Jáchymovská 2 800 vozidly/den, ul.Smíchovská v úseku mezi křižovatkami s ul.Jáchymovskou a Jeremiášovou bude zatížena 2 700 vozidly/den, a ul.K Zadní Kopanině 800 vozidly/den.

Rekapitulace:

Modelovým výpočtem ověřená úprava komunikační sítě a režimu v centru Řeporyj by sice přispěla ke snížení automobilového zatížení na nejzatíženějších úsecích komunikací, je to však za cenu nemalých investičních prostředků do velmi problémového až nereálného řešení.

Negativem této modelové varianty je rovněž nárůst automobilového zatížení v ul.K Třebonicům, nárůst dopravy v dosud klidových částech území a prostorové důsledky komunikačního propojení ul.K Třebonicům s ul.Ořešskou. Vypočtené hodnoty zatížení vycházejí za předpokladu existence nadřazeného komunikačního systému hl. města, který nabízí náhradní trasy automobilové dopravy.

Tato modelová varianta s novým komunikačním propojením v centrální části Řeporyj je značně problematická a prakticky nereálná.

4. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy s předpokladem respektování max. rychlostí vozidel v Řeporyjích 30 km/hod.

Modelové výhledové zatížení komunikační sítě v této variantě předpokládá rozsah komunikační sítě odpovídající návrhovému horizontu ÚPn hl.m.Prahy Parametry komunikační sítě na sledovaných úsecích v Řeporyjích jsou však modelově do výpočtu nastaveny v celém rozsahu na maximální přípustnou rychlost vozidel 30 km/hod. Do výpočtu je zahrnut předpokládaný rozvoj odpovídající návrhovému horizontu ÚPn.

Dopravně nejzatíženější komunikací v širším spádovém území Řeporyj zůstane i do výhledu Pražský okruh, jehož automobilové zatížení jižně od Řeporyj dosáhne v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy za uvedených vstupních předpokladů hodnot cca 65 500 vozidel/den, což představuje nárůst zatížení přibližně o 30 % vůči současnému stavu.

V prostoru stávající zástavby Řeporyj bude ve výhledu v návrhovém horizontu ÚPn za uvedených vstupních podmínek nejzatíženější Řeporyjské náměstí, kde modelovým výpočtem vychází 6 400 vozidel/den a úsek ul.Smíchovské mezi křižovatkami Smíchovská-K Třebonicům a Smíchovská-Jáchymovská, kde se předpokládá profilové zatížení celkem cca 6 300 vozidel/den.

Ul.Ořešská bude ve výhledu zatížena na profilu cca 5 200 vozidly/den, ul.Jáchymovská 5 000 vozidly/den, ul.Smíchovská v úseku mezi křižovatkami s ul.Jáchymovskou a Jeremiášovou bude zatížena 1 200 vozidly/den, a ul.K Zadní Kopanině 1 300 vozidly/den, ul.K Třebonicům v centrální části Řeporyj 1 300 vozidly/den.

Ostatní místní komunikace v Řeporyjích nejsou do modelového výhledového zatížení komunikační sítě zahrnuty.

Rekapitulace:

Zatížení komunikační sítě v zastavěném území Řeporyj se rozšířením a zejména dodržováním max.rychlosti vozidel 30 km/hod. na území MČ v návrhovém horizontu ÚPn vůči oficiálnímu předpokládanému výhledovému zatížení ÚPn hl.m.Prahy sníží.

Na Řeporyjském náměstí dojde vůči výhledovým hodnotám zatížení komunikační sítě, které vycházejí z ÚPn, za uvedeného předpokladu ke snížení o 10 % (v absolutní hodnotě cca o 700 vozidel/den), v ul.Smíchovské v úseku mezi křižovatkami Smíchovská-K Třebonicům a Smíchovská-Jáchymovská o 9 % (v absolutní hodnotě o 600 vozidel/den), v Ořešské o 13 % (v absolutní hodnotě o 800 vozidel/den), v ul.Jáchymovské dojde naopak ke zvýšení počtu vozidel takřka o 40 % (v absolutní hodnotě o 1400 vozidel/den), v úseku ul.Smíchovské mezi ul.Jáchymovskou a Jeremiášovou dojde k poklesu o více než 60 % (v absolutní hodnotě o 2100 vozidel/den), v ul.K Zadní Kopanině se výhledové zatížení komunikace vůči oficiálním výhledovým hodnotám zatížení nezmění, v ul.K Třebonicům v centrální části Řeporyj poklesne za uvedených předpokladů výhledové zatížení vůči oficiálním hodnotám o necelých 30 % (v absolutní hodnotě o 500 vozidel/den).

Je třeba připomenout, že daného efektu je však možné docílit za předpokladu existence náhradních objízdných tras – tj. dobudování komunikačního systému města dle platného ÚPn.

5. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy s modelovým námětem MČ na úpravu v centru Řeporyj a současně za předpokladu respektování max. rychlostí vozidel 30 km/hod. v Řeporyjích

Modelové výhledové zatížení komunikační sítě v této variantě předpokládá rozsah komunikační sítě odpovídající návrhovému horizontu ÚPn hl.m.Prahy. K znesnadnění průjezdu vozidel centrální části Řeporyj je dále do tohoto modelového výpočtu navržena úprava provozního režimu na komunikacích v centru Řeporyj, založená na principu jednosměrnosti s využitím námětového (ideového) úseku komunikace propojujícího ul.K Třebonicům a Ořešskou podél žst.Praha-Řeporyje. Na Řeporyjském náměstí, v centrálním úseku ul.K Třebonicům, námětovém novém úseku komunikace propojujícím ul. K Třebonicům a Ořešskou se v modelovém výpočtu zatížení předpokládá jednosměrný provozní režim. Parametry komunikační sítě v Řeporyjích jsou navíc modelově do výpočtu nastaveny v celém rozsahu na maximální přípustnou rychlost vozidel 30 km/hod. Do výpočtu je zahrnut předpokládaný rozvoj odpovídající návrhovému horizontu ÚPn.

Rekapitulace:

Tento modelový stav znamená rovněž omezení individuální automobilové dopravy, zároveň však představuje prakticky nereálné řešení s velmi problematickými dopady do území. Vypočtené hodnoty zatížení vycházejí za předpokladu existence nadřazeného komunikačního systému hl. města, který nabízí náhradní trasy automobilové dopravy.

6. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy při absenci odlehčovací komunikace z Poberouní napojené u Jinočan na Pražský okruh

Modelové výhledové zatížení komunikační sítě v této variantě předpokládá rozsah komunikační sítě odpovídající návrhovému horizontu ÚPn hl.m.Prahy s výjimkou odlehčovací komunikace z oblasti Poberouní, která má být dle ÚPn napojena do mimoúrovňové křižovatky Pražský okruh – Jinočanská spojka u Jinočan, která je v současné době rozestavěna. Do výpočtu je zahrnut předpokládaný rozvoj odpovídající návrhovému horizontu ÚPn.

Dopravně nejzatíženější komunikací v širším spádovém území Řeporyj zůstane i do výhledu Pražský okruh, jehož automobilové zatížení jižně od Řeporyj dosáhne v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy za uvedených vstupních předpokladů hodnot cca 65 400 vozidel/den, což představuje nárůst zatížení přibližně o 30 % vůči současnému stavu.

V prostoru stávající zástavby Řeporyj bude ve výhledu dle ÚPn hl.m.Prahy nejzatíženější Řeporyjské náměstí, kde modelovým výpočtem ve vazbě na ÚPn vychází 7 300 vozidel/den a úsek ul.Smíchovské mezi křižovatkami Smíchovská-K Třebonicům a Smíchovská-Jáchymovská, kde se předpokládá profilové zatížení celkem cca 6 900 vozidel/den.

Ul.Ořešská bude ve výhledu zatížena na profilu cca 6000 vozidly/den, ul.Jáchymovská 3 500 vozidly/den, ul.Smíchovská v úseku mezi křižovatkami s ul.Jáchymovskou a Jeremiášovou bude zatížena 3 400 vozidly/den, a ul.K Zadní Kopanině 1 400 vozidly/den, ul.K Třebonicům v centrální části Řeporyj 1 800 vozidly/den.

Ostatní místní komunikace v Řeporyjích nejsou do modelového výhledového zatížení komunikační sítě zahrnuty.

Rekapitulace:

Zatížení komunikační sítě v Řeporyjích se od 2. varianty modelového zatížení (s maximálním rozsahem komunikační sítě dle platného ÚPn) pro návrhové období prakticky nemění. Profilové odchylky variant 2 a 6 se v některých úsecích komunikací liší maximálně o 100 až

200 vozidel/den, což je z praktického hlediska vůči celkovým hodnotám zatížení, které jsou pro jednotlivé komunikace vypočteny, zanedbatelné.

Nová komunikace z oblasti Poberouní zaústěná do mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu u Jinočan, nebude mít na zatížení komunikační sítě v Řeporyjích prakticky žádný vnímatelný vliv za předpokladu, že bude v provozu Jinočanská spojka propojující Pražský okruh s ul. Jeremiášovou a rozsah komunikační sítě bude odpovídat předpokladům ÚPn.

7. Zatížení komunikační sítě v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy při absenci Jinočanské spojky a bez navrhované zástavby Západního Města

Modelové výhledové zatížení komunikační sítě v této variantě předpokládá rozsah komunikační sítě odpovídající návrhovému horizontu ÚPn hl.m.Prahy s výjimkou Jinočanské spojky a zástavby Západního Města. Do výpočtu je zahrnut předpokládaný rozvoj odpovídající návrhovému horizontu ÚPn.

Dopravně nejzatíženější komunikací v širším spádovém území Řeporyj zůstane i do výhledu Pražský okruh, jehož automobilové zatížení jižně od Řeporyj dosáhne v návrhovém horizontu ÚPn hl.m.Prahy za uvedených vstupních předpokladů hodnot cca 62 500 vozidel/den, což představuje nárůst zatížení přibližně o necelých 30 % vůči současnému stavu.

V prostoru stávající zástavby Řeporyj je při uvedeném modelovém stavu nejzatíženější úsek ul.Smíchovské mezi křižovatkami Smíchovská-K Třebonicům a Smíchovská-Jáchymovská, kde na profilu v návrhovém horizontu ÚPn vychází celkem cca 8 400 vozidel/den.

Na Řeporyjském náměstí bude v průměrných pracovních dnech profilově projíždět 8 300 vozidel/den.

Ul.Smíchovská v úseku mezi křižovatkami s ul.Jáchymovskou a Jeremiášovou bude zatížena 3 300 vozidly/den, ul.Ořešská 6 700 vozidly/den, ul.Jáchymovská 5 100 vozidly/den a ul.K Zadní Kopanině 1 800 vozidly/den, ul.K Třebonicům v centrální části Řeporyj 1 900 vozidly/den.

Ostatní místní komunikace v Řeporyjích nejsou do modelového výhledového zatížení komunikační sítě zahrnuty.

Rekapitulace:

Pokud nedojde k dokončení Jinočanské spojky a nebude realizována nová výstavba v oblasti Západního Města, dojde v Řeporyjích do výhledu k poklesu automobilového zatížení vůči současnému stavu v důsledku dokončení předpokládaného rozsahu nadřazené komunikační sítě celoměstského významu v Praze i regionu.

Závěr:

Na základě analýzy zpracovaných zatěžovacích stavů a současného zatížení doporučujeme ke zlepšení nepříznivého stavu sledovat tyto zásady:

- 1. Dokončit tzv.Jinočanskou spojku mezi Pražským okruhem a ul.Jeremiášovou.**
- 2. Stavebními úpravami profilů komunikací a humanizací celého uličního prostoru především v centru Řeporyj přispět k nezbytnému snížení rychlosti vozidel. Úpravy je zároveň nezbytné směřovat na zlepšení podmínek a bezpečnosti pěších.**

- 3. Podél frekventovaných komunikací umístit signalizační zařízení upozorňující projíždějící řidiče na okamžitou rychlost jejich vozidla.**
- 4. Zajistit podmínky ke kontrole dodržování maximální přípustné rychlosti vozidel.**
- 5. Postupně zkvalitňovat uliční parter a veřejné prostory uvnitř stávající zástavby i mimo frekventované úseky komunikací při rekonstrukcích jednotlivých úseků místních komunikací.**
- 6. Dostavbou celoměstského komunikačního systému (okruhů a radiálních komunikací) v Praze dojde k poklesu automobilového zatížení na komunikační síti Řeporyj.**